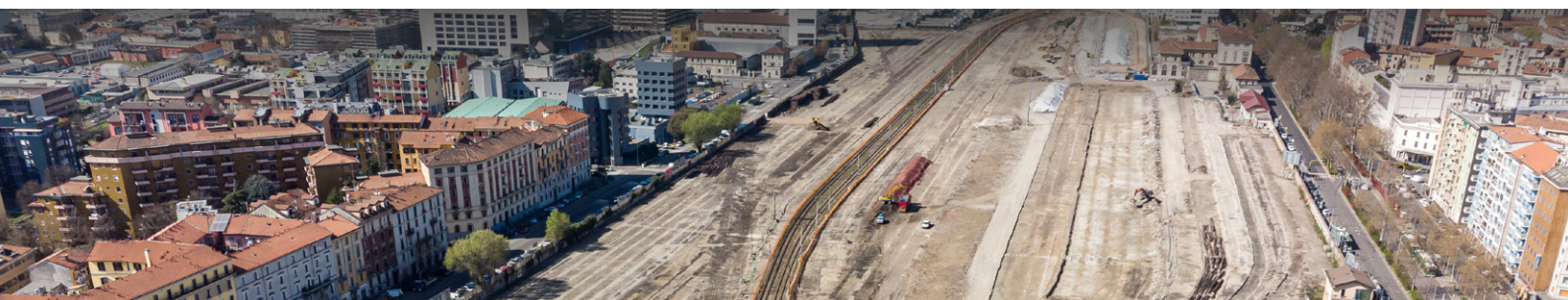
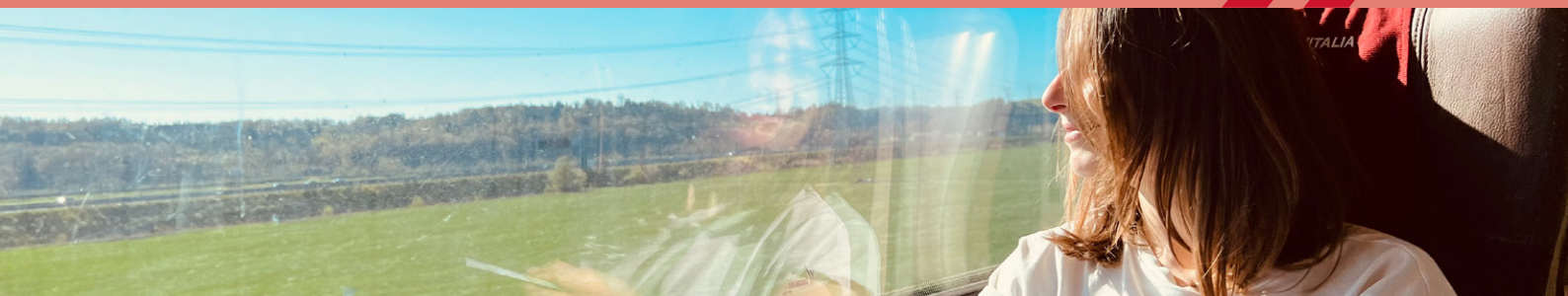


RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2021



COSTRUIAMO IL FUTURO



GRUPPO
FERROVIE DELLO STATO
ITALIANE

**RELAZIONE
FINANZIARIA
ANNUALE 2021**

ORGANI SOCIALI DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

Consiglio di Amministrazione	Nominati dal 30 luglio 2018	Nominati dal 26 maggio 2021 ¹
Presidente	Gianluigi Vittorio Castelli	Nicoletta Giadrossi
Amministratore Delegato	Gianfranco Battisti	Luigi Ferraris ²
Consiglieri	Andrea Mentasti	Pietro Bracco
	Francesca Moraci	Stefano Cuzzilla
	Flavio Nogara	Alessandra Bucci
	Cristina Pronello	Riccardo Barbieri Hermitte
	Vanda Ternau	Paola Gina Maria Schwizer ³
Collegio sindacale	Nominati dal 3 luglio 2019⁴	
Presidente	Alessandra dal Verme	
Sindaci effettivi	Susanna Masi	
	Gianpaolo Davide Rossetti	
Sindaci supplenti	Letteria Dinaro	
	Salvatore Lentini	

MAGISTRATO DELLA CORTE DEI CONTI DELEGATO AL CONTROLLO SU FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA⁵

Giovanni Coppola

DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI

Roberto Mannozi

SOCIETÀ DI REVISIONE LEGALE

KPMG SpA (per il periodo 2014-2022)

1) Per delibera assembleare assunta in pari data.

2) Nominato Amministratore Delegato il giorno 3 giugno 2021.

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

4) Per delibera assembleare assunta in pari data.

5) A decorrere dal 1° gennaio 2020, così come deliberato nell'adunanza del 17-18 dicembre 2019, sono assegnate al Presidente di sezione Giovanni Coppola le funzioni di Delegato titolare al controllo della gestione finanziaria della Società a norma dell'art. 12 della Legge n. 259/1958.

1
LETTERA
DELLA PRESIDENTE

2
GRUPPO
IN SINTESI

3
RELAZIONE
SULLA GESTIONE

Relazione sulla Gestione e Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254	28
Modello di business	42
Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari	44
Performance economiche e finanziarie del Gruppo	86
Performance economiche e finanziarie dei settori operativi	96
Performance economiche e finanziarie di Ferrovie dello Stato Italiane SpA	108
Investimenti	112
Le attività del Gruppo e la tassonomia europea	126
Attività di ricerca, sviluppo e innovazione	134
Scenario di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie	138
Dialogo con gli stakeholder	198
Impegno per uno sviluppo sostenibile	200
Principali eventi dell'esercizio	256
Fattori di rischio	264
Sicurezza nel viaggio	282
Altre informazioni	284
Azioni proprie della Capogruppo	298
Rapporti con parti correlate	300
Evoluzione prevedibile della gestione	302
Relazione della Società di revisione	304

4
BILANCIO
CONSOLIDATO
GRUPPO FERROVIE
DELLO STATO
ITALIANE AL
31 DICEMBRE 2021

Prospetti contabili consolidati	310
Note esplicative al Bilancio consolidato	320
Allegati	462
Allegato: GRI Content Index	496
Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto	518
Relazione della Società di revisione	519

5
BILANCIO DI
ESERCIZIO DI
FERROVIE DELLO
STATO ITALIANE SPA
AL 31 DICEMBRE 2021

Prospetti contabili	526
Note esplicative al Bilancio d'esercizio	534
Proposta di destinazione del risultato dell'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA	635
Attestazione dell'Amministratore Delegato e del Dirigente Preposto	638
Relazione della Società di revisione	639
Relazione del Collegio Sindacale	644



1

LETTERA
DELLA
PRESIDENTE

LETTERA DELLA PRESIDENTE

Caro Azionista,

l'esercizio 2021, del quale sottoponiamo all'Assemblea la relazione finanziaria annuale, si è svolto in un contesto economico e sociale in via di miglioramento, seppure ancora pesantemente segnato dall'emergenza sanitaria.

Dopo un avvio positivo, supportato dall'avvento della campagna vaccinale, dalle prospettive della ritrovata coesione europea con l'avvio del piano Next Generation EU, la ripresa ha scontato pesanti fattori di incertezza: nuove inattese ondate di contagio, il prolungamento di molte restrizioni, l'improvviso rincaro dei prezzi dell'energia e di alcune fondamentali materie prime, e le crescenti tensioni geopolitiche.

Grazie al supporto senza precedenti dell'Unione Europea all'Italia (oltre 200 miliardi assegnati tra il 2021 e il 2026), il nostro Paese ha potuto lanciare un poderoso programma di investimenti e di correlate riforme strutturali, incentrato sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). Tale Piano assegna un ruolo centrale al nostro Gruppo, con circa 25 miliardi di fondi già assegnati e altri progetti in via di definizione.

Nonostante le speranze di endemizzazione, il Covid-19 ha continuato a incidere fortemente sulla mobilità,

non soltanto a causa delle restrizioni imposte per limitare i rischi di contagio, ma anche per gli effetti sulle abitudini di uso del trasporto collettivo. Basti ricordare che, rispetto ai dati 2019 (pre-Covid), nel 2021 abbiamo trasportato solo un passeggero su tre nell'Alta Velocità (-62%), uno su due nel trasporto ferroviario regionale (-50%) e meno di due su tre nel trasporto su gomma (-42%).

Nel settore infrastrutturale, il PNRR ha fornito nuova preziosa linfa agli investimenti del Gruppo, imprimendo una decisa accelerazione ai piani di miglioramento del sistema di mobilità del Paese. Nel 2021 abbiamo realizzato investimenti tecnici per 12,5 miliardi di euro (circa 3,5 miliardi in più rispetto al 2020, +40%), segnando un valore record nella storia del Gruppo e confermandoci primi per volume di investimenti in Italia. L'84% degli investimenti ha riguardato il settore infrastrutture (65% in ambito ferroviario, 18% per le infrastrutture stradali), il 15% il trasporto di passeggeri e di merci, la quota residua gli altri servizi (in particolare, tecnologie e servizi ICT). Di grande rilievo, nel trasporto passeggeri, l'accelerazione del rinnovo della flotta regionale, con l'entrata in servizio di 96 nuovi convogli di nuova generazione, più comodi, veloci e sostenibili (nel 2020 erano stati 86, 49 nel 2019).

L'entità delle gare bandite e aggiudicate in ambito infrastrutturale nel 2021, rispettivamente 10,4 e 25,5 miliardi, prefigura la profonda trasformazione che il Gruppo intende imprimere alla rete di infrastrutture di mobilità nei prossimi anni. Ad esempio, con gare già bandite per 2,7 miliardi, potremo estendere il sistema ERTMS, finora limitato alla rete Alta Velocità, alle linee ferroviarie convenzionali. Aumenteremo così la sicurezza e la capacità delle linee, anche in termini di maggiore frequenza e velocità dei treni.

Per quanto riguarda i risultati finanziari, nel 2021 il Gruppo FS Italiane ha conseguito ricavi per 12,2 miliardi di euro (+ 1,3 miliardi rispetto al 2020) e livelli positivi di EBITDA (1,9 miliardi di euro, +0,3 miliardi). Sono tornati positivi l'EBIT (0,2 miliardi di euro, +0,5 miliardi) e il risultato netto, pari a 193 milioni di euro (+755 milioni).

Come attestato anche dai positivi giudizi di rating ICR e SACP, il Gruppo ha preservato la propria solidità patrimoniale: posizione finanziaria netta e rapporto di indebitamento sono invariati rispetto al 2020 e pari, rispettivamente, a 8,9 miliardi di euro e a 0,21.

Creare valore per il Paese significa anche contribuire allo sviluppo di un'economia sostenibile. Nella nostra Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DNF), inclusa nella Relazione sulla gestione, abbiamo illustrato come il Gruppo FS parli oramai di strategia sostenibile, integrando le iniziative di sostenibilità nella pianificazione di impresa.

Sotto il profilo ambientale, ad esempio, nel 2021 abbiamo aumentato dal 37% al 61% la quota di energia da trazione prodotta da fonte rinnovabile certificata e, nonostante il netto incremento dei volumi di traffico (treni km + 11%, bus km +3%), siamo riusciti a contenere le nostre emissioni di gas a effetto serra (-1%).

In ambito sociale, abbiamo realizzato un importante turnover del personale (8.680 assunzioni a fronte di 6.754 uscite, al netto delle cessioni societarie), inserendo giovani e riducendo il gender gap a tutti i livelli di inquadramento professionale, dirigenti compresi. Le giornate di formazione sono cresciute del 27% e sono stati raggiunti importanti accordi sindacali, prevedendo tra l'altro la possibilità di smart working tra i sei e gli 11 giorni al mese, nei casi di mansioni compatibili. Siamo molto fieri dell'attività degli Help Center e dei centri di accoglienza

che ospitiamo nei nostri spazi in 18 città, nonché dei progetti non profit di carattere sociale, culturale e ambientale che possono realizzarsi negli spazi che concediamo gratuitamente ad associazioni locali e altri enti del terzo settore in 390 città (156.704 metri quadrati nel 2021).

Per quanto riguarda il governo societario e il sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, oltre al rinnovo dei vertici di alcune primarie società del gruppo, con l'inserimento di figure di riconosciuta autorevolezza e di elevato profilo professionale, abbiamo avviato un percorso di miglioramento e di razionalizzazione del nostro modello di governo, che andrà a delinearsi nel corso dell'anno, nella direzione della trasparenza, della semplificazione, dell'accountability e dell'omogeneità in tutte le società del Gruppo.

Nel complesso, i risultati ESG del Gruppo hanno ricevuto la valutazione Advanced nel rating Moody's ESG Solutions, B nel rating Carbon Disclosure Project (focalizzato sui temi climatici) e A- nello scoring relativo al coinvolgimento dei fornitori.

Il nostro mandato, iniziato a maggio, ha avviato una riflessione sulla nostra strategia e sull'architettura

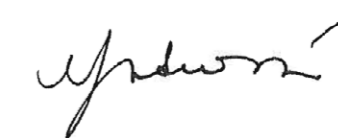
organizzativa, per preparare il Gruppo a giocare pienamente il suo ruolo di operatore sistemico della mobilità sostenibile nel nostro Paese.

Nel Piano strategico 2022-2031, che presenteremo nelle prossime settimane e che è la sintesi di questa riflessione, affermeremo una nuova visione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, fortemente incentrata sul ruolo di operatore di mobilità integrata al servizio del territorio, capace di diminuire distanze e disuguaglianze, sviluppando professionalità e talenti e valorizzando pienamente le sinergie tra le società del gruppo operanti in settori omogenei.

Con l'impegno di tutte le nostre persone, partendo dai risultati positivi e dalla solida situazione finanziaria e patrimoniale che presentiamo all'Assemblea, sapremo essere il motore dello sviluppo economico sostenibile in tutti i territori nei quali operiamo.

La Presidente

Nicoletta Giadrossi





2

GRUPPO
IN SINTESI

GRUPPO IN SINTESI

RELAZIONE FINANZIARIA DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

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

DISCLAIMER

Questo documento, ed in particolare la sezione Evoluzione prevedibile della gestione, contengono dichiarazioni previsionali (forward-looking statements). Tali dichiarazioni sono basate sulle attuali aspettative e proiezioni relativamente ad eventi futuri e, per loro natura, sono soggette ad una componente intrinseca di rischiosità ed incertezza. Sono dichiarazioni che si riferiscono ad eventi e dipendono da circostanze che possono, o

non possono, accadere o verificarsi in futuro e, come tali, non possono essere considerati elementi sui quali poter fare pieno e definitivo affidamento. I risultati effettivi potrebbero infatti differire, anche significativamente, da quelli contenuti in dette dichiarazioni a causa di una molteplicità di fattori – fra cui l'impatto della pandemia Covid-19, tuttora in divenire, e le tensioni geopolitiche dovute alla crisi diplomatica e militare fra la Federazione Russa e l'Ucraina, a cui sono legati possibili scenari futuri molto variegati e diversi negli effetti - e inclusi, a mero titolo esemplificativo, la volatilità e il deterioramento dei mercati del capitale e finanziari, le variazioni nei prezzi delle materie prime e dell'energia, i cambiamenti nelle condizioni macroeconomiche e nella crescita economica ed altre variazioni delle condizioni di business, i mutamenti della normativa e del contesto istituzionale (sia in Italia che all'estero), le difficoltà nella produzione e nei servizi, inclusi vincoli nell'utilizzo della rete infrastrutturale ferroviaria/stradale, degli impianti e nelle forniture e molti altri rischi e incertezze, la maggioranza dei quali ha origine esogena al Gruppo.



LEGENDA E GLOSSARIO

INDICATORI ALTERNATIVI DI PERFORMANCE (NON GAAP MEASURES)

Di seguito i criteri utilizzati per la determinazione degli indicatori alternativi di performance adottati nell'ambito della presente Relazione sulla Gestione, rispetto a quanto riportato negli schemi di bilancio IFRS. Il management ritiene che tali indicatori siano utili ai fini del monitoraggio dell'andamento del Gruppo, nonché rappresentativi dei risultati economici e finanziari prodotti dal business.

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

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

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

Altre attività nette: sono determinate quale somma algebrica dei Crediti e anticipi MEF per contribu-

ti, delle Attività per imposte anticipate, delle Altre attività correnti e non correnti e delle Altre passività correnti/non correnti.

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

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

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

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

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

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

Investimenti Tecnici: rappresenta un indicatore circa l'andamento degli investimenti di periodo del Gruppo ed include i programmi/progetti di investimento (anche qualora realizzati attraverso leasing o con Società di scopo) ge-

stiti dal Gruppo, a supporto dello sviluppo dei business, in attività materiali, attività in concessione e altre attività immateriali, escludendo gli investimenti di carattere finanziario (connessi a operazioni su partecipazioni). In dettaglio l'indicatore è determinato quale somma algebrica degli investimenti in esercizio/in corso in: i) immobili, impianti e macchinari, ii) attività immateriali; iii) investimenti immobiliari; iv) variazione dei lavori su concessione; v) immobili trading, al netto di iniziative di acquisto di attività tra società del Gruppo.

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

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

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

ROE (return on equity): è un indice percentuale di redditività del capitale proprio. È determinato dal rapporto tra il Risultato Netto (RN) e i Mezzi Propri Medi. I Mezzi Propri Medi sono determinati applicando la media matematica tra il valore di inizio periodo (comprensivo del risultato dell'esercizio precedente) e il valore di fine periodo (al netto del risultato di fine esercizio).



ROI (return on investment): è un indice percentuale di redditività del capitale investito attraverso la gestione tipica dell'azienda. È calcolato come il rapporto tra l'EBIT e il CIN medio (tra inizio e fine esercizio).

Rotazione del capitale investito – Net Asset Turnover: è un indicatore di efficienza, in quanto esprime la capacità del capitale investito di "trasformarsi" in ricavi di vendita. È determinato dal rapporto tra Ricavi operativi e CIN medio (tra inizio e fine esercizio).

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

Valore economico distribuito: è un'indicazione di base su come il Gruppo distribuisce agli stakeholder la ricchezza generata e com-

prende: i costi operativi, le remunerazioni ai dipendenti, le donazioni e gli altri investimenti nella comunità, gli utili non distribuiti, i pagamenti ai finanziatori e alla Pubblica Amministrazione.

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

Pagamenti ai finanziatori nel valore economico distribuito: la voce comprende la remunerazio-

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

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

Impatto economico: l'impatto economico misura l'ammontare dell'apporto del Gruppo FS alla generazione del Valore Aggiunto del

Paese, ovvero l'esposizione del Sistema Economico Nazionale all'attività operativa e di investimento del Gruppo FS nell'anno 2021. L'approccio metodologico consente di fornire una misura dell'impatto economico diretto, indiretto e indotto generato dall'attività svolta e dagli investimenti sostenuti dal Gruppo FS.

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

Attività economica ammissibile alla tassonomia/Attività eleggibile (Eligible activity): l'attività economica descritta negli atti delegati adottati a norma dell'articolo 10 del Regolamento UE n. 852/2020, indipendentemente dal fatto che tale attività economica soddisfi uno o tutti i criteri di vaglio tecnico stabiliti in tali atti delegati;

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

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

Turnover KPI (quota di fatturato): esprime la quota di fatturato proveniente da prodotti o servizi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia (per il 2021 solo ammissibili);

OpEx KPI (quota di spese operative): esprime la quota di spese operative relative ad attivi o processi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia (per il 2021 solo ammissibili);

CapEx KPI (quota di spese in conto capitale): esprime la quota di spese capitalizzate relative ad attivi o processi associati ad attività economiche allineate alla tassonomia (per il 2021 solo ammissibili).

GLOSSARIO DELLA SOSTENIBILITÀ

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

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

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



TERMINI DI USO RICORRENTE

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

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

ACEI (Apparato Centrale Elettrico a pulsanti di Itinerario): apparato centrale in cui il comando degli itinerari o degli istradamenti è realizzato con l'azionamento di un solo pulsante e la manovra di ogni singolo ente interessato all'itinerario o all'istradamento è realizzata automaticamente dai dispositivi dell'apparato.

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

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

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

Contratto di Programma RFI (CdP RFI): contratto tra il MIT e Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI SpA) di carattere pluriennale, in cui sono definiti progetti di investimento e

altre condizioni, quali principalmente la manutenzione della rete, per favorire lo sviluppo del sistema ferroviario.

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

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

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

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

ERTMS (European Rail Traffic Management System): sistema di integrazione funzionale ed operativa delle diverse reti ferroviarie definita nell'ambito dell'Unione

Europea e che a livello di controllo operativo prevede il sistema ETCS.

ETCS (European Train Control System): sistema che comprende vari sistemi operativi nazionali ATC (Automatic Train Control). I sistemi ATC sono costituiti da impianti di segnalamento tradizionali ed innovativi e possono essere realizzati mediante RSC (Ripetizione Segnali Continua) e RSDC (Ripetizione Segnali Digitale Continua).

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

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

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

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

Nodo: locuzione convenzionale che definisce un'area ferroviaria di norma coincidente con importanti insediamenti metropolitani, caratterizzata da un'alta densità e relativa complessità di stazioni medio-grandi e di altri impianti ferroviari interconnessi da varie linee, che rappresentano la prosecuzione dei principali itinerari che



entrano nello stesso nodo nonché altre linee, realizzate per facilitare la gestione di circolazione di diverse correnti di traffico e percorsi alternativi, ovvero cinture e bretelle di servizio.

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

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

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

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

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

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

Trasporto intermodale: trasporto che utilizza due o più modalità di trasporto (terrestre, ferroviario, marittimo o fluviale) con sposta-

mento di unità di carico fra i modi, senza rottura del carico stesso: l'unità di carico può essere un veicolo stradale oppure una unità di trasporto intermodale (contenitore, cassa mobile, semirimorchio).










TPL: trasporto pubblico locale.

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

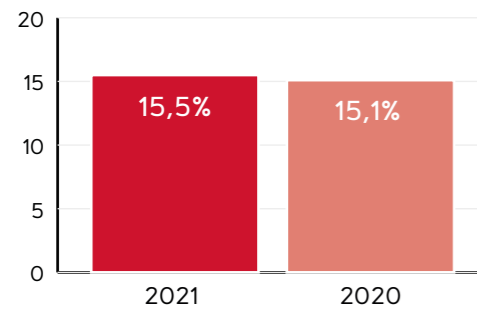
IL FUTURO SI FONDA SU UNA GRANDE STORIA

	1905	»»	Il 1° luglio nasce l'Azienda Unitaria delle Ferrovie dello Stato, che sancisce il criterio dell'unificazione: dai fabbricati di stazione allo stile delle carrozze, si pensa e si costruisce con un unico criterio nazionale.
	1927	»»	Insieme alla stazione di Napoli Mergellina viene inaugurata la "drettissima" Roma-Napoli: la prima di questa tipologia, pensata per consentire velocità di marcia sostenute.
	1936	»»	Nasce il primo elettrotreno tutto italiano, l'ETR 200, che apre la strada all'Alta Velocità.
	1953	»»	Tra Roma e Milano fa la sua comparsa l'ETR 300, subito ribattezzato Settebello, per le sette carrozze che lo compongono. Con la sua forma innovativa è l'emblema della ricostruzione e del design italiano.
	1976	»»	Nasce il primo elettrotreno a cassa oscillante: l'ETR 401, più noto come Pendolino. Progettato dalle Ferrovie dello Stato e dalla Fiat Ferroviaria per raggiungere i 250 km/h, il Pendolino rappresenta una tappa miliare nel percorso verso l'AV italiana.
	1989	»»	Sulla Direttissima Roma-Firenze, l'ETR X 500 tocca i 317 km/h, realizzando il primo record ufficiale riconosciuto dalle Ferrovie dello Stato e migliorato poco tempo dopo dall'ETR Y 500, che raggiunge i 321 km/h.
	1992	»»	Le Ferrovie dello Stato diventano Società per Azioni.
	1999	»»	Si avvia la divisionalizzazione della Società, che porterà alla nascita, agli inizi del nuovo millennio, del Gruppo Ferrovie dello Stato.

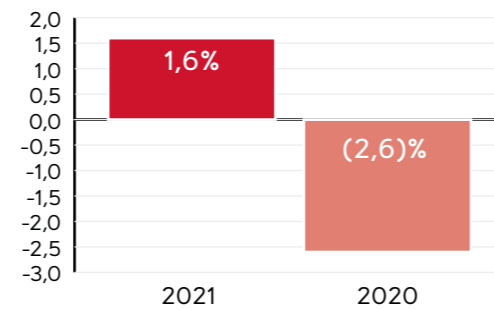
	2005	»»	Viene completata la nuova linea AV Roma-Napoli, la prima ad adottare l'innovativo sistema ERTMS/ETCS. Per studiare l'opera italiana vengono da tutto il mondo, dal Giappone all'America passando per la Cina e la Russia. Si viaggia con tranquillità e sicurezza a 300 km/h.
	2008	»»	Il Gruppo Ferrovie dello Stato consegna al Paese la linea AV fra Milano e Bologna. Tra le opere realizzate, uno straordinario ponte strallato sul fiume Po. Sulla nuova linea si raggiunge il nuovo record di velocità italiano: 362 km/h.
	2009	»»	Con l'apertura della Bologna-Firenze, una linea praticamente tutta in galleria, e della Novara-Milano, si completa l'asse AV da Torino a Salerno. Mille chilometri di linee ad Alta Velocità che accorciano il Paese e modificano le abitudini di mobilità degli italiani.
	2011	»»	FS SpA acquisisce il Gruppo Arriva Deutschland, oggi chiamato Netinera, il terzo operatore nel settore dei servizi di trasporto di passeggeri in Germania.
	2015	»»	Il treno Frecciarossa 1000 ha raggiunto un nuovo record di velocità: 390,7 Km/h.
	2018	»»	Anas SpA entra nel Gruppo FS Italiane a partire dal 18 gennaio 2018, a valle del parere positivo dell'AGCM e facendo seguito alla delibera assembleare con cui l'Assemblea degli azionisti di FS SpA a dicembre 2017 ha deliberato l'aumento del capitale di 2,86 miliardi di euro a seguito del conferimento dell'intera partecipazione Anas.
	2019	»»	10 anni di Alta Velocità Italiana, il sistema di mobilità che ha cambiato il Paese: 350 milioni di viaggiatori, 20 milioni di tonnellate di CO ₂ in meno, know-how tecnologico riconosciuto in tutto il mondo.
	2020	»»	Nonostante la pandemia Covid-19, il Gruppo FS traina il Sistema Italia con pubblicazioni di bandi di gara relativi al mondo ferroviario e stradale per oltre 21 mld di euro (oltre il 45% del mercato degli appalti del Paese).
	2021	»»	Il Gruppo FS traina il sistema paese con oltre 25 mld di euro di fondi PNRR, al momento assegnati per l'infrastruttura ferroviaria. Da dicembre i Frecciarossa 1000 entrano nel mercato francese collegando Milano e Parigi e segnando una tappa storica nell'evoluzione del mercato ferroviario europeo.

RISULTATI CONSOLIDATI

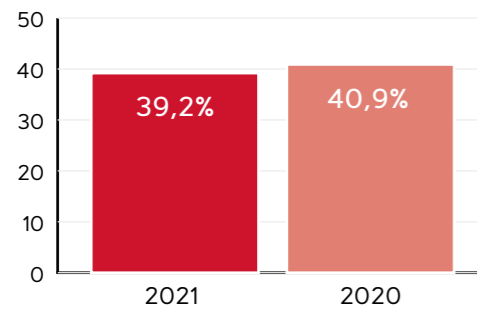
EBITDA/RICAVI OPERATIVI



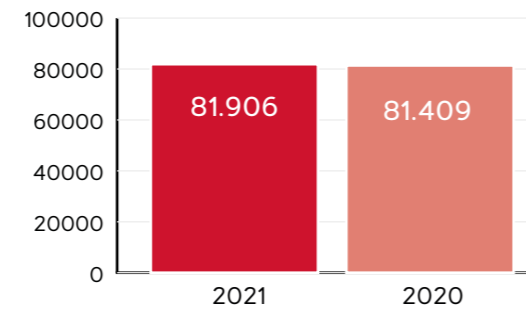
ROS (EBIT/RICAVI OPERATIVI)



COSTO DEL PERSONALE/RICAVI OPERATIVI



DIPENDENTI



valori in milioni di euro

PRINCIPALI DATI ECONOMICI, PATRIMONIALI E FINANZIARI	2021	2020	VARIAZIONE	%
Ricavi operativi	12.154	10.837	1.317	12,2
Costi operativi	(10.266)	(9.204)	(1.062)	(11,5)
Margine operativo lordo (EBITDA)	1.888	1.633	255	15,6
Risultato operativo (EBIT)	193	(278)	471	169,4
RISULTATO NETTO	193	(562)	755	134,4
	31.12.2021	31.12.2020	VARIAZIONE	%
Capitale investito netto (CIN)	50.437	50.316	121	0,2
Mezzi propri (MP)	41.550	41.423	127	0,3
Posizione finanziaria netta (PFN)	8.887	8.893	(6)	(0,1)
PFN/MP	0,21	0,21		
Investimenti dell'esercizio	9.976	6.693	3.283	49,1
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio	850	(276)	1.126	>200%



3

RELAZIONE
SULLA
GESTIONE

RELAZIONE SULLA GESTIONE E DICHIARAZIONE CONSOLIDATA DI CARATTERE NON FINANZIARIO AI SENSI DEL D.LGS. 30 DICEMBRE 2016, N. 254

LA RELAZIONE SULLA GESTIONE DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

La Relazione sulla Gestione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane risponde a quanto previsto dall'art. 2428 del Codice civile integrato, ove necessario, con la normativa specificatamente applicabile. La Relazione sulla Gestione,

come nel seguito meglio dettagliato, risponde anche al dettato normativo del Decreto Legislativo n. 254 del 30 dicembre 2016 riferito alle cd. non financial information ed è pertanto integrata con le informazioni richieste dal citato Decreto. Inoltre, sempre all'interno della Relazione sulla gestione sono riportate anche le informazioni previste dal Regolamento n. 852 del 2020 che prevede, per i soggetti

rientranti nell'ambito di applicazione della Direttiva UE n. 95 del 2014, l'obbligo di rendicontare i ricavi, i costi e gli investimenti su base consolidata che siano eleggibili ai sensi dei criteri definiti dallo stesso regolamento e dai relativi atti delegati (per approfondimenti si rimanda al paragrafo Le attività del Gruppo e la tassonomia europea).

DICHIARAZIONE CONSOLIDATA DI CARATTERE NON FINANZIARIO AI SENSI DEL D.LGS. 30 DICEMBRE 2016, N. 254 – NOTA METODOLOGICA

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è soggetto all'applicazione del Decreto Legislativo n. 254 (cd. 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 (cd. non financial information) da parte di talune imprese e di taluni gruppi di grandi dimensioni.

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

In continuità con le consolidate scelte metodologiche del Gruppo in tema di reporting delle non financial information, la DNF è stata redatta in conformità agli standard GRI Sustainability Reporting Standards, definiti dal Global Reporting

Initiative (GRI) nel 2016 e successivamente aggiornati (nel seguito anche Standard), secondo l'opzione di rendicontazione Core. Tali standard sono anche applicati dal Gruppo per la redazione del Rapporto di Sostenibilità e rappresentano quelli maggiormente utilizzati, nello scenario dei grandi gruppi nazionali e internazionali, per la rendicontazione delle informazioni di carattere non finanziario; gli standard in parola sono quelli che gli Amministratori hanno ritenuto più adeguati per rendicontare le informazioni del Gruppo in conformità a quanto previsto dal Decreto Legislativo 254 del 2016. Il Rapporto di sostenibilità approfondisce le tematiche con delle informazioni qualitative e quantitative complementari rispetto a quelle rappresentate nella DNF. I due documenti hanno l'obiettivo di soddisfare in maniera completa e tempestiva le esigenze informative dei propri stakeholder in termini sia di varietà sia di livello di approfondimento.

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

Al fine di garantire la comparabilità, le informazioni quantitative riguardano (ove disponibili) il triennio 2019-2021. Eventuali differenze nella metodologia di rendicontazio-

ne, rispetto alla precedente DNF, sono dovute al perfezionamento dei metodi di rilevazione adottati e sono puntualmente segnalate.

In funzione dei criteri di materialità (impatti reali o potenziali con riferimento alle tematiche materiali⁶ e alla natura del business delle società) e di controllo (diretto/indiretto), sono stati identificati diversi perimetri di rendicontazione a seconda della tematica di riferimento. Per il dettaglio si rimanda al GRI Content Index, che costituisce parte integrante della DNF ed è allegato al presente documento.

L'identificazione delle informazioni rilevanti è stata effettuata prendendo in considerazione i diversi ambiti previsti dal Decreto, le attività del Gruppo e i conseguenti impatti. Inoltre, sono stati considerati i risultati dell'analisi di materialità e il documento Orientamenti sulla comunicazione delle informazioni di carattere non finanziario di luglio 2017 e il documento Orientamenti sulla comunicazione di informazioni di carattere non finanziario: Integrazione concernente la comunicazione di informazioni relative al clima di giugno 2019 definiti dalla Commissione Europea, nonché il Regolamento di attuazione del D.Lgs. n. 254 del 2016 emanato dalla Consob in data 18 gennaio 2018.



⁶ Le tematiche previste dal D.Lgs. 254/2016 o risultanti materiali dall'analisi di materialità (come previsto dallo standard GRI).

Il Gruppo ogni anno aggiorna l'analisi per l'identificazione delle tematiche sociali, ambientali, di governance ed economiche prioritarie (cosiddetta matrice di materialità) per tutti gli stakeholder rilevanti del Gruppo, esterni e interni, necessaria per riconoscere le sfide e le opportunità di creazione di valore nel lungo periodo.

Sono considerati prioritari i temi che influenzano le prestazioni finanziarie del Gruppo e hanno impatto, attuale e/o potenziale, su persone, ambiente e governance,

punto di partenza per la rendicontazione di sostenibilità e la pianificazione strategica.

L'analisi 2021 è partita dalla revisione dell'albero dei temi elaborato nel 2020, che ha tenuto conto degli orientamenti strategici aziendali e delle evoluzioni del contesto esterno volta ad anticipare le tematiche emergenti, la cui gestione risulterà essenziale per competere nel futuro. È in tal senso che l'analisi è stata costruita utilizzando informazioni provenienti dall'ascolto delle principali parti interessate interne ed

esterne al Gruppo, anche attraverso la piattaforma Datamaran che studia le principali leggi e direttive in tutti i Paesi in cui FS opera e confronta il bilancio del Gruppo con quelli pubblicati da altri peer e comparabile in ambito europeo e internazionale.

Il processo di aggiornamento dei temi prioritari per il Gruppo, costruito con logica bottom up (partendo quindi dall'analisi delle informazioni raccolte dalle società controllate⁷), ha previsto le seguenti attività:

La metodologia di aggregazione dei dati elaborati dalle società ha tenuto conto di: rilevanza e dimensione della società, numerosità degli stakeholder esterni coinvolti, peso organizza-

tivo del management consultato.

La matrice di materialità sottostante rappresenta il quadrante superiore destro della matrice complessiva che

riporta le priorità percepite dagli stakeholder (asse y), confrontate con le priorità del Gruppo (asse x), considerando gli impatti subiti e generati all'esterno su tutta la società.



Il tema Sicurezza delle persone: valori, tecnologie e cultura, per quanto sia risultato prioritario in tutte le società che hanno contribuito alla

matrice, non è stato incluso nella rappresentazione aggregata poiché, come ha potuto più volte ribadire l'Amministratore Delegato di FS,

«per manutenzione e sicurezza non ci sono limiti e non ci devono essere limiti».

⁷ Le società che hanno contribuito alla matrice sono state: Trenitalia SpA, RFI SpA, Anas SpA, Polo Mercitalia, Busitalia Sita Nord SpA, Sistemi Urbani Srl, Italferr SpA, Ferrovie del Sud Est e Servizi automobilistici Srl, Ferservizi SpA oltre a FS SpA.



TEMATICHE PRIORITARIE DEL GRUPPO FS ITALIANE

INCLUSIONE, VALORIZZAZIONE E SVILUPPO DELLE PERSONE



Diffondere e rafforzare una cultura dell'inclusione, non discriminazione e rispetto, promuovendo le diversità (età, genere, conoscenze ed esperienze, religione, visione politica, etnia, nazionalità, orientamento sessuale, abilità fisica, provenienza geografica, ecc.) e le pari opportunità nei luoghi di lavoro in cui tutti si sentano a proprio agio e siano motivati a costruire relazioni positive. Impegno nel valorizzare capacità professionali ed esperienza dei colleghi e accelerare il loro sviluppo professionale e di carriera, attraverso politiche meritocratiche e meccanismi trasparenti ed equi che consentano a tutti i dipendenti di raggiungere il pieno potenziale; garantire il benessere dei dipendenti e l'equilibrio tra le loro vite professionali e personali, attraverso politiche di welfare, strumenti e modelli di lavoro moderni e flessibili e gestione responsabile dei cambiamenti organizzativi.

MITIGAZIONE DEL CAMBIAMENTO CLIMATICO



Affrontare la sfida della mitigazione del cambiamento climatico, impegnandosi, in linea con gli obiettivi europei e nazionali, nella riduzione dei consumi energetici e delle emissioni di gas serra (ozono, metano, ecc.), anche attraverso l'implementazione di tecnologie ad alta efficienza energetica (ad esempio, smart grid, cogenerazione, illuminazione a LED, ecc.) e la promozione delle fonti rinnovabili (ad esempio, carburanti alternativi, biocarburanti, energia da idrogeno verde, motori ibridi, biocombustibili, fotovoltaico, eolico, ecc.).

VALORE AL CLIENTE



Essere vicini ai clienti, sviluppando una relazione di fiducia, comprendere le loro esigenze, attuali e future, e offrire servizi di mobilità multi-modale, in ambito passeggeri e merci, sempre più di qualità, promuovendo modalità di spostamento collettive e condivise, migliorando l'integrazione fra tutti i sistemi di mobilità pubblica e dolce (treno, trasporti urbani e extraurbani, bici), in risposta alle sfide e opportunità del mercato, e garantendo accessibilità e piena fruibilità, attraverso percorsi privi di ostacoli e servizi di assistenza per le persone con disabilità e a ridotta mobilità (Sale Blu, passerelle tattili, ausili visivi e acustici, ecc.)

TEMATICHE PRIORITARIE DEL GRUPPO FS ITALIANE

CONDUZIONE ETICA E RESPONSABILE DEL BUSINESS



Adottare i più elevati standard etici, in conformità con la visione e i valori aziendali; basare le pratiche commerciali su principi fondamentali di trasparenza e lealtà; rafforzare una cultura di compliance e legalità; riconoscere l'importanza delle questioni ambientali, sociali e di governance e inserirle nella strategia aziendale, anche attraverso la promozione di strumenti finanziari a supporto dello sviluppo sostenibile e di un futuro a basso utilizzo di carbone.

ECONOMIA CIRCOLARE E ACQUISTI RESPONSABILI



Implementare modelli di business circolari, dalla fase di acquisto - attraverso l'integrazione di criteri di preferibilità ambientale e sociale nelle procedure di acquisto (beni, servizi e lavori) e nei processi di selezione e qualifica dei fornitori (ad esempio certificazioni dei sistemi di gestione ambientale ISO 14001, EMAS, ecc.) - alla fase di utilizzo efficiente e valorizzazione dei materiali, fino alla prevenzione, al riuso e al riciclo dei rifiuti derivanti dalle attività del Gruppo.

INNOVAZIONE, DIGITALIZZAZIONE E CYBERSECURITY



Promuovere l'innovazione, intercettando idee, soluzioni, strumenti e competenze tecnologiche, interne ed esterne al Gruppo, che contribuiscano ad accelerare il cambiamento e il progresso sociale ed economico per offrire servizi e infrastrutture sempre più evoluti, sfruttando la digitalizzazione per efficientare processi, operazioni e servizi, in ottica di riduzione di tempi, costi e consumi energetici. Assicurare l'affidabilità di infrastrutture e servizi, creando e mantenendo un ambiente in cui l'integrità e la riservatezza di dati e informazioni aziendali e di tutti i suoi stakeholder siano tutelati da potenziali cyber attack.

RESILIENZA DELLE INFRASTRUTTURE E DEI SISTEMI DI MOBILITÀ



Rafforzare la capacità di adattamento e la solidità delle infrastrutture, ferroviarie e stradali, e dei sistemi di mobilità, attuali e futuri, rispetto ai crescenti effetti del cambiamento climatico e della fragilità del territorio (ad esempio, fenomeni idrogeologici, sismici, alluvionali, ecc.), anche attraverso un sistema di prevenzione e presidio risk based.

I temi prioritari per il Gruppo FS, secondo l'analisi di materialità svolta come precedentemente indicato, sono stati collegati agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (Sustainable Development Goals - SDGs) dell'Agenda 2030 dell'ONU, mettendo in evidenza il contributo del Gruppo al loro raggiungimento attraverso le proprie attività⁸:



RAGGIUNGIMENTO DEGLI OBIETTIVI DI SVILUPPO SOSTENIBILE

CONTRIBUTO DEL GRUPPO

	3 SALUTE E BENESSERE	4 ISTRUZIONE DI QUALITÀ	5 PARITÀ DI GENERE	7 ENERGIA PULITA E ACCESSIBILE	8 LAVORO DIGNITOSO E CRESCITA ECONOMICA	9 IMPRESE, INNOVAZIONE E INFRASTRUTTURE	10 RIDURRE LE DISUGUAGLIANZE	11 CITTÀ E COMUNITÀ SOSTENIBILI	12 CONSUMO E PRODUZIONE RESPONSABILI	13 LOTTA CONTRO IL CAMBIAMENTO CLIMATICO	15 VITA SULLA TERRA	16 PACE, GIUSTIZIA E ISTITUZIONI SOLIDE
CONDUZIONE ETICA E RESPONSABILE DEL BUSINESS						✓				✓		✓
INCLUSIONE, VALORIZZAZIONE E SVILUPPO DELLE PERSONE		✓	✓		✓		✓		✓			✓
INNOVAZIONE, DIGITALIZZAZIONE E CYBERSECURITY					✓	✓						✓
ECONOMIA CIRCOLARE E ACQUISTI RESPONSABILI	✓							✓	✓		✓	
MITIGAZIONE DEL CAMBIAMENTO CLIMATICO	✓			✓					✓	✓		
RESILIENZA DELLE INFRASTRUTTURE E DEI SISTEMI DI MOBILITÀ						✓				✓		
VALORE AL CLIENTE		✓			✓	✓	✓	✓	✓	✓		

Per le ragioni precedentemente esposte, in merito alla rilevanza del tema Sicurezza delle persone: valori, tecnologie e cultura, ogni società del Gruppo FS opera promuovendo la salute e sicurezza sul lavoro, attraverso la prevenzione di incidenti e infortuni delle persone, e garantendo ai clienti i più elevanti standard di sicurezza del viaggio, attraverso la manutenzione, la protezione in stazione e a bordo e la sicurezza della circolazione, contribuendo al raggiungimento dei seguenti SDGs:



Le modalità di gestione delle suddette tematiche⁹ sono state rendicontate nella presente relazione, coerentemente con quanto stabilito dal Decreto e dagli Standard adottati.

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

⁸ Il Gruppo contribuisce, con le proprie attività quotidiane, anche al raggiungimento degli SDGs non collegati ai temi prioritari.

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



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

AMBITI DEL D.LGS.	RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE	GRI - CORE	AMBITI DEL D.LGS.	RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE	GRI - CORE	
	TEMATICA MATERIALE	RIFERIMENTO		TEMATICA MATERIALE	RIFERIMENTO	
Art. 3 c.1 lett. a Modello aziendale e governance		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 L'impegno per uno sviluppo sostenibile: Approccio, impegni e politiche	102-1 - 102-7 102-11 102-13 102-14 102-16 102-18 102-22 102-24 201-1	Art. 3 c.2 lett. a, c Risorse energetiche e risorse idriche	Mitigazione del cambiamento climatico; Tutela ambientale; Economia circolare e acquisti responsabili; Resilienza delle infrastrutture e dei sistemi di mobilità	Sostenibilità ambientale 103-2 103-3 302-1 303-1 303-2 303-3
Art. 3 c.1 lett. b Politiche		Relazione sulla Gestione e Informazioni non finanziarie - Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica L'impegno per uno sviluppo sostenibile: * Approccio, impegni e politiche * Sostenibilità ambientale * Esperienza del viaggio * Catena di fornitura sostenibile * Capitale umano * Impegno per la comunità Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo Allegato GRI Content Index	102-9 102-10 102-12 103-1 103-2 103-3 102-40 - 102-44 102-45 - 102-56	Art. 3 c.2 lett. b, c Emissioni di gas ad effetto serra	Mitigazione del cambiamento climatico; Resilienza delle infrastrutture e dei sistemi di mobilità	Sostenibilità ambientale 103-2 103-3 305-1 305-2
Art. 3 c.1 lett. c Modello di gestione dei rischi	Conduzione etica e responsabile del business	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari - sistema di controllo interno e gestione dei rischi Fattori di rischio		Art. 3 c.2 lett. d, c Gestione del personale	Inclusione, valorizzazione e sviluppo delle persone	L'impegno per uno sviluppo sostenibile -Capitale umano Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari Allegato GRI Content Index 102-8 103-2 103-3 401-1 403-1 - 403-7 403-9 404-1 405-1 406-1

AMBITI DEL D.LGS.	RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE	GRI - CORE	AMBITI DEL D.LGS.	RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE	GRI - CORE	
	TEMATICA MATERIALE	RIFERIMENTO	CODICE	TEMATICA MATERIALE	RIFERIMENTO	CODICE
Art. 3 c.2 lett. e Diritti umani	Conduzione etica e responsabile del business	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari Fattori di rischio Allegato GRI Content Index	103-2 103-3 411-1 412-3	Art. 3 c.2 lett. d, c Comunità	L'impegno per uno sviluppo sostenibile - Impegno per la comunità	103-2 103-3 413-1 413-2
Art. 3 c.2 lett. f Trasparenza e lotta alla corruzione	Conduzione etica e responsabile del business	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari Scenario di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie - Attività regolatoria dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) Fattori di rischio	103-2 103-3 205-2 415-1 419-1	Art. 3 c.3 Metodologia e principi	Relazione sulla Gestione e Informazioni non finanziarie - Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica Informazioni	102-46 102-47 102-48 102-49 102-54 102-56
Art. 3 c.1 lett. c Catena di fornitura	Economia circolare e acquisti responsabili	L'impegno per uno sviluppo sostenibile - Catena di fornitura sostenibile Allegato GRI Content Index	103-2 103-3 204-1 308-1 407-1 408-1 409-1 414-1	Art. 10 c.1 lett. a Politiche in materia di diversità	Inclusione, valorizzazione e sviluppo delle persone Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari - L'impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano	103-2 103-3 405-1

Di seguito si riporta una tabella di raccordo con riferimento a tematiche emerse nel corso del processo di analisi di materialità, ma non esplicitamente richiamate dal Decreto e comunque compliant rispetto all'approccio core.

ALTRE TEMATICHE MATERIALI	RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE	GRI - CORE
	RIFERIMENTO	CODICE
Valore al cliente	L'impegno per uno sviluppo sostenibile - Esperienza del viaggio	103-2 103-3
Sicurezza delle persone: valori, tecnologie e cultura	Sicurezza del viaggio	103-2 103-3 416-1
Economia circolare e acquisti responsabili; Tutela ambientale	L'impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale	103-2 103-3 301-1 303-4 304.1 306-1 306-2 306.3 306-4 306-5
Conduzione etica e responsabile del business	Scenario di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie - Attività regolatoria dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), Altre informazioni	206-1
Innovazione, digitalizzazione e cybersecurity	Attività di ricerca, sviluppo e innovazione	
Resilienza delle infrastrutture e dei sistemi di mobilità	Fattori di rischio	

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

Inoltre, oltre a quanto riportato nelle tabelle di raccordo con le informazioni richieste dal D.Lgs. 254, nella presente Relazione finanziaria sono riportate le informazioni ex Regolamento UE 852/2020 nel paragrafo Le attività del Gruppo e la tassonomia europea.

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



MODELLO DI BUSINESS

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

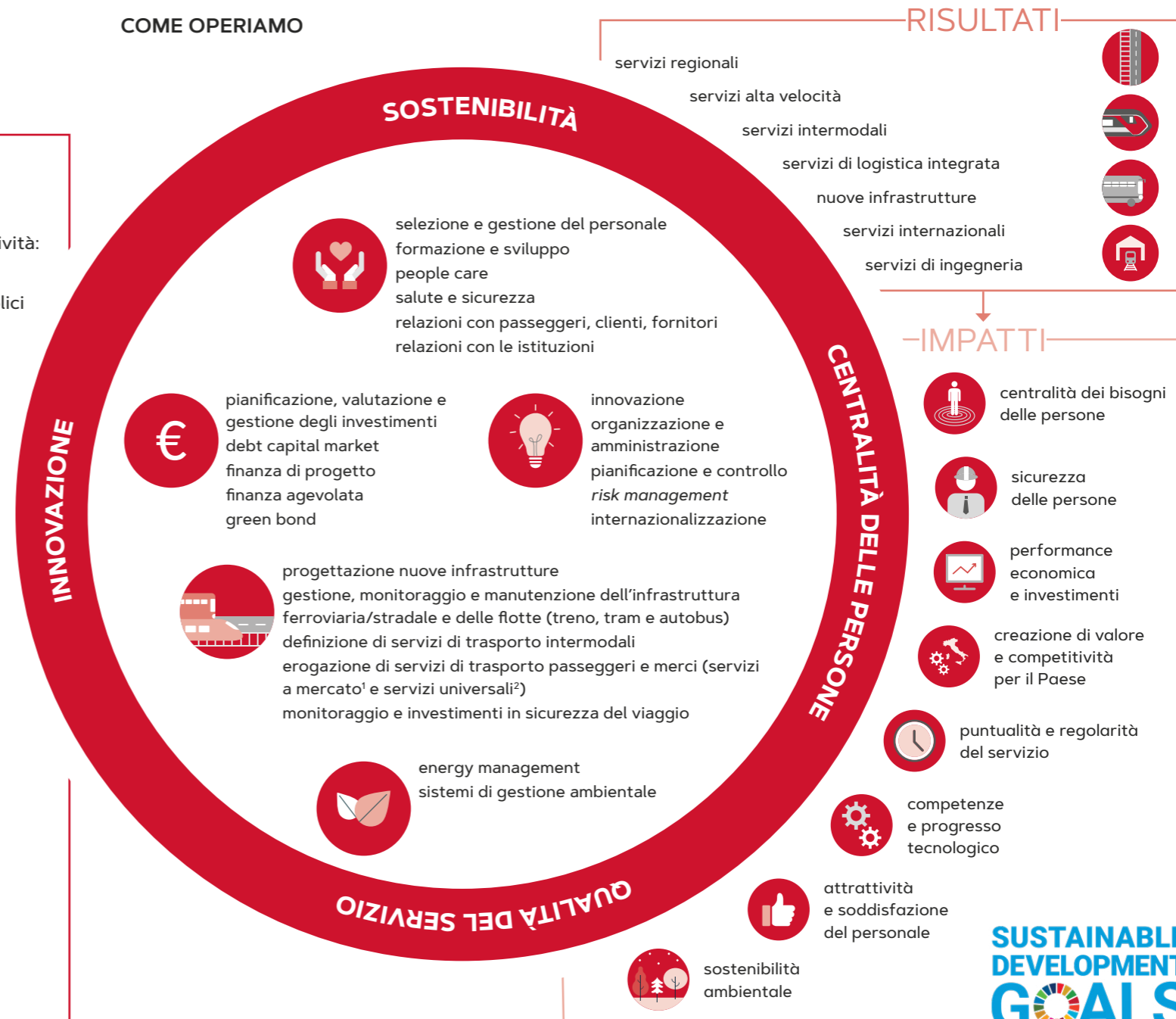
Come negli altri settori delle public utilities, le attività del Gruppo sono soggette a specifica regolazione da parte di authority indipendenti nazionali e internazionali, a tutela del corretto funzionamento del mercato e dei diritti dei clienti.

LA NOSTRA VISION

DIVENTARE L'AZIENDA CHE ABILITA UN SISTEMA DI INFRASTRUTTURE RESILIENTI, MOBILITÀ SOSTENIBILE E LOGISTICA INTEGRATA

COME OPERIAMO

COME OPERIAMO



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)

RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO E GLI ASSETTI PROPRIETARI

PREMESSA

Il presente paragrafo della Relazione sulla gestione descrive i principali lineamenti della Corporate Governance del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane definiti dalla Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA (di seguito anche FS SpA), assolvendo peraltro agli specifici obblighi informativi previsti ai sensi dell'articolo 123 bis del D.Lgs. 58/1998 - Testo Unico della Finanza (Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari) avuto riguardo alle informazioni richieste dal comma 2 lettera b¹⁰. All'interno del paragrafo sono fornite, inoltre, le informazioni richieste dalla Direttiva del Ministro dell'Economia e delle Finanze del 24 giugno 2013 "in ordine all'adozione di criteri e modalità per la nomina dei componenti degli organi di amministrazione, e di politiche per la remunerazione

dei vertici aziendali delle società controllate direttamente o indirettamente dal Ministero dell'economia e delle finanze" con riferimento alla richiesta rivolta agli Emittenti strumenti finanziari quotati nei mercati regolamentati, di illustrare e motivare nella Relazione sulla Corporate Governance e nel bilancio le politiche di remunerazione adottate per gli Amministratori con deleghe, sulla base delle raccomandazioni del Dipartimento del Tesoro.

PROFILO

La struttura del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane deriva dal processo di societizzazione, avviato nel 2000, che ha portato all'attuale assetto multisocietario con una Capogruppo, FS SpA, il cui oggetto sociale - come modificato, da ulti-

mo, con delibera dell'Assemblea del 5 giugno 2019 - è:

- a. la realizzazione e la gestione di reti di infrastruttura per il trasporto su ferro, stradale e autostradale in ambito nazionale e internazionale;
- b. lo svolgimento di ogni attività di trasporto, anche aereo, di persone e merci, in ambito nazionale e internazionale, ivi compresa la promozione, attuazione e gestione di iniziative e servizi nel campo dei trasporti;
- c. lo svolgimento di ogni altra attività strumentale, complementare e connessa a quelle suddette, direttamente o indirettamente, ivi comprese espressamente quelle di servizi alla clientela e quelle volte alla valorizzazione dei beni posseduti per lo svolgimento delle attività di cui alle lettere a) e b).

Per espressa previsione statutaria, la realizzazione dell'oggetto sociale è perseguita principalmente attraverso società controllate e collegate. Lo statuto prevede anche che l'attività di trasporto e quella di realizzazione e gestione della rete facciano capo a distinte società controllate. Alla Capogruppo, pertanto, fanno capo:

- i. le società operative che sono responsabili della gestione e dello sviluppo dei business nei settori di rispettiva competenza in coerenza alle linee programmatiche di indirizzo strategico definite da Capogruppo;
- ii. le società ad alta specializzazione tecnica e/o società di servizi che erogano servizi a favore delle società del Gruppo - nel rispetto di criteri di economicità, efficienza e qualità - e, nei casi previsti, anche per il mercato.

In tale contesto, la Capogruppo FS SpA, controllata interamente dallo Stato per il tramite del socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), che esercita i relativi poteri di concerto con il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, ferme restando le autonome responsabilità giuridiche delle società partecipate, esplica prevalentemente attività di natura societaria tipiche di una holding (gestione partecipazioni, controllo azionario, ecc.).

Nell'ambito dell'attività di indirizzo, la Capogruppo esplica attività di natura societaria tipica di una holding industriale di partecipazione di un Gruppo di società operative in Italia e all'estero, orientata alla generazione di valore per gli stakeholder, al perseguimento di uno sviluppo sostenibile nella sua dimensione ambientale, sociale ed economica, ispirato ai valori della legalità, dell'etica, dell'integrità e della trasparenza. In tale ruolo, nel rispetto della normativa applicabile:

- a. definisce il sistema di governo societario e il modello organizzativo del Gruppo in relazione agli obiettivi strategici di Gruppo definiti;
- b. esamina e verifica la coerenza dei piani strategici industriali delle società controllate con il Piano strategico di Gruppo, monitorandone periodicamente l'attuazione;
- c. monitora il generale andamento della gestione del Gruppo e/o delle società controllate sulla base degli indicatori di performance, confrontando i risultati conseguiti con quelli programmati.

La struttura di Corporate Governance di FS SpA e delle principali controllate è articolata secondo il sistema tradizionale: l'Assemblea dei Soci nomina un Consiglio di Amministrazione, cui compete la gestione (il CdA di FS SpA è attualmente composto da sette ammini-

stratori) e un Collegio Sindacale, cui competono i controlli (il Collegio di FS SpA è composto da tre sindaci effettivi e due supplenti). L'Assemblea nomina, inoltre, una società di revisione (attualmente KPMG SpA), con funzioni di revisione legale dei conti. Ad integrazione del sistema di Governance, alle sedute del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale presenza il Magistrato della Corte dei conti delegato al controllo sulla gestione finanziaria, a norma dell'art. 12 della legge n. 259/1958.

Conformemente alle previsioni statutarie, il Consiglio di Amministrazione:

- i. nomina un Amministratore Delegato;
- ii. può conferire deleghe al Presidente, previa delibera dell'Assemblea, su materie delegabili ai sensi di legge;
- iii. costituisce comitati, ove necessario, con funzione consultiva e propositiva;
- iv. nomina il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari ex articolo 154 bis del TUF.

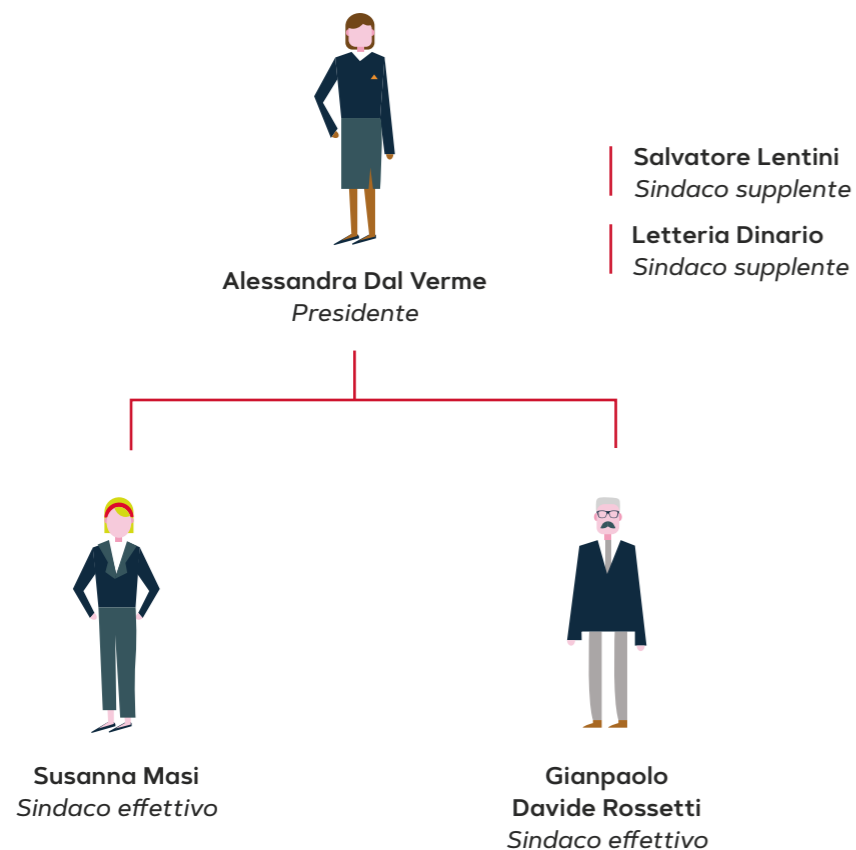
Al 31 dicembre 2021, il capitale sociale di FS SpA ammontava a 39.204.173.802,00 euro interamente versati.

Si fornisce, di seguito, una rappresentazione grafica della struttura di Governance di FS SpA riferita alla data del 31 dicembre 2021.

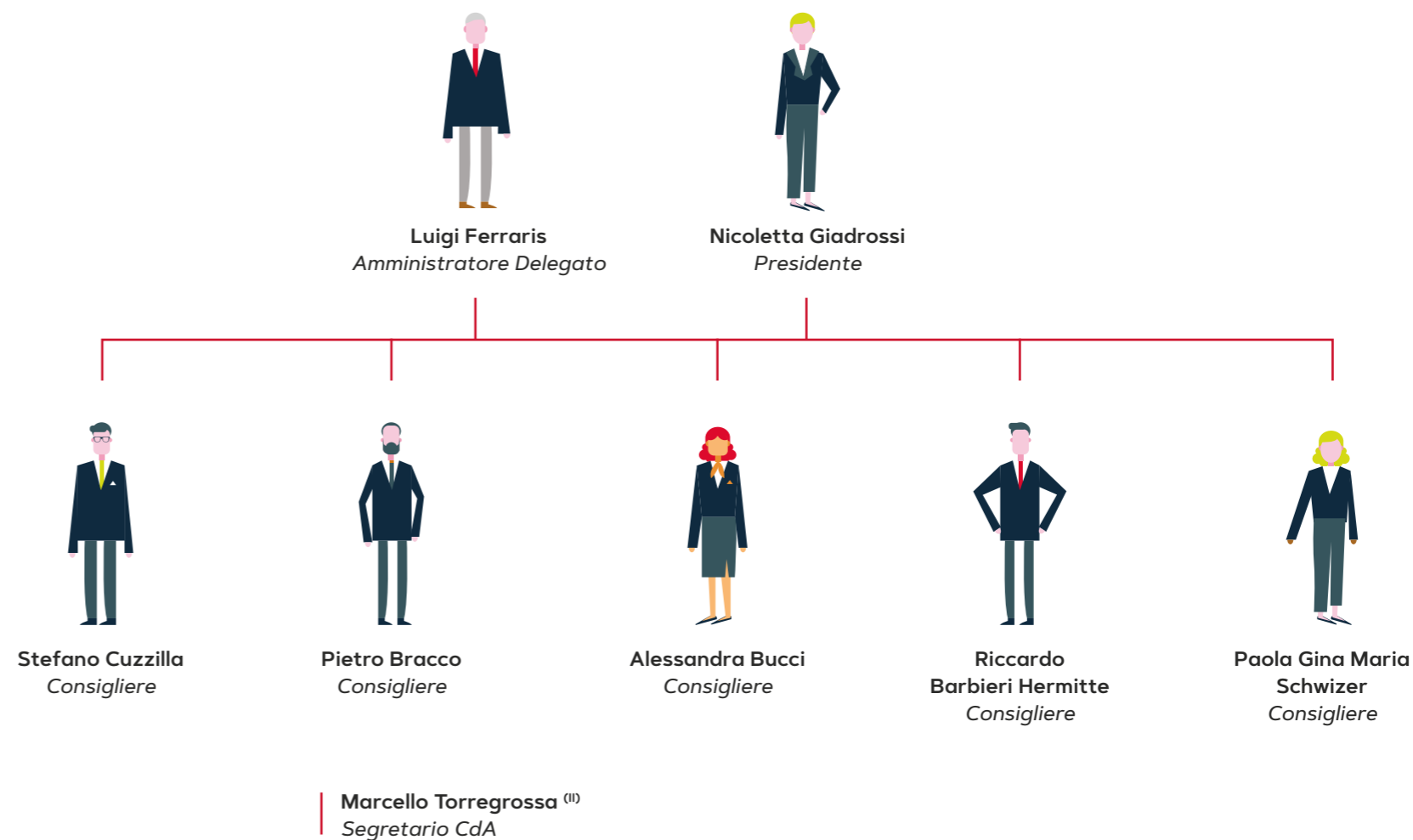
¹⁰ Ferrovie dello Stato SpA è un Ente emittente obbligazioni quotate su mercati regolamentati dell'Unione Europea, avente l'Italia come Stato membro d'origine. Di conseguenza essa è Ente di Interesse Pubblico (EIP), come previsto dall'art.16 del D.Lgs. 39/2010, ed è soggetta ai connessi obblighi normativi in Italia e nel paese di collocazione del prestito. Per converso, FS SpA non ha emesso azioni alle negoziazioni in mercati regolamentati o in sistemi multilaterali di negoziazione: si avvale, pertanto, della facoltà prevista dal comma 5 dell'art. 123 bis del D.Lgs. 39/2010 di omettere la pubblicazione delle informazioni di cui ai commi 1 e 2, salvo, appunto, quelle previste dalla lettera b del comma 2, ossia le principali caratteristiche dei sistemi di gestione dei rischi e di controllo interno esistenti in relazione al processo di informativa finanziaria.

ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

COLLEGIO SINDACALE



CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE (1)



(1) Nel corso del 2021, nella seduta assembleare del 26 maggio, è stata deliberata l'approvazione del bilancio di esercizio 2020 ed è giunto a scadenza il mandato dell'organo amministrativo, nominato dall'Assemblea del 30 luglio 2018, per il triennio 2018-2019-2020 composto da: Gianluigi Vittorio Castelli (con funzioni di Presidente), Gianfranco Battisti (nominato in data 31 luglio 2018 e 2 agosto 2018 rispettivamente Amministratore Delegato e Direttore Generale), Andrea Mentasti, Francesca Moraci, Flavio Nogara, Cristina Pronello e Vanda Ternau. È stato quindi nominato, con delibera dell'Assemblea del 26 maggio 2021, l'organo di gestione per il triennio 2021-2022-2023, composto da: Nicoletta Giadrossi (con funzioni di Presidente), Luigi Ferraris (indicato per la carica di Amministratore Delegato), Pietro Bracco, Stefano Cuzzilla, Alessandra Bucci, Riccardo Barbieri Hermitte; da ultimo, il Consiglio di Amministrazione è stato completato - a fronte di un numero di componenti determinato in sette - con la nomina della consigliera Paola Gina Maria Schwizer, deliberata nella seduta di Assemblea del 6 agosto 2021.

(II) A partire dal 13 gennaio 2022, il Segretario del CdA è l'avvocato Guglielmo Bove, Chief Legal Officer.



SOCIETÀ DI REVISIONE

KPMG SpA



ORGANISMO DI VIGILANZA

Rocco Blaiotta
Presidente

Maurizio Bortolotto

Umberto La Commara



COMITATO PER LA GOVERNANCE, LE NOMINE E LA REMUNERAZIONE (IV)

Stefano Cuzzilla
Presidente

Pietro Bracco

Alessandra Bucci



CHIEF AUDIT OFFICER (VI)

Sergio Romiti



MAGISTRATO DELLA CORTE DEI CONTI DELEGATO AL CONTROLLO SULLA GESTIONE FINANZIARIA

Giovanni Coppola

Roberto D'Alessandro (III)
Sostituto



COMITATO CONTROLLO, RISCHI E SOSTENIBILITÀ (V)

Pietro Bracco
Presidente

Riccardo Barbieri Hermitte

Stefano Cuzzilla



DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI (VII)

Roberto Mannozi

PRIMI RIPORTI DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO

Carlo Palasciano Villamagna
Chief Group Transformation Officer (VIII)

Roberto Mannozi
Chief Administration Planning & Control Officer (XI)

Franco Fiumara
Chief Security & Risk Officer (IX)

Carlo Palasciano Villamagna
Chief International Officer (XI)

Massimo Bruno
Chief Corporate Affairs Officer (X)

Stefano Pierini
Chief Finance & Investor Relations Officer (XI)

Guglielmo Bove
Chief Legal Officer (XI)

Luca Torchia
Chief Communication Officer (XI)

Fabrizio Favara
Chief Strategy Officer (XI)

Roberto Tundo
Chief Technology, Innovation & Digital Officer (XI)

(III) Nell'adunanza del 3 novembre 2020, la Corte dei Conti ha conferito le funzioni di Magistrato Delegato sostituto al controllo della gestione finanziaria della Società, a decorrere dal 1° gennaio 2021, al consigliere Roberto D'Alessandro.
(IV) Il Comitato per la Remunerazione e le Nomine, composto da Francesca Moraci (Presidente), Flavio Nogara e Vanda Ternau, tutti consiglieri non esecutivi e indipendenti, è cessato in data 26 maggio 2021. Con delibera del 16 giugno 2021, è stato costituito il Comitato per la Governance, le Nomine e la Remunerazione i cui componenti sono: Stefano Cuzzilla (non esecutivo e indipendente), Presidente; Pietro Bracco (non esecutivo e indipendente); Alessandra Bucci (non esecutivo).
(V) Il Comitato Audit, Controllo Rischi e Governance, composto da Vanda Ternau (Presidente), Flavio Nogara e Cristina Pronello; tutti consiglieri non esecutivi e indipendenti, è cessato in data 26 maggio 2021. Con delibera del 16 giugno 2021, è stato costituito Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità i cui componenti sono: Pietro Bracco (non esecutivo ed indipendente), Presidente; Riccardo Barbieri Hermitte; Stefano Cuzzilla (non esecutivo ed indipendente).
(VI) Con DOr n. 146/P del 5 agosto 2021 la precedente Direzione Centrale Audit ha modificato la propria denominazione in Audit. La titolarità è stata confermata in capo a Sergio Romiti in qualità di Chief Audit Officer.
(VII) Il CdA di FS SpA, nella seduta del 16 giugno 2021, ha confermato la nomina di Roberto Mannozi in qualità di Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili di FS SpA e risulta in carica fino all'approvazione del bilancio dell'esercizio 2023.

Si evidenzia che la Governance di FS e del Gruppo, sopra rappresentata e nel prosieguo della Relazione con riferimento allo scenario 2021, è stata sottoposta - nell'ambito del redigendo nuovo Piano Industriale al 2031 del Gruppo - ad una profonda rilettura e revisione che

porterà, nel corso dell'anno 2022, a momenti formali, di ridefinizione di statuti e decisioni assembleari conseguenti, che ridisegneranno le regole con cui sia la Capogruppo FS che le proprie controllate andranno a indirizzare e gestire i propri business all'interno di una strut-

tura che vedrà il Gruppo operare principalmente attraverso quattro Poli industriali dedicati alla gestione dell'infrastruttura, del trasporto passeggeri, della logistica e del patrimonio immobiliare.

(VIII) Con DOr n. 137/AD del 21 giugno 2021 è stata istituita alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato, la struttura macro Chief Transformation Officer. La titolarità è stata attribuita a Carlo Palasciano Villamagna. Con DOr n. 147/AD dell'8 ottobre 2021 la struttura ha cambiato denominazione in Group Transformation sempre affidata a Carlo Palasciano Villamagna in qualità di Chief Group Transformation Officer ad interim.
(IX) Con DOr n.143/AD del 28 luglio 2021 è stata istituita alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato, la struttura macro Security & Risk. La titolarità è stata attribuita a Franco Fiumara, in qualità di Chief Security & Risk Officer.
(X) Con DOr n. 144/AD del 1° agosto 2021 è stata istituita alle dirette dipendenze dell'Amministratore Delegato, la struttura macro Corporate Affairs. La titolarità è stata attribuita a Massimo Bruno, in qualità di Chief Corporate Affairs Officer. Alle dirette dipendenze del Chief Corporate Affairs Officer sono passate ad operare: la Direzione Centrale Risorse Umane e Organizzazione, che cambia denominazione in People & Organization, la Direzione Centrale Affari Istituzionali e Regolatori, che cambia denominazione in Institutional & Regulatory Affairs.
(XI) Con DOr n. 147/AD dell'8 ottobre 2021 è stato definito il nuovo assetto organizzativo di primo riporto dell'Amministratore Delegato di FS SpA. Pertanto, all'Amministratore Delegato riportano anche le seguenti strutture macro: Legal Affairs affidata a Guglielmo Bove in qualità di Chief Legal Officer; Strategy, Sustainability & Asset Management affidata a Fabrizio Favara in qualità di Chief Strategy Officer; Administration, Planning & Control affidata a Roberto Mannozi in qualità di Chief Administration, Planning & Control Officer; International affidata a Carlo Palasciano Villamagna in qualità di Chief International Officer; Finance & Investor Relations affidata a Stefano Pierini in qualità di Chief Finance & Investor Relations Officer; Communication affidata a Luca Torchia in qualità di Chief Communication Officer e Technology, Innovation & Digital affidata a Roberto Tundo in qualità di Chief Technology, Innovation & Digital Officer.

ASSEMBLEA DEGLI AZIONISTI

L'Assemblea degli Azionisti di FS SpA è costituita dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze. Nel 2021 si è riunita due volte, in sede ordinaria; non si sono, invece, tenute riunioni assembleari in sede straordinaria.

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE DI FS SPA

COMPOSIZIONE E NOMINA

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

tempestivamente al Consiglio di Amministrazione ogni variazione eventualmente intervenuta.

Il CdA è altresì chiamato a valutare, con il supporto del competente Comitato, l'eventuale sussistenza del requisito di indipendenza in capo ai consiglieri, dopo la loro nomina e successivamente con cadenza annuale, sulla base di apposite dichiarazioni rese dagli interessati; il requisito dell'indipendenza - come definito dal Codice di Corporate Governance delle Società Quotate approvato dal Comitato per la Corporate Governance promosso da Borsa Italiana 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, Codice civile, attribuzioni gestionali proprie del CdA possano rivestire la carica di Amministratore in non più di due ulteriori Consigli in società per azioni (non si considerano gli incarichi nelle società controllate o collegate); mentre per gli Amministratori cui non siano state delegate le attribuzioni di cui sopra è previsto che gli stessi possano rivestire la carica di Amministratore in non più di cinque ulteriori Consigli in società per azioni.

Lo Statuto prevede altresì che la composizione del Consiglio di Amministrazione deve garantire l'equilibrio tra i generi in attuazione della normativa applicabile, nel ri-

spetto dei termini da essa previsti.

Nel corso del 2021 è giunto a scadenza l'organo di gestione nominato per il triennio 2018-2019-2020 ed è stato quindi nominato, con delibera dell'Assemblea del 26 maggio 2021, l'organo di gestione per il triennio 2021-2022-2023.

In particolare, nella predetta seduta assembleare è stata deliberata l'approvazione del bilancio di esercizio 2020 ed è pertanto giunto a scadenza il mandato dell'organo amministrativo nominato dall'Assemblea del 30 luglio 2018 composto da: Gianluigi Vittorio Castelli (con funzioni di Presidente), Gianfranco Battisti (nominato in data 31 luglio 2018 e 2 agosto 2018 rispettivamente Amministratore Delegato e Direttore Generale), Andrea Mentasti, Francesca Moraci, Flavio Nogara, Cristina Pronello e Vanda Ternau.

Pertanto, la medesima Assemblea del 26 maggio 2021 ha deliberato la nomina del nuovo Consiglio di Amministrazione per il triennio 2021-2023 (sino alla data dell'Assemblea che sarà convocata per l'approvazione del bilancio 2023), composto da: Nicoletta Giadrossi (con funzioni di Presidente), Luigi Ferraris (indicato per la carica di Amministratore Delegato), Pietro Bracco, Stefano Cuzzilla, Alessandra Bucci, Riccardo Barbieri Hermitte; da ultimo, il Consiglio di Amministrazione è stato completato - a fronte di un numero di componenti determinato in sette - con la nomina della con-



sigliera Paola Gina Maria Schwizer, deliberata nella seduta di Assemblea del 6 agosto 2021.

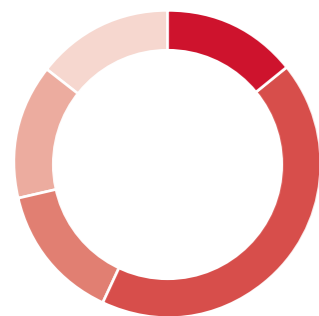
Il Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 3 giugno 2021, ha nominato il dottor Luigi Ferraris

quale Amministratore Delegato e, nella medesima seduta, ha altresì conferito alla dottoressa Nicoletta Giadrossi, quale Presidente del CdA, specifiche attribuzioni di cui al successivo paragrafo.

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

CDA IN CARICA SINO AL 26 MAGGIO 2021

DIVERSITÀ DI BACKGROUND



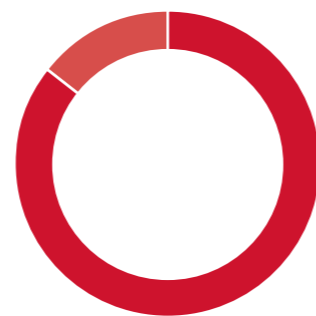
- 1 - Programmazione economico/amministrativo
- 3 - Ingegneria
- 1 - Strategico/Corporate Governance
- 1 - Marketing/commerciale
- 1 - Architettura/Urbanistica

DIVERSITÀ DI GENERE



- 4 - Maschile
- 3 - Femminile

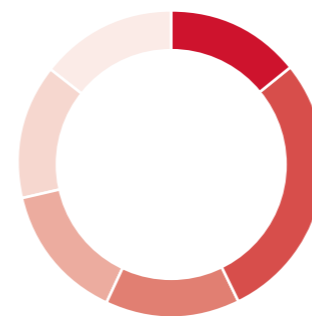
DIVERSITÀ DI ETÀ



- 6 - > 50
- 1 - 30-50

CDA IN CARICA DAL 26 MAGGIO 2021

DIVERSITÀ DI BACKGROUND



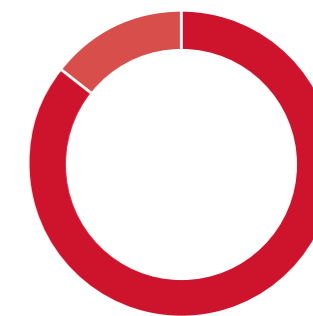
- 1 - Programmazione economico/amministrativo
- 2 - Strategico/Corporate Governance
- 1 - Relazioni esterne/istituzionali
- 1 - Marketing
- 1 - Legale/tributario
- 1 - Risk Management

DIVERSITÀ DI GENERE



- 4 - Maschile
- 3 - Femminile

DIVERSITÀ DI ETÀ



- 6 - > 50
- 1 - 30-50



Quanto al requisito dell'indipendenza:

* per il CdA in carica sino alla data del 26 maggio 2021, risulta che cinque dei componenti sono indipendenti, secondo quanto valutato dallo stesso Consiglio di Amministrazione nella seduta di CdA del 31 marzo 2021;

* per il CdA la cui nomina è intervenuta in data 26 maggio 2021 ed in carica per il triennio 2021-2022-2023, risulta che quattro dei componenti sono indipendenti, secondo quanto valutato dallo stesso Consiglio di Amministrazione nella seduta di CdA del 30 marzo 2022.

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 per incorporazioni e scissioni parziali di società possedute almeno al 90% da FS SpA e a favore della medesima, istituzione e soppressione di sedi secondarie, adeguamento dello Statuto alle disposizioni normative), fermo restando, in ogni caso, la facoltà dell'Assemblea di deliberare sulle predette materie; infine, in coerenza con quanto disposto dall'art. 2410 del Codice civile, il CdA di FS SpA è anche competente a deliberare l'emissione di obbligazioni.

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

Il CdA di FS SpA (nominato per il triennio 2021-2022-2023), con delibera assunta nella seduta del 3 giugno 2021, ha confermato l'assetto di governance adottato dalla Società nei precedenti mandati, prevedendo quindi la specifica indicazione delle materie e dei poteri di esclusiva competenza del CdA e dei

particolari incarichi da attribuire al Presidente (questi ultimi in quanto autorizzati dall'Assemblea), di modo che all'Amministratore Delegato siano attribuiti tutti i restanti poteri di amministrazione; ciò in sostanziale continuità con i precedenti assetti (salvo alcuni aggiornamenti suggeriti dall'esperienza concreta nel tempo maturata dagli uffici aziendali).

Il CdA, in particolare si è riservato, oltre alle materie non delegabili per

legge, competenze esclusive su materie di importanza strategica ed economica, tra le quali: definizione - su proposta dell'Amministratore Delegato - delle linee strategiche della Società e del Gruppo; approvazione del business plan annuale e pluriennale e del budget annuale della Società e del Gruppo, predisposti dall'Amministratore Delegato; deliberazioni in merito alle operazioni finanziarie per importi superiori ad una certa soglia; deliberazioni, su

proposta dell'Amministratore Delegato, di operazioni di acquisto/cessione e affitto di azienda, di operazioni di acquisizione/dismissione di partecipazioni societarie se superiori ad una certa percentuale; operazioni straordinarie riguardanti le principali società direttamente controllate da Ferrovie dello Stato Italiane e dallo stesso CdA qualificate come società strategiche; definizione della volontà da esprimere nelle assemblee delle società strate-

giche; nomina, su proposta motivata e documentata dell'Amministratore Delegato, degli organi di amministrazione e di controllo delle società strategiche. Riguardo ai flussi informativi destinati al CdA si rinvia al successivo paragrafo Riunioni e funzionamento.

Ha, pertanto, conferito all'Amministratore Delegato tutti i poteri di amministrazione della Società - poteri che trovano esplicitazione, a mero

titolo esemplificativo, in un apposito elenco - con esclusione delle attribuzioni del Presidente e di quelle che il CdA si è riservato in via esclusiva (oltre a quelle non delegabili a norma di legge); ai sensi dell'art. 12 dello Statuto, l'Amministratore Delegato cura, altresì, che l'assetto organizzativo e contabile sia adeguato alla natura e dimensioni dell'impresa e riferisce al CdA ed al Collegio Sindacale almeno ogni tre mesi sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per le loro dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla Società e dalle sue controllate.

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

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

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



RIUNIONI E FUNZIONAMENTO

REGOLAMENTO DEL CDA

Il Consiglio di Amministrazione, nella seduta del 6 ottobre 2021, ha approvato, sentito il parere del Comitato Governance, Nomine e Remunerazione e avendo a riferimento i principi e le raccomandazioni del Codice di Corporate Governance delle Società Quotate, un regolamento (di seguito Regolamento) che, in coerenza e ad integrazione di quanto previsto dallo Statuto, disciplina le regole di funzionamento dell'organo di amministrazione ed in particolare:

- i. le modalità di convocazione e di verbalizzazione delle riunioni;
- ii. le procedure per la gestione dell'informativa agli amministratori;
- iii. le attività di autovalutazione del Consiglio;
- iv. la tutela della riservatezza delle informazioni.

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

Nel corso del 2021, il CdA si è riunito 12 volte con una durata media di 3 ore e 23 minuti e con una partecipazione degli Amministratori del 100%. In particolare:

- * il CdA in carica sino al 26 maggio 2021 si è riunito quattro volte, con una durata media di 5 ore e 2 minuti;

- * il CdA in carica dal 26 maggio 2021 si è riunito otto volte, con una durata media di 1 ora e 25 minuti.

RUOLO DEL PRESIDENTE ED INFORMAZIONI AI CONSIGLIERI

Il Regolamento prevede che il Presidente, nell'esercizio delle funzioni allo stesso attribuite dalla legge e dallo Statuto, promuova il miglior funzionamento dell'organo collegiale e del complessivo sistema di governo societario.

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

- a. il raccordo tra l'Amministratore Delegato e gli Amministratori non esecutivi;
- b. la definizione, sentito l'Amministratore Delegato, della proposta di calendario delle riunioni consiliari;
- c. la convocazione delle riunioni consiliari, mediante avviso contenente, tra l'altro, l'elenco delle materie da trattare e le modalità previste per la partecipazione (in presenza e/o in video/audio conferenza), da spedirsi almeno cinque giorni prima del giorno fissato per l'adunanza (ovvero, nei casi di urgenza, almeno due giorni prima) a ciascun Consigliere e Sindaco effettivo non-

ché al Magistrato Delegato della Corte dei conti. Il Presidente può disporre che la riunione del Consiglio si svolga esclusivamente in presenza qualora ne ravvisi l'esigenza o l'opportunità (anche per ulteriore garanzia di riservatezza);

- d. che l'informativa pre-consiliare e le informazioni ulteriori fornite durante le riunioni siano idonee a consentire agli Amministratori di agire in modo informato;
- e. che l'attività dei comitati endoconsiliari sia coordinata con quella del Consiglio di Amministrazione;
- f. d'intesa con l'Amministratore Delegato, che intervengano alle riunioni consiliari dirigenti della Società e del Gruppo, nonché soggetti o consulenti esterni, per fornire sugli argomenti all'ordine del giorno informazioni o approfondimenti ritenuti utili;
- g. che tutti gli Amministratori e i Sindaci, durante il loro mandato, possano partecipare a iniziative finalizzate a fornire loro una adeguata conoscenza dei settori in cui opera la Società e il Gruppo, delle attività aziendali e della loro evoluzione, dei principi di corretta gestione dei rischi e del quadro normativo e regolamentare di riferimento (cd. riunioni di board induction);
- h. l'adeguatezza e la trasparenza del procedimento di autovalutazione del Consiglio di Amministrazione (board review), con il supporto del Comitato Governance, Nomine e Remunerazione;

- i. che sia data esecuzione alle deliberazioni dell'Assemblea e del Consiglio di Amministrazione.

In particolare, in tema di flussi informativi, prima di ogni riunione, il Presidente, per il tramite del Segretario, provvede affinché sia fornita a tutti i Consiglieri, ai Sindaci effettivi e al Magistrato delegato della Corte dei conti la documentazione ragionevolmente necessaria a fornire un'adeguata informativa rispetto alle materie all'ordine del giorno. La documentazione di supporto alla trattazione delle materie all'ordine del giorno viene messa a disposizione dei Consiglieri, dei Sindaci e del Magistrato delegato della Corte dei conti con congruo anticipo rispetto alla data dell'adunanza, di regola almeno tre giorni prima (almeno due giorni prima nel caso di convocazione del Consiglio effettuata in via d'urgenza). Ove possibile, la messa a disposizione della documentazione avviene contestualmente all'invio della convocazione.

Oltre che ai fini della trattazione di argomenti riservati alla competenza deliberativa del Consiglio di Amministrazione, i Consiglieri, i Sindaci e il Magistrato delegato della Corte dei conti sono destinatari di flussi informativi periodici riguardanti tra l'altro:

- i. il generale andamento della gestione e la sua prevedibile evoluzione (informazioni di regola fornite in occasione dell'esame dei rendiconti di periodo);
- ii. l'attività svolta dall'Amministratore Delegato nell'esercizio delle deleghe, l'attività del Gruppo,

le operazioni di maggior rilievo economico, finanziario e patrimoniale, le operazioni con parti correlate e alle operazioni atipiche o inusuali;

- iii. l'attuazione del business plan annuale e pluriennale;
- iv. in via preventiva le operazioni e decisioni di importanza strategi-

ca per la Società e/o di rilevante valore economico, come definite dal Consiglio di Amministrazione;

- v. l'attività svolta dal Presidente nell'esercizio dei suoi incarichi;
- vi. ogni ulteriore attività, operazione o evento che sia reputato opportuno portare all'attenzione di Consiglieri e Sindaci.



IL SEGRETARIO DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

La nomina del Segretario del Consiglio di Amministrazione è disciplinata dallo Statuto e dal Regolamento; in quest'ultimo sono altresì specificati i requisiti ed i compiti del Segretario.

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

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

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

COMITATI CONSILIARI

Con delibera del CdA, sono stati costituiti:

- * sino al 26 maggio 2021 (data in cui è cessato dalla carica il CdA nominato per il triennio 2018-2019-2020), il Comitato Audit, Controllo Rischi e Governance ed il Comitato per la Remunerazione e le Nomine (costituiti con delibera del CdA del 31 luglio 2018);
- * dal 16 giugno 2021, il Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità e il Comitato per la Governance, le Nomine e la Remunerazione (co-

stituiti con delibera del CdA del 16 giugno 2021).

Composizione, funzionamento e compiti di detti comitati sono disciplinati in appositi regolamenti approvati dal CdA in sede di costituzione dei comitati medesimi.

COMITATO AUDIT, CONTROLLO RISCHI E GOVERNANCE (CESSATO IN DATA 26 MAGGIO 2021)

I componenti di tale Comitato, come definiti nella richiamata delibera del CdA del 31 luglio 2018, sono stati: Vanda Ternau (Presidente), Flavio Nogara e Cristina Pronello; tutti consiglieri non esecutivi e indipendenti. Tale Comitato ha svolto il compito di supportare, con attività propositive e consultive, le valutazioni e le decisioni del Consiglio di Amministrazione relative al sistema di controllo interno e di gestione dei rischi, nonché quelle relative all'approvazione delle relazioni finanziarie periodiche; nonché le valutazioni relative alla dimensione/composizione del Consiglio stesso, alla Corporate Governance della Società e del Gruppo e alla responsabilità sociale d'impresa.

COMITATO PER LA REMUNERAZIONE E LE NOMINE (CESSATO IN DATA 26 MAGGIO 2021)

I componenti di tale Comitato sono stati: Francesca Moraci (Presidente), Flavio Nogara e Vanda Ternau, tutti consiglieri non esecutivi e indipendenti. Tale Comitato ha svolto compiti di natura propositiva e consultiva nei confronti del Consiglio di Amministrazione con riferimento, tra

l'altro a: criteri e procedure per la nomina dei dirigenti con responsabilità strategiche, e degli organi di amministrazione e controllo delle società controllate direttamente da FS SpA; cooptazione dei consiglieri di FS SpA; linee guida e criteri in tema di politica retributiva, nonché sui sistemi di incentivazione; remunerazione di Amministratore Delegato e Presidente di FS SpA (qualora a quest'ultimo siano attribuite deleghe operative).

COMITATO CONTROLLO, RISCHI E SOSTENIBILITÀ (NOMINATO IN DATA 16 GIUGNO 2021)

Sono stati nominati quali componenti del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità, costituito con delibera del 16 giugno 2021: Pietro Bracco (non esecutivo ed indipendente), Presidente; Riccardo Barbieri Hermitte; Stefano Cuzzilla (non esecutivo ed indipendente). Tale Comitato ha il compito di supportare le valutazioni e le decisioni del CdA in tema di:

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

COMITATO PER LA GOVERNANCE, LE NOMINE E LA REMUNERAZIONE (NOMINATO IN DATA 16 GIUGNO 2021)

Sono stati nominati quali componenti del Comitato per la Governan-

ce, le Nomine e la Remunerazione, costituito con delibera del 16 giugno 2021: Stefano Cuzzilla (non esecutivo e indipendente), Presidente; Pietro Bracco (non esecutivo e indipendente); Alessandra Bucci (non esecutivo).

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

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

REMUNERAZIONE DEGLI AMMINISTRATORI

Ai sensi dello Statuto, agli Amministratori spetta il rimborso delle spese sostenute in ragione del loro ufficio; l'Assemblea può inoltre stabilire un compenso, su base annuale, per il periodo di durata della carica. Inoltre, è fatto divieto di corrispondere gettoni di presenza ai Consiglieri di Amministrazione ed è posto un limite all'importo della remunerazione che può essere riconosciuta ai 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, determina l'ammontare dei trattamenti economici ai sensi dell'art. 2389, comma 3, del Codice civile del Presidente e dell'Amministratore Delegato (comprensivi del compenso attribuito per la carica di amministratore) tenuto anche conto delle eventuali indicazioni dell'Assemblea.

Con riferimento al CdA di FS in carica sino al 26 maggio 2021:

- i. i compensi per i Consiglieri di Amministrazione ed il Presidente del CdA sono stati stabiliti dall'Assemblea nella seduta del 30 luglio 2018; nel corso della medesima Assemblea è stato, altresì, raccomandato al CdA il compenso massimo complessivo (incluso l'emolumento assembleare) da attribuire al Presidente, ai sensi dell'art. 2389, comma 3, del Codice civile, nel caso di attribuzioni di deleghe;
- ii. nella seduta del 31 luglio 2018, il CdA ha deliberato per il dott. Battisti il compenso quale Amministratore Delegato (AD, ai sensi dell'articolo 2389, co. 3, cod. civ., comprensivo anche del compenso attribuito dall'Assemblea per la carica di Amministratore);
- iii. nella seduta del 2 agosto 2018 il CdA ha deliberato per il dott. Battisti il trattamento quale dirigente con l'incarico di Direttore Generale (DG);

- iv. nella seduta del 25 settembre 2018, il CdA, a seguito delle decisioni dell'Assemblea, ha conferito deleghe sulle materie autorizzate dall'Assemblea e ha determinato l'ammontare complessivo del compenso del Presidente, dott. Castelli. Entrambi i predetti compensi per il dott. Battisti, rispettivamente quale AD e quale DG, prevedono una parte fissa ed una parte variabile; le parti variabili sono state parimenti collegate al raggiungimento di obiettivi annuali oggettivi e specifici, definiti dal CdA stesso su proposta del Comitato per la Remunerazione e le Nomine.

Con riferimento al CdA di FS nominato in data 26 maggio 2021: (i) i compensi per i Consiglieri di Amministrazione e il Presidente del CdA sono stati stabiliti dall'Assemblea nella medesima seduta del 26 maggio 2021; nel corso della medesima Assemblea è stato, altresì, raccomandato al CdA il compenso massimo complessivo (incluso l'emolumento assembleare) da attribuire alla Presidente, ai sensi dell'art. 2389, comma 3, del Codice civile, nel caso di attribuzioni di deleghe; (ii) nella seduta del 3 giugno 2021, il CdA, a seguito delle decisioni dell'Assemblea, ha conferito poteri sulle materie autorizzate dall'Assemblea e ha determinato l'ammontare complessivo del compenso della Presidente, dottoressa Giadrossi; (iii) nella seduta del 30 giugno 2021, il CdA ha deliberato per il dottor Ferraris - nominato Amministratore Delegato di FS SpA dal CdA nella seduta del 3 giugno 2021 - il compenso quale Amministratore Delegato (ai sensi dell'articolo 2389, co. 3, cod. civ., comprensivo del compenso attribui-

to 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

l'attribuzione - in coerenza con le norme di Statuto - di un compenso aggiuntivo pari al 30% del compenso determinato dall'Assemblea per i Consiglieri.

Le tabelle che seguono, note incluse, dettagliano le componenti retributive complessive annue deliberate per:

* il Presidente e l'Amministratore Delegato e Direttore Generale di FS in carica sino alla data del 26 maggio 2021 (Tabella A);

* la Presidente e l'Amministratore Delegato di FS nominati in data 26 maggio 2021 (Tabella B).

TABELLA A (COMPENSI PRESIDENTE E AD IN CARICA SINO AL 26 MAGGIO 2021)

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE ¹¹	EMOLUMENTI ANNUALI MANDATO COME PRESIDENTE
Compenso fisso	238.000
Componente variabile	-
AMMINISTRATORE DELEGATO E DIRETTORE GENERALE ¹²	EMOLUMENTI ANNUALI MANDATO COME AMMINISTRATORE DELEGATO E DIRETTORE GENERALE
Compenso fisso	645.000
di cui come AD	65.000
come DG	580.000
Componente variabile	125.000
di cui come AD	25.000
come DG	100.000

11 Gli emolumenti annui lordi complessivamente riconosciuti al Presidente ai sensi dell'art. 2389 Codice civile, indicati in tabella, sono comprensivi del compenso attribuito dall'Assemblea per la carica di Presidente del CdA (50.000,00 euro). In conformità con la previsione statutaria in materia di spese degli amministratori in ragione del loro ufficio, la Società mette a disposizione del Presidente (in quanto non residente a Roma) una foresteria nella città di Roma per un importo massimo mensile di euro 5.000,00.

12 Gli emolumenti annui lordi complessivamente riconosciuti all'Amministratore Delegato (AD) e Direttore Generale (DG) sono pari a 770.000,00 euro, comprensivi del compenso deliberato dall'Assemblea per la carica di consigliere (30.000,00 euro). Tale importo si compone: per la carica di AD, dell'emolumento riportato nella tabella di cui sopra, attribuito con delibera del CdA ai sensi dell'art. 2389 Codice civile (parte fissa - pari a 65.000,00 euro - e parte variabile - pari a 25.000,00 euro - quest'ultima da corrispondere al raggiungimento di obiettivi annuali oggettivi e specifici definiti dal CdA di FS SpA, su proposta del Comitato per la remunerazione e le nomine) e, per la posizione di DG, di 580.000,00 euro come parte fissa e 100.000,00 euro come parte variabile (quest'ultima da corrispondere al conseguimento del 100% di predefiniti obiettivi annuali aziendali oggettivi e specifici, definiti dal CdA di FS SpA su proposta del Comitato per la remunerazione e le nomine; l'importo spettante è riproporzionato ai parametri di incentivazione (under/overperformance) collegati al livello delle prestazioni espresse annualmente secondo le modalità definite nelle policy di Gruppo).

TABELLA B (COMPENSI PRESIDENTE E AD IN CARICA DALLA DATA DEL 26 MAGGIO 2021)

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE ¹³	EMOLUMENTI ANNUALI MANDATO COME PRESIDENTE
Compenso fisso	238.000
Componente variabile	-
AMMINISTRATORE DELEGATO ¹⁴	EMOLUMENTI ANNUALI MANDATO COME AMMINISTRATORE DELEGATO
Compenso fisso	645.000
Componente variabile	125.000

13 Gli emolumenti annui lordi complessivamente riconosciuti al Presidente ai sensi dell'art. 2389 Codice civile, indicati in tabella, sono comprensivi del compenso attribuito dall'Assemblea per la carica di Presidente del CdA (50.000,00 euro). In conformità con la previsione statutaria in materia di spese degli amministratori in ragione del loro ufficio, la Società mette a disposizione della Presidente (in quanto non residente a Roma) una foresteria nella città di Roma per un importo massimo mensile di euro 5.000,00.

14 Gli emolumenti annui lordi complessivamente riconosciuti all'Amministratore Delegato sono pari a 770.000,00 euro. Tale importo si compone quindi di una parte fissa (che comprende anche l'emolumento deliberato dall'Assemblea per la carica di consigliere pari a 30.000 euro) e di una parte variabile (da corrispondere al raggiungimento del 100% di predefiniti obiettivi aziendali annuali (valore target), oggettivi e specifici, definiti dal CdA di Ferrovie dello Stato Italiane SpA su proposta ovvero con il parere favorevole del Comitato per la Governance, le Nomine e la Remunerazione; l'importo spettante a titolo di quota variabile annua è riproporzionato ai parametri di incentivazione (under/over/target) collegati al livello delle prestazioni espresse annualmente secondo le modalità definite nelle policy di Gruppo).

CRITERI E MODALITÀ PER LA NOMINA DEI COMPONENTI DEGLI ORGANI DI AMMINISTRAZIONE DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE DIRETTAMENTE O INDIRETTAMENTE DA FS SPA

Il CdA di FS SpA - in ossequio a quanto previsto dalle direttive MEF nel rispetto in ogni caso della normativa vigente in tema di quote di genere e sulla base delle opportune scelte gestionali - ha elaborato criteri di ordine generale per la scelta dei candidati alla carica di componente dell'organo di amministrazione e di controllo delle società del Gruppo, anche al fine di determinare composizioni bilanciate sotto il profilo della diversità. In particolare, in coerenza con i criteri della Direttiva MEF del 31 marzo 2021 (che ha aggiornato per alcuni aspetti la precedente Direttiva MEF del 31 marzo 2020), la selezione e la nomina dei componenti degli organi di gestione delle società del Gruppo FS devono essere effettuate nel rispetto dei seguenti criteri: l'individuazione dei migliori profili per professionalità e competenza e, fatti salvi gli specifici assetti di governo societario, l'ottimale composizione collettiva, anche per età e genere, con l'obiettivo di perseguire il successo sostenibile delle società (sono oggetto di valutazione la professionalità e le competenze dei candidati, in particolare in relazione al settore specifico di operatività, all'esperienza manageriale e in organi sociali, ai mercati finanziari, alla gestione dei rischi, ai settori legale e societario e alle materie ambientali, sociali e di governance (ESG)); la valorizzazione delle competenze interne dei



dipendenti del Gruppo; astensione dalla nomina di Amministratori della Capogruppo, a meno che siano attribuite ai medesimi deleghe gestionali a carattere continuativo nella stessa Capogruppo; onnicomprensività della remunerazione con obbligo di riversare i relativi compensi. Ferrovie dello Stato Italiane, ha recepito tali principi in regolamenti interni (da ultimo, con delibera del CdA del 3 giugno 2021) e ha previsto procedure da utilizzare per i

rinnovi degli organi sociali di tutte le società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane; inoltre, in ossequio alla predetta Direttiva MEF del 31 marzo 2021, per le società indirettamente controllate dal MEF, comunica al richiamato Ministero, prima di procedere alla nomina dei componenti di tali organi, l'esito dell'istruttoria di carattere qualitativo e attitudinale dei potenziali candidati.

COLLEGIO SINDACALE

Ai sensi dello Statuto, l'Assemblea nomina un Collegio Sindacale composto da tre sindaci effettivi; l'Assemblea è altresì chiamata a nominare due sindaci supplenti.

L'Assemblea del 3 luglio 2019 ha nominato, per i tre esercizi 2019, 2020 e 2021 e, comunque, sino all'Assemblea di approvazione del bilancio di esercizio 2021, quali sindaci effettivi, Alessandra Dal Verme (Presidente), Susanna Masi e

Gianpaolo Davide Rossetti; quali sindaci supplenti, Letteria Dinaro e Salvatore Lentini.

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.

DIVERSITÀ DI GENERE



- 1 - Maschile
- 2 - Femminile

DIVERSITÀ DI ETÀ



- 2 - > 50
- 1 - 30-50

Quanto alle competenze, un sindaco è dipendente del Ministero e gli altri due vantano solida esperienza nel mondo professionale. I due sindaci supplenti sono entrambi dipendenti del Ministero. Tutti i sindaci effettivi e un sindaco supplente sono laureati in Economia e Commercio ed iscritti nel Registro dei revisori legali dei conti. Un sindaco supplente è laureato in giurisprudenza ed è iscritto nel Registro dei revisori legali dei conti.

Il Collegio Sindacale vigila sull'osservanza della legge e dello Statuto, sul rispetto dei principi di corretta amministrazione e, in particolare, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato da FS SpA e sul suo concreto funzionamento.

Con la qualifica acquisita da FS SpA di EIP nei termini già precedentemente citati, il Collegio Sindacale della Capogruppo svolge anche il ruolo di Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile, di cui all'art. 19 del D.Lgs. 39/2010, con funzioni di vigilanza sull'informativa finanziaria, sull'efficacia dei sistemi di controllo interno, revisione interna e gestione del rischio, sulla revisione legale dei conti ed infine sull'indipendenza della società di revisione legale, in particolare per quanto concerne la tipologia di servizi, diversi dalla revisione, eventualmente erogati all'entità sottoposta alla revisione legale dei conti.

Il Collegio Sindacale nel corso del 2021 si è riunito 18 volte e la durata media delle riunioni è stata di 2 ore e 27 minuti, con una partecipazione media dei Sindaci del 96,3%. La presenza media dei Sindaci alle sedute consiliari (12 riunioni) è stata del 91,67 %.

IL SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E GESTIONE DEI RISCHI

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

Un efficace SCIGR favorisce l'assunzione di decisioni consapevoli e concorre ad assicurare la salvaguardia del patrimonio sociale, l'efficienza e l'efficacia dei processi aziendali, l'affidabilità dell'informativa finanziaria, il rispetto di leggi e regolamenti, dello Statuto sociale e degli strumenti normativi interni. È opportuno precisare che, anche se complessivamente adeguato e funzionante, il SCIGR può fornire solo una "ragionevole sicurezza" sulla realizzazione degli obiettivi aziendali. Ciò in quanto il SCIGR ha come obiettivo la mitigazione del rischio attraverso la gestione dello stesso, non l'eliminazione del rischio insito in ciascun processo gestionale e di controllo. FS SpA utilizza il CoSO Report quale framework di riferimento, internazionalmente ricono-

sciuto, per l'implementazione, l'analisi e la valutazione del SCIGR.

Il SCIGR si articola nei seguenti tre livelli di controllo:

* **I° livello di controllo:** diretto ad assicurare il corretto svolgimento delle operazioni e a garantire un'adeguata risposta ai correlati rischi. Rientra in tale attività anche la verifica periodica dell'efficacia e dell'efficienza del disegno e dell'effettiva operatività dei controlli al fine di: i) accertare che agiscano in funzione degli obiettivi ad essi assegnati, ii) verificare che siano adeguati rispetto ad eventuali cambiamenti intervenuti nella realtà operativa, iii) coglierne e promuoverne eventuali possibilità di miglioramento. La responsabilità di definire ed effettuare tali controlli è del Management, opera ad ogni livello della struttura organizzativa e si esplica nel quadro della gestione corrente.

* **II° livello di controllo:** volto a monitorare i principali rischi al fine di assicurare l'efficacia e l'efficienza del trattamento degli stessi, nonché a monitorare l'adeguatezza e operatività dei controlli (posti a presidio dei principali rischi). Fornisce inoltre supporto al primo livello nella definizione e implementazione di adeguati sistemi di gestione dei principali rischi e dei relativi controlli. È svolto dal

management e da altre specifiche funzioni quali il Risk Management, la Compliance ed il Dirigente Preposto.

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

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

INTERNAL AUDIT

Il ruolo di Chief Audit Officer di FS SpA è ricoperto da Sergio Romiti, nominato dal CdA di FS SpA, previo parere del Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità (CCRS) di FS SpA e sentito il Collegio Sindacale di FS SpA, su proposta del Presidente del CdA di FS SpA, d'intesa con l'Amministratore Delegato di FS SpA. La definizione della struttura di remunerazione fissa e variabile del Chief Audit Officer di FS SpA è approvata dal CdA di FS SpA, su proposta formulata dal Presidente del CdA di FS SpA, d'intesa con l'Amministratore Delegato di FS SpA, in coerenza con le politiche retributive della Società e previo parere del CCRS di FS SpA. Inoltre, il CdA di FS SpA, su proposta formulata dal Presidente del CdA di FS SpA, d'intesa con l'Ammi-

nistratore Delegato di FS SpA, previo parere del CCRS di FS SpA, approva il budget della funzione Audit di FS SpA, assicurando che il Chief Audit Officer di FS SpA sia dotato delle risorse adeguate all'espletamento delle responsabilità a questi attribuite. La proposta di Piano 2021 della funzione Audit di FS SpA, elaborata dal Chief Audit Officer, è stata approvata dal CdA di FS SpA, previo parere del CCRS di FS SpA, sentiti il Presidente di FS SpA, l'Amministratore Delegato di FS SpA e il Collegio Sindacale di FS SpA.

L'assetto organizzativo e di funzionamento dell'Internal Audit nel Gruppo, definito nel 2017, prevede:

* la presenza della funzione Internal Audit nella Capogruppo FS SpA e nelle società controllate di primo livello e consolidate con il metodo integrale. Quest'ultime valutano - in funzione delle specificità e dei rispettivi profili di rischio, sentita la funzione Audit di FS SpA - l'assetto dell'Internal Audit delle società da esse controllate nel rispetto dei criteri di efficienza, fermo restando l'obiettivo dell'efficace presidio del proprio Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi e la conduzione delle attività di internal auditing sulla base delle linee guida e delle metodologie definite dalla funzione Audit di FS SpA;

* un ruolo di coordinamento - da parte della funzione Audit di FS SpA - delle funzioni Internal Audit di Gruppo attraverso la:

- i. definizione e aggiornamento di indirizzi e metodologie di audit;
- ii. gestione della Famiglia Professionale dell'Internal Audit, in qualità di Process Owner di Gruppo, ivi inclusa l'approvazione dei candidati a Responsabili delle funzioni Internal Audit delle Società controllate.

I Responsabili delle funzioni Internal Audit dipendono gerarchicamente dal CdA di società, i cui Presidenti garantiscono il raccordo tra la funzione Internal Audit e l'organo collegiale. Il Comitato Controllo Rischi e Sostenibilità - ove istituito - di concerto con il Presidente del CdA, monitora l'autonomia, l'adeguatezza, l'efficacia e l'efficienza della funzione Internal Audit.

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

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

- * verificare l'operatività e l'adeguatezza del SCIGR, sia in via continuativa sia in relazione a specifiche necessità e di fornire valutazioni e raccomandazioni al fine di promuoverne l'efficienza e l'efficacia;
- * fornire supporto specialistico al management in materia di SCIGR al fine di favorire l'efficacia, l'efficienza e l'integrazione dei controlli nei processi aziendali e promuovere il costante miglioramento della governance e del risk management.

Sono oggetto di Internal Audit tutte le funzioni, unità, processi e/o sottoprocessi, sistemi informatici aziendali, con riferimento ai rischi e conseguenti obiettivi di:

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

Le funzioni Internal Audit supportano operativamente l'Organismo di Vigilanza delle relative società nello svolgimento delle attività di vigilanza.

RISK MANAGEMENT

Ferma restando la centralità del management e delle strutture di presidio specialistico nelle attività di gestione e monitoraggio del rischio (come responsabili del monitoraggio di linea o primo livello di controllo), il Gruppo FS Italiane ha nel tempo strutturato diversi presidi di secondo livello che supportano il Management nella definizione e nell'implementazione di adeguati sistemi di gestione e monitoraggio dei principali rischi e controlli (ad esempio il Risk Management, il Dirigente Preposto, la Compliance, la Data Protection). In tale contesto, il Risk Management di Gruppo, in ambito Security & Risk di FS SpA, svolge un ruolo di coordinamento nella gestione complessiva del processo di governo del rischio di Gruppo assicurando la progettazione, l'implementazione ed il governo del Framework di gestione e misurazione del complesso dei rischi aziendali e del relativo processo di monitoraggio integrato raccordando strategie, politiche, processi e meccanismi di funzionamento riguardanti l'individuazione, l'assunzione, la gestione, l'attenuazione, il monitoraggio e reporting dei principali rischi a cui l'azienda è esposta e coordinando metodologicamente i vari presidi di risk management di Gruppo.

Il Framework definito dalla Capogruppo prevede la presenza di strutture/presidi di Risk Management nelle società controllate ed una loro collocazione organizzativa a diretto riporto dell'Amministratore Delegato. Tale articolazione organizzativa attribuisce alle strutture/presidi di Risk Management un

ruolo di "partner" per il business e consente di fattorizzare le specificità delle singole società. Le strutture/presidi di Risk Management societarie assicurano l'applicazione di metodologie e modalità operative definite nel Framework di Gruppo.

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

- * definire il perimetro di applicazione del processo di risk management, individuando gli ambiti di azione ed i processi decisionali in cui tale processo è declinato;
- * individuare strumenti e modelli di valutazione e gestione dei rischi univoci e coerenti a livello di Gruppo, definendo le responsabilità di gestione ed utilizzo degli stessi tra la Capogruppo e le società, in base alla tipologia di attività e all'ambito di azione in cui tali attività sono svolte;
- * assicurare modalità di interpretazione, analisi e rappresentazione dei risultati delle attività di risk management comuni;
- * promuovere la diffusione di una cultura aziendale maggiormente orientata alla gestione dei rischi;
- * favorire la crescita della famiglia professionale, attraverso

la diffusione di un linguaggio comune e l'adozione di percorsi finalizzati a garantire lo sviluppo delle competenze e della professionalità delle risorse coinvolte nel processo di risk management.

DATA PROTECTION OFFICER

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

La Disposizione di Gruppo n. 295/AD Modello di Gestione per la Protezione dei Dati Personali stabilisce i principi fondamentali in materia di Data Protection. Descrive, inoltre, i ruoli attuativi nel Gruppo FS Italiane con il relativo assetto delle macro-responsabilità nonché i flussi informativi da e verso il CdA, i Vertici aziendali, le strutture che partecipano alla realizzazione del Framework di Data Protection e quelle coinvolte nel trattamento di dati personali, in un'ottica di massima tutela delle persone fisiche interessate dai trattamenti. Tale DdG è recepita da tutte le società del Gruppo che, in funzione della complessità delle attività di trattamento di dati personali, hanno nominato un proprio Data Protection Officer (di seguito anche DPO) o un Referente Data Protection, con

il compito di assicurare il rispetto delle modalità operative e dei flussi informativi in linea con i contenuti della DdG.

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

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

- * **Titolare del Trattamento:** individuato nella persona dell'Amministratore Delegato/Amministratore Unico di ciascuna società, su delibera del rispettivo CdA;
- * **Data Manager:** identificato nel responsabile della struttura organizzativa che, in relazione alle attività assegnate, è delegato dal Titolare al trattamento di dati personali;
- * **Responsabile del Trattamento Esterno:** effettua i trattamenti in outsourcing per conto del Titolare ed è individuato ogni qualvolta sia previsto un trattamento esterno alla società del Titolare, includendo in questa casistica i trattamenti infragruppo;
- * **DPO di Gruppo:** nominato, su proposta dell'AD (Titolare), dal CdA della Capogruppo, a cui riporta funzionalmente ed ha il compito di definizione delle

metodologie, di indirizzo e coordinamento delle attività, dello sviluppo della famiglia professionale in ambito di Data Protection, nonché di fungere da punto di contatto con l'Autorità di Controllo;

- * **DPO societario:** nominato da ciascuna società su proposta dell'AD (Titolare) dal CdA della società, a cui riporta funzionalmente con il compito di sorvegliare l'osservanza del Regolamento e l'applicazione del Framework di Data Protection a livello societario;
- * **Referente Data Protection:** funge da punto di riferimento per il DPO di Gruppo per tutte le attività svolte in service, è nominato dal Titolare.

Per dare attuazione operativa ai principi stabiliti dalla Disposizione di Gruppo n. 295/AD Modello di Gestione per la Protezione dei Dati Personali, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha emesso la Comunicazione Organizzativa di Gruppo n. 65/GCA-SC/DPO Attuazione del modello di gestione per la protezione dei dati personali, recepita dalle controllate, che delinea linee di indirizzo puntuali rispetto alle attività da porre in essere per garantire la compliance alle previsioni del Regolamento. La Comunicazione Organizzativa disciplina tutti gli aspetti relativi alla data protection by design e by default, al processo di data protection impact assessment, alla gestione delle terze parti, alla gestione dei data breach, all'attuazione dei tempi di cancellazione dei dati, alla gestione dei diritti degli interessati.

COMPLIANCE

La struttura organizzativa Compliance, istituita con Disposizione Organizzativa n. 133/AD del 2 maggio 2016, in ambito Legal Affairs, monitora la normativa e le best practices nazionali ed internazionali a cui il sistema delle regole aziendali e di Gruppo deve essere conforme, assicurando e fornendo alle strutture interessate il necessario supporto, per la definizione delle azioni da adottare per garantire la conformità alle nuove disposizioni di legge e regolamentari, nonché delle conseguenti implicazioni organizzative, strategiche e di business; verifica l'allineamento degli indirizzi, delle disposizioni e procedure aziendali e di Gruppo alla normativa formulando proposte di adeguamento ai fini del loro corretto orientamento giuridico; assicura il supporto specialistico, in coordinamento con le altre competenti strutture aziendali, rispetto all'implementazione e gestione dei modelli di controllo interno e dei programmi di compliance relativi all'Anti-Bribery&Corruption Management System e all'Antitrust Compliance Program, nell'ambito del quale il Responsabile della Struttura organizzativa Compliance, unitamente al Responsabile della struttura Antitrust (Corporate Affairs - Affari Regolatori e Antitrust), ricopre il ruolo di Organismo Responsabile dell'esecuzione del Programma; assicura, attraverso il coordinamento del Team 231, l'aggiornamento del Modello 231 di FS in relazione all'evoluzione della normativa di riferimento e a modifiche organizzative e di processo intervenute; supporta i processi decisionali di business mediante l'analisi

dei profili di business e trade compliance relativamente alle iniziative di sviluppo commerciale all'estero (business partners, consulenti e promotori commerciali), operazioni di M&A, sponsorizzazioni ed altre iniziative strategiche.

La struttura organizzativa Compliance, inoltre, svolge le attività di segreteria tecnica unica del Comitato Guida 231, che coordina le attività del Team 231, incaricato, in via permanente, del supporto tecnico specialistico alla Società per le attività di aggiornamento del Modello ex D.Lgs. 231/2001, così come previsto dalla Comunicazione Organizzativa n. 536/AD del 28 febbraio 2018 Istituzione Comitato Guida 231 e Aggiornamento Team 231.

Con Disposizione di Gruppo n. 280/AD del 6 novembre 2019 è stato definito e diffuso il Modello di Compliance del Gruppo FS Italiane descrivendone gli aspetti organizzativi ed i processi che ne regolano il funzionamento.

In coerenza con le soluzioni organizzative adottate da altre funzioni di controllo di secondo e terzo livello che compongono il più generale SCIGR è previsto un Modello di Compliance di Gruppo decentrato, che vede nella Capogruppo, la presenza di una struttura Compliance quale Responsabile Funzionale di Gruppo e di strutture/presidi di Compliance nelle società controllate. Tale articolazione organizzativa consente un'adeguata specializzazione per tipologia di business, di valorizzare la vicinanza alle unità di business nonché di valorizzare le specificità organizzative ed operative delle

single società, garantendo al contempo la definizione e l'adozione di un Modello unico di Governance della Compliance, omogeneo a livello di Gruppo.

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

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

La Struttura Compliance partecipa inoltre a diversi gruppi di lavoro, team e comitati, tra cui il Program Team per le iniziative di adattamento a fronte dei rischi derivanti dal cambiamento climatico.

IL DIRIGENTE PREPOSTO ALLA REDAZIONE DEI DOCUMENTI CONTABILI SOCIETARI DI FS SPA

La figura del Dirigente Preposto, istituita a partire dal 2007 per richiesta dell'Azionista MEF, è di-

ventata, dal 2013, a tutti gli effetti obbligatoria ex lege, ricadendo a pieno nell'ambito di applicazione dell'art. 154 bis del TUF, a seguito dell'emissione di prestiti obbligazionari quotati sul mercato irlandese (Programma EMTN Euro Medium Term Notes) in conseguenza della quale FS SpA ha assunto la configurazione di Ente di interesse Pubblico (EIP), di cui all'art.16 del D.Lgs. 39/2010, in quanto società Emittente Strumenti finanziari quotati.

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

In relazione ai requisiti di nomina del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili l'articolo 16 dello Statuto di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, oltre che il Regolamento delle attività del Dirigente Preposto, prevedono che il CdA nomini, previo parere obbligatorio, del Collegio Sindacale, per un periodo non inferiore alla durata in carica del CdA stesso e non superiore a sei esercizi, il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari. Lo Statuto prevede inoltre che il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari debba possedere i requisiti di onorabilità previsti per gli Amministratori e che venga scelto secondo criteri di professionalità e competenza tra i dirigenti che ab-

biano maturato un'esperienza adeguata all'ampiezza e complessità dell'incarico.

Al fine di dotare il Dirigente preposto di adeguati mezzi e poteri, commisurati alla natura e alla complessità dell'attività svolta, alle dimensioni della Società e del Gruppo, nonché di mettere in grado lo stesso di svolgere i compiti attribuiti, anche nella interazione e nel raccordo con gli altri Organi e funzioni della Società, il 28 luglio 2015 venne approvato dal Consiglio di Amministrazione il già menzionato Regolamento delle attività del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari.

In considerazione della complessità organizzativa ed operativa del Gruppo FS Italiane, con lo scopo di ottenere un rafforzamento e una migliore efficacia nell'applicazione della norma, il CdA di FS SpA ritenne opportuno, fin dall'inizio, promuovere la nomina dei Dirigenti Preposti anche nelle principali controllate. Attualmente i Dirigenti Preposti sono nominati nelle seguenti società: RFI SpA, Trenitalia SpA, Mercitalia Logistics SpA, Mercitalia Rail Srl, Busitalia Sita Nord Srl, Ferservizi SpA, Fercredit SpA, FSTechnology SpA e Ferrovie del Sud Est Srl. Risultano inoltre nominati anche il Dirigente Preposto in Anas SpA e, nelle sue controllate, Anas International Enterprise SpA (AIE) e Quadilatero Marche Umbria SpA.

PRINCIPALI CARATTERISTICHE DEI SISTEMI DI GESTIONE DEI RISCHI E DI CONTROLLO INTERNO ESISTENTI IN RELAZIONE AL PROCESSO DI INFORMATIVA FINANZIARIA, AI SENSI DELL'ART. 123 BIS COMMA 2 LETT. B DEL TUF (RELAZIONE SUL GOVERNO SOCIETARIO E GLI ASSETTI PROPRIETARI)

Il sistema di gestione dei rischi e di controllo interno sull'informativa finanziaria si pone l'obiettivo di fornire una ragionevole certezza sull'attendibilità, l'accuratezza, l'affidabilità e la tempestività dell'informativa finanziaria, e parallelamente che i processi di produzione della citata informativa, garantiscano il rispetto dei principi contabili internazionali (IAS/IFRS).

Il Dirigente Preposto di FS SpA definisce e aggiorna il Modello di controllo interno e gestione dei rischi sull'informativa finanziaria del Gruppo (cd. Modello 262) in coerenza con le previsioni del già citato articolo 154 bis del Testo Unico della Finanza e sulla base di standard di riferimento internazionale (CoSO Report Internal Control - Integrated Framework pubblicato dal Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission).

Il Modello, come già evidenziato, prevede la presenza di un Dirigente Preposto nella Capogruppo e di Dirigenti Preposti nelle principali società controllate. Il DP di FS SpA definisce e monitora il Piano di attività annuale per la compliance alla L.262/2005 del Gruppo, integrato con il Piano di Attività del Tax Control Framework per le so-

cietà che hanno aderito al regime di Adempimento Collaborativo (cfr. paragrafo successivo), sottoposto all'approvazione del Consiglio di Amministrazione di FS SpA - e per la parte di competenza ai Consigli delle controllate in cui è presente il DP - ed emana linee guida in termini di predisposizione delle procedure amministrativo - contabili, di monitoraggio dell'adeguatezza ed effettiva applicazione delle stesse, nonché di rilascio delle Attestazioni inerenti al sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria. I DP delle società controllate implementano e mantengono il sistema di controllo interno sull'informativa finanziaria societaria, con flussi di interscambio continui con il DP di Capogruppo. Di seguito sono descritte le fasi ed i ruoli coinvolti nel processo di controllo sull'informativa finanziaria.

Il Modello si caratterizza per i seguenti aspetti principali:

- * centralità del ruolo dei cd. Process Owner/Control Owner (appartenenti a tutte le strutture aziendali) ai fini della definizione, certificazione e mantenimento nel tempo di un adeguato sistema di controlli interni sull'informativa finanziaria;
- * utilizzo di una specifica metodologia di valutazione dei rischi 262 basata sui criteri di impatto e probabilità al fine di orientare tutte le fasi del processo.

Il Modello 262 viene coordinato con gli altri Modelli di controllo e gestione del rischio del Gruppo nell'ottica di uno SCIGR sempre più integrato, per cui, a titolo esemplificativo,

nel caso di società che hanno implementato i cd. Modelli TCF (Tax Control Framework) o ABC (Anti Bribery&Corruption), i controlli 262 che hanno anche, rilevanza di presidio di rischi fiscali o ABC sono targetti come tali e partecipano a tutte le fasi del processo 262 che si arricchisce di nuovi flussi informativi e attori coinvolti. Come più avanti descritto (cfr. paragrafo TCF) - proprio al fine di usufruire dell'impianto procedurale e di monitoraggio dei controlli già capillarmente implementato nel Gruppo ai fini 262

- è stata prevista l'introduzione di procedure 262/fiscali/fiscalizzate validate oltre che dal DP, dal Tax Manager per gli aspetti di competenza. Le PAC ed i relativi controlli costituiscono inoltre presidi ai fini dei Modelli 231 societari.

Come disciplinato nella Disposizione di Gruppo 250/AD Modello di Controllo sull'Informativa Finanziaria del Gruppo FS Italiane il processo di controllo sull'informativa finanziaria si articola nelle seguenti fasi: definizione del perimetro delle società e

dei processi in cd. ambito 262; mappatura dei processi; risk & control assessment; emanazione/revisione delle procedure; autocertificazione dell'adeguatezza ed effettiva operatività dei controlli a cura dei Control Owner/Process Owner (meccanismo di self assessment); test indipendenti; valutazione delle carenze e gestione dei piani di azione; rilascio delle Attestazioni.

La fase di **definizione del perimetro** è volta ad individuare, in un'ottica risk based, le società e i processi

rilevanti sui quali concentrare le attività del processo 262.

L'individuazione delle società è effettuata:

- * sulla base della contribuzione in termini percentuali delle diverse società a determinati valori del bilancio aggregato: ricavi operativi, attivo, posizione finanziaria netta, mezzi propri, EBITDA, utile/perdita di esercizio ante imposte;
- * con l'integrazione di considerazioni di natura qualitativa sulla base dei profili di rischio, considerando anche valutazioni inerenti agli entity level control.

Nell'ambito delle società rilevanti (in cd. ambito 262) vengono successivamente identificati i processi significativi in base ad un'analisi di fattori quantitativi (processi che concorrono alla formazione di voci di bilancio per importi superiori ad una determinata percentuale dell'utile lordo o del patrimonio netto aggregato) e fattori qualitativi.

La fase di **mappatura dei processi** avviene, a cura delle strutture dei DP e, laddove non presenti, delle strutture dei Responsabili Amministrativi, in collaborazione con i Process Owner di competenza. I processi vengono mappati avendo come riferimento i documenti organizzativi e le prassi utilizzate. I processi sono mappati nelle Procedure Amministrativo-Contabili (cd. PAC) composte da un narrative (documento descrittivo delle fasi del processo) e da una matrice dei rischi e controlli.

Nella fase di **risk & control assessment**, contestualmente alla reda-

zione della PAC, viene effettuata dallo staff del Dirigente Preposto, di concerto con i Process Owner, la valutazione dei rischi 262 che insistono sul processo mappato sulla base di una metodologia quali - quantitativa legata ai parametri di impatto e probabilità, ed a fronte di tali rischi sono individuati e valutati, in termini di adeguatezza, i controlli esistenti a copertura di detti rischi (alla data della presente Relazione i controlli mappati nelle procedure societarie sono circa 5.800) evidenziando eventuali necessità di integrazione o miglioramento del disegno dei controlli. In questa fase sono anche individuati i cd. "controlli chiave" e "super chiave" delle procedure - in coerenza con la valutazione dei rischi sottostanti - la cui assenza o mancata operatività potrebbe comportare un più rilevante rischio di errata informativa finanziaria. La valutazione dei rischi viene aggiornata con periodicità almeno annuale, a valle della pubblicazione dei bilanci.

Nella fase di **emanazione/revisione delle procedure** vengono formalizzate le PAC che regolamentano informazioni, dati e rilevazioni amministrativo-contabili, descrivendo in ordine logico e cronologico le attività necessarie a produrli o rilevarli, il sistema dei controlli interni e le relative modalità di effettuazione e tracciatura.

Le PAC possono avere rilievo di Gruppo ed in tal caso sono emanate dal DP di FS SpA, o rilievo aziendale e sono quindi emanate dallo stesso DP di FS SpA, per la Capogruppo, e dai DP o Responsabili amministrativi per le altre società in cd. ambito 262, oltre ad essere

validate dai Process Owner di competenza. Sulle procedure societarie viene effettuata, prima dell'emanazione, un'attività di quality assurance da parte dello staff del DP di Capogruppo per verificarne la coerenza e conformità agli standard di Gruppo con il rilascio del visto di quality assurance da parte del DP di Capogruppo.

Alla data della presente Relazione sono state emanate oltre 390 PAC societarie e di Gruppo, incluse le PAC 262/fiscali/fiscalizzate (validate dai Tax Manager). Le PAC sono opportunamente comunicate alle principali funzioni aziendali/società controllate, al Vertice aziendale e agli organi di controllo, oltre ad essere pubblicate sul portale di Gruppo.

La fase di **self assessment** consiste nel processo di autocertificazione dell'adeguatezza del disegno e dell'effettiva applicazione dei controlli delle PAC nel periodo di riferimento a cura dei Control Owner e Process Owner di competenza attraverso la compilazione di specifici questionari ricevuti attraverso il sistema informativo di supporto del processo 262.

I Control Owner rispondono ai questionari sul disegno e l'effettiva operatività dei singoli controlli, mentre i Process Owner validano le risposte dei Control Owner attestando la procedura nel complesso o per la parte di competenza.

Il meccanismo di flussi informativi sopra descritto prevede il coinvolgimento costante dei vari livelli aziendali in modo da rendere sempre più affidabile il processo di risalita delle informazioni e dei dati che affluis-



scono all'informativa finanziaria. Il processo di self assessment contribuisce, sulla base delle evidenze comunicate dagli owner dei processi, a mantenere aggiornato, in maniera continuativa, il sistema delle procedure amministrativo - contabili.

Nella fase di **test indipendenti** vengono verificati il disegno e l'effettiva operatività dei controlli, in base a standard e metodologie di audit. Il processo dei test indipendenti, svolto sotto il coordinamento dello staff del DP di Capogruppo, si compone delle seguenti fasi:

1. predisposizione di un piano periodico di verifiche per il Gruppo con l'individuazione delle tempistiche e dei team incaricati;
2. definizione delle modalità di esecuzione dei test (script di test);
3. esecuzione delle verifiche e formalizzazione degli esiti;
4. analisi e valutazione delle criticità emerse.

Sugli script di test, viene di norma effettuata un'attività di quality assurance dallo staff del DP di Capogruppo, per verificarne la conformità agli standard di Gruppo. Le attività di test sono svolte, oltre che con risorse proprie dei DP, con il supporto delle funzioni Audit e con risorse della società Ferservizi SpA con cui la Capogruppo stipula apposito contratto di service; si tiene inoltre conto, in maniera sinergica, anche dell'esito delle verifiche svolte sui controlli 262 dalla Società di Revisione Legale dei Conti nell'ambito del più ampio processo di revisione. Inoltre, si sta proseguendo, sia nella Capogruppo che in talune controllate, nell'applicazione della cd. meto-

dologia di Combined Assurance volta ad integrare - laddove possibile - i Test 262 negli interventi di Audit programmati al fine di migliorare l'efficienza operativa.

La fase di **gestione dei piani di azione** consiste nella individuazione delle azioni necessarie alla risoluzione delle carenze - sia in termini di disegno che di operatività dei controlli - emerse nelle diverse fasi del processo 262 (in particolare dal Test Indipendente e dal Self Assessment) nonché nella definizione dei soggetti responsabili e dei tempi di realizzazione. Gli action plan sono definiti dagli staff dei Dirigenti Preposti/Responsabili Amministrativi con gli owner dei processi e la loro realizzazione è oggetto di monitoraggio continuo.

A conclusione del processo sin qui descritto, il DP della Capogruppo redige una Relazione sulle attività svolte nel periodo di riferimento che viene trasmessa al Consiglio di Amministrazione al momento dell'approvazione del progetto di bilancio, e rilascia, a firma congiunta con l'Amministratore Delegato, le **Attestazioni sul bilancio di esercizio e sul bilancio consolidato** ai sensi dell'art.154 bis, secondo gli schemi Consob. Similmente i Dirigenti Preposti delle società controllate, a firma congiunta con gli Amministratori Delegati di ciascuna società, rilasciano l'Attestazione sui bilanci societari e redigono le proprie Relazioni per i rispettivi CdA. I Responsabili Amministrativi delle altre società in ambito 262 (nelle quali non è nominato il Dirigente Preposto) rilasciano a firma congiunta con gli Amministratori Delegati, un'analogo Attestazione sul bilancio con valenza interna. Il

Modello del Gruppo prevede inoltre, oltre a quelle citate, il rilascio di Attestazioni interne - con riferimento all'adeguatezza e funzionamento del sistema di controllo inerente all'informativa finanziaria societaria e di Gruppo - anche da parte dei Responsabili Amministrativi e Amministratori Delegati delle controllate non in ambito 262, dei Chief Officer delle Direzioni della Capogruppo e degli outsourcer dei servizi amministrativi, informatici e di ogni altro servizio con impatto sull'informativa finanziaria.

Il processo inerente alla compliance alla legge 262/2005 è svolto con il supporto del sistema informativo di Gruppo MEGA - Hopex. La diffusione del Modello di controllo sull'informativa finanziaria nel Gruppo FS Italiane è perseguita attraverso attività di comunicazione e formazione continua con sessioni di aggiornamento sulle evoluzioni dei sistemi di controllo e gestione dei rischi legati ai temi del financial reporting.

Relativamente ai rapporti del DP con gli organi sociali ed organismi/ funzioni di controllo (Amministratore Delegato, CdA, Collegio Sindacale anche nella sua funzione di Comitato per il Controllo Interno e Revisione Contabile, Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità, Organismo di Vigilanza, Società di Revisione Legale dei Conti, Funzione di Internal Audit, ecc.) il già citato Regolamento del Dirigente Preposto indica le interrelazioni e i flussi di reporting. Il Dirigente Preposto, più in particolare, collabora con le altre funzioni di controllo al fine di metter a fattor comune i programmi di attività, tutti gli esiti delle attività svolte e i piani di azione, con l'obiettivo di produrre si-

nergie ed ottimizzare il processo dei controlli del Gruppo.

Si evidenzia infine, ad integrazione del Modello di compliance alla legge 262/2005 sopra descritto e, più in generale, allo scopo di potenziare il sistema di controllo interno e gestione del rischio del Gruppo, l'attivazione dei Modelli di Gruppo SoD - Segregation of Duties e ITGC - Information Technology General Controls. Il Modello SoD ha la finalità di attivare il controllo operativo sui processi, con particolare attenzione a quelli che concorrono alla formazione dell'informativa finanziaria, in modo da garantire che le responsabilità siano definite e debitamente distribuite evitando sovrapposizioni funzionali o allocazioni operative che concentrino attività critiche su un unico soggetto. Il Modello SoD ha, inoltre, la finalità di abilitare una visione omogenea e coerente dell'intero sistema autorizzativo per la gestione dei ruoli e delle utenze nei sistemi informativi. Il Modello ITGC ha l'obiettivo di definire i controlli interni sui processi IT finalizzati ad assicurare il continuo e corretto funzionamento dei sistemi applicativi aziendali sui quali vengono processati i dati che confluiscono nell'informativa finanziaria. Gli IT General Controls includono i controlli sulle fasi di sviluppo e manutenzione dei sistemi applicativi, di acquisto del software, di sicurezza degli accessi logici, ecc. L'applicazione del Modello ITGC - per le principali controllate per le quali è implementato - supporta il rilascio delle Attestazioni IT sul funzionamento dei sistemi a supporto dell'informativa finanziaria ai Dirigenti Preposti/Responsabili Amministrativi a cura dei Responsabili delle Business Unit di FSTechnology.



TAX CONTROL FRAMEWORK

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

Il Tax Control Framework di FS e del Gruppo FS, così come disegnato nei documenti di Strategia Fiscale di Ferrovie dello Stato Italiane SpA e del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e di Modello di Controllo Interno sulla rilevazione, misurazione, gestione e controllo dei rischi fiscali di Ferrovie dello Stato Italiane SpA e del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, prevede un modello di controllo del rischio fiscale che, in una ottica di economia ed efficienza di processo organizzativo, si fonda sul Modello 262, così beneficiando dei presidi già efficacemente adottati ai fini della Legge n. 262/2005 a garanzia della veridicità dell'informa-

tiva finanziaria. Segnatamente, tale modello prevede l'integrazione delle procedure amministrative contabili del Dirigente Preposto con apposite specifiche e appendici fiscali (cd. PAC fiscalizzate) e l'emanazione di ulteriori procedure (cd. PAC fiscali) a presidio dei processi aziendali prettamente fiscali in precedenza non regolati. Integrano il Tax Control Framework le linee guida per la rilevazione, misurazione, gestione e controllo del rischio fiscale connesso alla corretta interpretazione della norma tributaria (cd. rischio interpretativo). Il Rischio Interpretativo si riferisce alle questioni fiscali di natura meramente interpretativa/valutativa passibili di una diversa lettura da parte del contribuente e dell'Agenzia delle Entrate ed insiste tipicamente sulle operazioni che per loro natura o frequenza esulano dalle ordinarie attività aziendali (cd. operazioni non routinarie), ma può, altresì, rinvenirsi, negli ordinari processi volti all'adempimento degli obblighi tributari e nell'attività di consulenza fiscale resa alle altre funzioni societarie, specie all'atto dell'applicazione di novità normative o di processo. Dette linee guida, funzionali, altresì, all'assolvimento degli obblighi di comunicazione di cui all'articolo 5, comma 2, lettera b) del D.Lgs. 5 agosto 2015, n. 128, sono state adottate con apposita Comunicazione Organizzativa da Ferrovie dello Stato Italiane SpA (CO n. 552 - APC del 21 dicembre 2021) e dalle altre società del Gruppo FS, Rete Ferroviaria Italiana SpA e Trenitalia SpA, che, insieme alla Capogruppo, hanno aderito al

regime di adempimento collaborativo. La gestione del Tax Control Framework, rispetto al quale il Consiglio di Amministrazione di FS riveste un ruolo di governo ed indirizzo, è attribuita alla competenza del Tax Director coadiuvato dalla struttura di Tax Compliance collocata all'interno della struttura Fiscale della struttura Administration, Planning & Control.

SISTEMA DI PIANIFICAZIONE E CONTROLLO DI GESTIONE

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

- * la struttura Strategy, Sustainability & Asset Management, in un'ottica di generazione di valore - economico, ambientale e sociale - per tutti gli stakeholder, assicura la definizione delle strategie di Gruppo, il posizionamento strategico e le linee di sviluppo dei business del Gruppo, a livello nazionale e internazionale;
- * la struttura Administration, Planning & Control (APC):
 - o in coerenza con le strategie e le linee guida strategiche di Gruppo, assicura la gestione del processo di pianificazione di medio-lungo termine per la definizione del Piano d'Impresa di Gruppo e cura il relativo monitoraggio e controllo di attuazione dello stesso; in particolare assicura: l'elaborazione del Piano

d'Impresa della Capogruppo e del Gruppo FS Italiane attraverso il coordinamento e il supporto nel processo di sviluppo e consolidamento delle proposte/Piani delle singole strutture/società del Gruppo, per la successiva verifica e validazione da parte dell'Amministratore Delegato, e ne monitora l'attuazione;

- o assicura il sistema di Programmazione e Controllo di Gestione del Gruppo attraverso il processo di implementazione operativa della pianificazione (processo di budget) e quello di consuntivazione e analisi dei risultati; in particolare assicura: l'elaborazione del budget della Capogruppo e del Gruppo FS Italiane definendo le linee guida inerenti lo svolgimento del processo di budget annuale e di controllo di gestione per il Gruppo e supportando le controllate nell'elaborazione dei relativi budget, e ne monitora l'attuazione.

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

- * controllo direzionale (di competenza di APC), che verifica il raggiungimento degli obiettivi di breve periodo di budget, e il perseguimento degli obiettivi di medio-lungo periodo del Piano d'Impresa;

- * controllo operativo (di competenza di APC), che monitora l'operatività ed i livelli di efficienza dei processi.

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

SOCIETÀ DI REVISIONE LEGALE DEI CONTI

La revisione legale dei conti, sia della Capogruppo che delle società da questa controllate, è stata affidata a partire dall'esercizio 2014 alla società KPMG SpA¹⁵. In base alle disposizioni speciali applicabili, previste dal D.Lgs. 39/10 (artt. 16 e ss.), a seguito dell'acquisizione da parte di FS SpA dello status di Ente di Interesse Pubblico conseguente all'emissione nel 2013 del prestito obbligazionario quotato, l'incarico di revisione legale dei conti, prevede la durata di 9 esercizi (2014-2022).

Al fine di preservare l'indipendenza della società di revisione, con la DdG 246/AD del 19 febbraio 2018, in coerenza con quanto previsto dal Re-

golamento UE n. 537/14 e dal D.Lgs. n. 135/2016 in materia di revisione legale dei conti, è stata formalizzata un'apposita procedura che definisce i principi e modalità operative relative al conferimento di incarichi - in particolare connessi ai cd. non audit services - alla società di revisione e/o a società del network. Il Collegio Sindacale di FS SpA provvede a esprimere un preventivo parere vincolante circa l'affidamento da parte di società del Gruppo di incarichi aggiuntivi - diversi, quindi, dall'incarico principale di revisione - in favore del revisore ovvero di entità appartenenti al relativo network.

IL MAGISTRATO DELEGATO DELLA CORTE DEI CONTI AL CONTROLLO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DI FS SPA

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

Nell'adunanza del 17-18 dicembre 2019 la Corte dei conti ha conferito le funzioni di Magistrato Delegato al controllo della gestione finanziaria della Società al Presidente di Sezione Giovanni Coppola. Nell'adunanza del 3 novembre 2020, la Corte dei conti ha conferito le funzioni di Magistrato Delegato sostituto al controllo della gestione finanziaria della Società, a decorrere dal 1° gennaio 2021, al consigliere Roberto D'Alessandro.

¹⁵ Ad eccezione del gruppo Anas, revisionato dalla società Ernst & Young (EY).

ULTERIORI INFORMAZIONI DI GOVERNO SOCIETARIO

IL CODICE ETICO

Il Codice Etico del Gruppo FS Italiane, aggiornato con delibera del Consiglio di Amministrazione del 28 febbraio 2018, rappresenta la carta dei diritti e dei doveri fondamentali attraverso la quale il Gruppo enuncia e chiarisce le proprie responsabilità ed impegni etico/sociali verso gli stakeholders interni ed esterni. Il Codice Etico del Gruppo FS Italiane, che le società del Gruppo sono tenute ad adottare con delibera dei rispettivi Consigli di Amministrazione, impegna gli Organi sociali, il management, il personale e tutti coloro che, direttamente o indirettamente, instaurino con le società del Gruppo rapporti e relazioni. Nel Codice sono indicati i valori fondamentali del Gruppo (quali integrità e onestà, responsabilità e consapevolezza, passione, coraggio ecc.) e gli standard di comportamento declinati per categoria di stakeholder. In particolare, il Codice contiene una sezione sui conflitti di interesse, in cui è previsto che devono essere evitate situazioni in cui interessi personali, attività esterne, interessi finanziari o rapporti di conoscenza siano in conflitto con gli interessi del Gruppo e che bisogna astenersi dall'assunzione di decisioni o dallo svolgimento di attività in conflitto con gli interessi del Gruppo nonché incompatibili con i doveri d'ufficio. È, inoltre, previsto che situazioni di potenziale conflitto di interessi siano comunicate senza indugio ai propri Responsabili o al Comitato Etico della Società (vedi sezione *Altri Comitati*) per le decisioni in ordine all'effettiva esistenza

di tale conflitto e per indicazioni in merito.

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

TRATTAMENTO DELLE INFORMAZIONI SOCIETARIE

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

Nel corso del 2021, 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 Consiglio di Amministrazione di FS SpA nella seduta del 27 maggio 2016 del Regolamento per la gestione interna e la comunicazione all'esterno delle informazioni privilegiate e per il trattamento delle informazioni riservate (Regolamento Insider) e successivamente aggiornato e modificato nella seduta del 13 settembre 2017. Tale Regolamento è stato recepito con Disposizione di Gruppo n. 261/AD del 21 gennaio 2019¹⁶.

Il Regolamento Insider è finalizzato ad evitare che vengano diffusi dati e informazioni di natura privilegiata e/o riservata riguardanti il Gruppo in modo intempestivo o prematu-

ro al fine di prevenire il rischio che sull'azienda ricadano responsabilità, in seguito a comportamenti adottati da soggetti interni o ad essa correlati, che possano rappresentare fattispecie di reato previste dalla normativa vigente. Il Regolamento Insider definisce, pertanto, i principi, gli obblighi comportamentali, i ruoli e le responsabilità sul trattamento e la gestione delle informazioni privilegiate e riservate del Gruppo. I soggetti quali gli Amministratori, i Sindaci e i dipendenti di FS SpA e delle sue controllate, i consulenti, nonché tutti coloro che per ragioni di ufficio o professionali hanno accesso regolarmente oppure occasionalmente ad informazioni di natura privilegiata/riservata (cd. insider) devono osservare gli obblighi comportamentali riportati nel Regolamento. In applicazione del Regolamento Insider ed in conformità con gli obblighi derivanti dal sopra menzionato Market Abuse Regulation, FS Italiane si è dotata anche di una Procedura per la gestione interna del registro delle persone che hanno accesso alle informazioni privilegiate, contenuta all'interno della stessa DdG n. 261/AD del 21 gennaio 2019, ove vengono stabilite le modalità operative per la tenuta del cd. Registro Insider.

Sempre nell'ottica del contrasto ai fenomeni di abusi di mercato, il Consiglio di Amministrazione di FS Italiane ha approvato nella seduta del 17 aprile 2018 il Codice di comportamento per l'identificazione dei soggetti Internal Dealing e per la comunicazione delle operazioni da essi effettuate sugli strumenti finanziari di FS (Codice Internal Dealing). Il Codice Internal Dealing definisce in particolare i principi, gli obblighi

comportamentali, i ruoli e le responsabilità dei Soggetti Rilevanti ai fini dello stesso, ossia i membri del Consiglio di Amministrazione, i Sindaci effettivi ed i Chief Officer di FS, nonché tutti gli altri soggetti che, previamente individuati dall'Amministratore Delegato di FS, abbiano regolare accesso ad informazioni privilegiate concernenti, direttamente o indirettamente, FS e detengano il potere di adottare decisioni di gestione che possano incidere sull'evoluzione futura e sulle prospettive della Società. Analoghi obblighi ricadono anche sulle cd. persone strettamente legate ai soggetti di cui sopra.

Il Codice Internal Dealing è stato infine recepito con Disposizione di Gruppo n. 264/AD del 19 marzo 2019¹⁷.

MODELLI DI ORGANIZZAZIONE, GESTIONE E CONTROLLO EX D.LGS. 231/2001 E ORGANISMI DI VIGILANZA

La Disposizione di Gruppo n. 209/P del 9 giugno 2016, che ha sostituito le precedenti in materia a partire dal 2002, prevede che le società del Gruppo FS Italiane adottino Modelli di Organizzazione, Gestione e Controllo idonei a prevenire i comportamenti illeciti previsti dal D.Lgs. 231/2001 (Modelli 231) e istituiscano un Organismo con il compito di vigilare sul funzionamento e l'osservanza dei Modelli e di proporre l'aggiornamento.

La citata DdG prevede che gli Organismi di Vigilanza abbiano, di norma, forma collegiale¹⁸. Al fine di garantire l'indipendenza degli Organismi, i loro componenti non possono avere incarichi analoghi presso società controllate o controllanti né essere legati da interessi o rapporti economici rilevanti alla società¹⁹, nei tre anni precedenti la nomina, o alle controllate o controllanti.

Il 17 dicembre 2020 il Consiglio di Amministrazione di FS SpA ha approvato l'ultimo aggiornamento del Modello 231 di FS. Lo Statuto dell'Organismo di Vigilanza e la relativa sezione della Parte generale del Modello 231 prevedono che l'Organismo di Vigilanza sia composto da: (i) almeno due soggetti di provenienza esterna al Gruppo, uno dei quali - in possesso di specifiche competenze sul d. lgs. 231/2001 - viene nominato Presidente, e (ii) un altro soggetto di provenienza esterna al Gruppo o come alternativa il responsabile della funzione aziendale internal auditing in carica. Un componente esterno al Gruppo che non ricopre l'incarico di Presidente può essere individuato in un membro del Collegio Sindacale. Qualora l'OdV si componga esclusivamente di membri esterni, il medesimo Organismo di Vigilanza, al fine di favorire l'integrazione e la sinergia tra gli attori del sistema di controllo interno, con propria delibera stabilisce se (i) il responsabile della funzione aziendale internal auditing in carica partecipa

stabilmente come uditore alle riunioni dello stesso con funzioni consultive e di supporto, ovvero se (ii) il predetto responsabile viene di volta in volta convocato dall'Organismo di Vigilanza per partecipare a singole riunioni o alla trattazione di specifici argomenti, sempre con funzioni consultive e di supporto.

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

FS ha istituito, con CO n. 536/AD del 28 febbraio 2018, un Comitato Guida dedicato (Comitato Guida 231) con il compito indirizzare i lavori e valutare le proposte del Team 231, istituito nel 2017 allo scopo di fornire in via permanente supporto tecnico specialistico alla Società per le attività di aggiornamento del Modello ex D.Lgs. n. 231/2001 di FS SpA, e garantire un flusso informativo periodico verso l'Amministratore Delegato, l'Organismo di Vigilanza e altri Organi di Controllo.

Il Modello 231 di FS (Parte generale) è pubblicato, nella versione in italiano e inglese, nella pagina web *Etica, Compliance e Integrità* del sito web istituzionale, ove sono previste sezioni dedicate al Codice Etico, al Modello 231, all'ABC system, al Programma di Compliance Antitrust e al Sistema di gestione delle segnalazioni - whistleblowing, ed è oggetto di periodiche iniziative di formazione.

¹⁶ In sostituzione della DdG 239/AD del 9 ottobre 2017.

¹⁷ In sostituzione della DdG 254/AD del 17 maggio 2018.

¹⁸ La DdG n. 209/P del 9 giugno 2016 prevede che le società del Gruppo "di piccole dimensioni", caratterizzate da minore complessità organizzativa e/o dimensionale, possono istituire un Organismo monocratico, composto da un soggetto esterno al Gruppo dotato di alte e specifiche competenze nella materia.

¹⁹ Salvo che per l'esplicitamento di funzioni di audit e/o di membro del Collegio Sindacale.

LE POLITICHE DI ANTICORRUZIONE PREVISTE DALLAZIENDA E I RELATIVI MECCANISMI DI SEGNALAZIONE

Il Gruppo FS Italiane nella conduzione del business si ispira ai principi dell'integrità, dell'etica e dello zero tolerance for corruption. L'impegno verso un agire aziendale improntato ai suddetti principi è stato perseguito da tempo con l'adozione del Codice Etico di Gruppo, del Modello 231 (adottato da FS SpA nel 2003) e l'emanazione di apposite Linee guida per la prevenzione della corruzione tra privati nel Gruppo FS (DdG n. 172) ed ha portato, nel corso del 2017, all'adesione al Global Compact delle Nazioni Unite, il cui decimo principio impegna le imprese "a contrastare la corruzione in ogni sua forma".

Ad ulteriore consolidamento di tale impegno, sempre nel 2017 la Capogruppo FS SpA si è dotata, su base volontaria, di uno strumento unico di autoregolamentazione per la prevenzione dei fenomeni corruttivi, il cd. Framework Unico Anticorruzione, articolato sul Modello 231 e sull'Anti Bribery&Corruption management system (ABC system) predisposto in attuazione delle Linee di Indirizzo sulla Politica Anticorruzione che costituiscono anch'esse parte integrante del Framework e che contengono i criteri direttivi per la realizzazione di un efficace sistema anticorruzione in FS SpA.

L'ABC system riguarda un concetto di corruzione cd. in senso ampio - che comprende, oltre alle fattispecie di reato di corruzione attiva e passiva, diretta e indiretta, nei rapporti

con esponenti della P.A. e nei rapporti con privati, altre fattispecie illecite e situazioni di mala gestio - e, in FS, prevede un set di strumenti di prevenzione specifici (standard di comportamento e indicatori di possibili anomalie) sui seguenti processi, considerati dalla normativa e dalle best practices di riferimento come maggiormente esposti al rischio di corruzione: acquisti e appalti, conferimento di incarichi di consulenza, iniziative di sviluppo del business nei mercati internazionali, quote associative, sponsorizzazioni, co-marketing, erogazioni liberali e omaggi e risorse umane.

L'ABC system è un processo dinamico e può quindi arricchirsi progressivamente di ulteriori processi di rischio e strumenti di prevenzione alla luce, tra l'altro, dell'evoluzione della normativa e delle best practice, dei flussi informativi attivati con i diversi attori e delle verifiche e monitoraggio interni nonché dell'attività di Risk Assessment Anti Bribery&Corruption.

Nel primo trimestre del 2021 si è conclusa la prima campagna di Risk Assessment Anti Bribery&Corruption in FS SpA, svolta secondo la metodologia del Control Risk Self Assessment, che ha coinvolto il management di tutte le Direzioni aziendali nell'analisi dei processi di competenza sotto il profilo della rischiosità inerente (ad esempio, al lordo dei controlli) e nella valutazione dei controlli esistenti ai fini della stima del rischio cd. residuo. Le novità organizzative e di governance intervenute in FS a partire dalla metà del 2021 rendono necessario un aggiornamento del Risk Assessment che costituirà input per

individuare ambiti di arricchimento dell'ABC system.

Nel 2021 è stato definito un set di strumenti di prevenzione relativo al processo sui rapporti con la Pubblica Amministrazione e con Enti privati rilevanti - individuato, prima dello svolgimento del risk assessment ABC, sulla base dell'analisi integrata degli esiti delle attività di risk assessment 231 e CRO, dei rapporti di audit e delle best practices - che andrà ad arricchire la prossima edizione dell'ABC system.

A supporto dell'azione di sensibilizzazione verso i valori promossi dal Framework a tutti i livelli, l'ABC system prevede, tra le principali linee di intervento, una continua attività di comunicazione e formazione. Nel 2021 sono state pubblicate in FS tre pillole formative sui seguenti temi, individuati tramite una survey interna: conflitto di interessi, gestione contrattuale, accordi di vigilanza collaborativa con ANAC. Queste iniziative verticali seguono al corso e-learning (lanciato tra la fine del 2019 e l'inizio del 2020), che continua ad essere erogato per i neoassunti. Si sono inoltre svolte iniziative formative specifiche in collaborazione con altre strutture di FS SpA su singoli processi.

Inoltre, in collaborazione con l'Audit di FS, sono stati svolti due workshop sui temi del Risk Assessment ABC e dell'Internal Quality Review ABC rivolti ai presidi ABC delle Società Controllate. Queste ultime, infatti, adottano il Framework Unico Anticorruzione adeguandolo alle specificità organizzative e di business, nel rispetto comunque degli obblighi

normativi applicabili.

L'attività di Internal Quality Review, prevista dall'ABC system, ha l'obiettivo di verificare, con periodicità triennale e attraverso interviste ed analisi documentali, la conformità dell'operato dei presidi ABC del Gruppo rispetto alla mission attribuita e al quadro normativo aziendale di riferimento (ad esempio, ABC system di Società) nonché l'efficacia del processo di gestione, attuazione e miglioramento dell'ABC system. Nel corso del 2021, l'Internal Quality Review ABC è stata svolta a cura di team composti, in modalità incrociata, da risorse delle funzioni Audit del Gruppo, sulla struttura Anti-Corruption di FS SpA e sui presidi ABC di due società controllate, riportando - per tutti - un giudizio di conformità rispetto agli ambiti esaminati (formazione e comunicazione, reportistica, cronoprogramma, altri strumenti di miglioramento).

Con riguardo alle attività di comunicazione, accanto alla pagina internet di FS SpA *Etica, Compliance e Integrità* - nella quale sono sintetizzati obiettivi, strumenti e principi dell'ABC system, con il fine di rendere all'esterno il commitment della Società sui temi dell'etica, della legalità e della correttezza dell'agire - è prevista una pagina intranet dedicata, arricchita nel 2021 con la sezione navigabile dedicata alle Questions&Answers relative all'ABC system.

L'ABC system prevede che le ipotesi di violazioni dei principi e standard di comportamento siano valuta-

te dalle competenti strutture ai fini dell'applicazione di adeguate misure sanzionatorie.

Sotto il profilo della Governance, l'ABC system individua attori, ruoli e responsabilità del processo di attuazione, sviluppo, aggiornamento, monitoraggio e controllo dello stesso, nonché i correlati flussi informativi e di coordinamento.

Tra i principali attori rientra in FS SpA, la struttura Anti-Corruption, collocata in ambito Security&Risk di FS SpA che, tra le altre attività, monitora l'ABC system di FS²⁰ nell'ottica di promuoverne il miglioramento continuo, supporta i Process Owner nell'identificazione dei rischi e nella definizione dei relativi strumenti di prevenzione e monitora il recepimento e il rispetto delle misure previste dall'ABC system.

Nel Codice Etico del Gruppo, aggiornato a febbraio 2018, è prevista la possibilità di segnalare al Comitato Etico della società di appartenenza notizie di fatti che in buona fede si ritengano potenzialmente illeciti, irregolari o comunque contrari al Codice Etico tramite i seguenti canali: posta elettronica, posta ordinaria, altri strumenti di comunicazione messi a disposizione dalla società. È assicurata la tutela della riservatezza dell'identità del segnalante e dei segnalati, nonché dell'onorabilità di questi ultimi. Inoltre, il Gruppo si impegna ad applicare una politica di tolleranza zero contro le ritorsioni nei confronti di chi effettui una segnalazione.

Nel 2021 FS SpA ha aggiornato la procedura per la gestione delle segnalazioni, adottata nel 2019 al fine di dare attuazione alla L. n. 179/2017 (cd. legge sul whistleblowing). La procedura disciplina il processo di ricezione, analisi e trattamento delle segnalazioni (anche anonime) inviate da terzi o da persone del Gruppo FS su fatti che possano integrare illeciti, irregolarità o comunque condotte poste in essere in violazione i) del Modello 231 e delle procedure che ne costituiscono attuazione e/o dell'Anti Bribery&Corruption management system; ii) del Codice Etico; iii) di leggi o regolamenti o normative interne o di provvedimenti delle autorità, e/o in ogni caso idonee ad arrecare danno o pregiudizio, anche solo d'immagine o reputazionale, al Gruppo FS Italiane. Copia della procedura è consegnata ai dipendenti all'atto dell'assunzione. Alla procedura è assicurata la massima diffusione tramite pubblicazione in versione integrale nella intranet aziendale e in versione sintetica, tramite FAQ, sul sito internet istituzionale.

In FS SpA è in esercizio, da luglio 2020, una piattaforma informatica per la gestione delle segnalazioni, che costituisce un canale di segnalazione idoneo a garantire, con modalità informatiche, la riservatezza dell'identità del segnalante e adeguate misure di sicurezza delle informazioni. La piattaforma è accessibile tramite i siti internet ed intranet aziendali (nel sito internet nella sezione dedicata all'interno della pagina *Etica, Compliance e Integrità*).

²⁰ Il monitoraggio degli ABC delle società controllate è svolto dai presidi ABC delle società stesse.

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

FORMAZIONE SU POLITICHE E PROCEDURE ANTICORRUZIONE	2021	2020	2019
Giornate uomo	418,60	1.309,14	10.367,08
Dirigenti	45,18	70,61	57,96
Quadri	205,73	320,07	615,59
Impiegati	167,69	746,64	4.506,71
Operai	-	171,82	5.186,82

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

PROGRAMMA DI COMPLIANCE ANTITRUST

Anche a seguito della progressiva apertura alla concorrenza dei mercati che caratterizzano il settore dei trasporti (sia a livello europeo, che nazionale), le imprese del Gruppo FS Italiane si sono confrontate sempre più insistentemente con l'applicazione della normativa antitrust, il cui rispetto costituisce uno dei principi ispiratori del Codice Etico di Gruppo.

Il Gruppo FS Italiane si è impegnato nell'analisi e sensibilizzazione del personale sulle tematiche antitrust ed ha inteso intensificare la promozione della cultura della prevenzione dei rischi antitrust e, più in generale, della concorrenza, sviluppando un Programma di Compliance Antitrust (Programma) che tiene conto delle evoluzioni, sotto il profilo concorrenziale, intervenute nei settori di riferimento, nonché degli orientamenti espressi dalle autorità di concorrenza e delle

best practices sviluppate in materia, come peraltro sintetizzate nelle Linee guida sulla Compliance Antitrust adottate dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato con delibera n. 27356 del 25 settembre 2018.

Il Programma di Compliance Antitrust del Gruppo si compone di una serie di regole, standard di comportamento e di attività ed è vincolante per tutte le Società del Gruppo, che sono tenute a declinarli nella rispettiva realtà aziendale e adottando proprie Comunicazioni Organizzative in materia.

Nell'ambito di tale Programma, è stata emanata la Policy Antitrust del Gruppo FS Italiane che, tra l'altro, istituisce l'Organismo Responsabile dell'esecuzione del Programma. All'esito degli intervenuti assetti organizzativi interni di cui alle Disposizioni Organizzative n. 150/COA e n. 153/LEG-COA dell'8 ottobre 2021 tale Organismo - cui è demandato il compito di adotta-

re, d'intesa con i referenti Antitrust delle singole società del Gruppo, tutte le iniziative volte ad assicurare che il Programma sia correttamente attuato ed adattato nel tempo alle nuove circostanze - è oggi composto dal responsabile della struttura Compliance (Legal Affair) e dal responsabile della struttura Antitrust (Corporate Affairs- Affari Regolatori e Antitrust).

Costituisce parte integrante del Programma il Manuale di Compliance Antitrust che, oltre a descrivere i limiti imposti dalla normativa antitrust nazionale ed europea, traccia le regole di condotta che ogni dipendente del Gruppo è tenuto ad osservare al fine di garantire il pieno rispetto della suddetta disciplina. Il Manuale è corredato da un Codice di Condotta Antitrust, che consiste in un vademecum operativo, in cui sono declinate in modo semplice e chiaro le principali regole di comportamento da adottare

in caso di iniziative rilevanti ai sensi della normativa antitrust, nel corso di ispezioni condotte da un'autorità di tutela della concorrenza e nella gestione di una procedura ad evidenza pubblica nel ruolo di stazione appaltante.

Ad integrazione degli strumenti di Compliance Antitrust di Gruppo (ad esempio, il Manuale di Compliance Antitrust e Codice di Condotta Antitrust) ed in linea con quanto previsto dalla cornice generale del Programma, le maggiori società del Gruppo si stanno dotando di strumenti di compliance specifici, quale ulteriore presidio di prevenzione dei rischi antitrust legati alle peculiarità del proprio business (in particolare, strumenti di compliance antitrust di Trenitalia e sue società controllate - *Linee guida big data, Linee guida sconti e obblighi di acquisto; RFI - Linee guida sugli obblighi di non discriminazione*). Tali, ulteriori strumenti di compliance individuano le aree di maggiore attenzione per ciascuna società, declinando le regole di comportamento da adottare per garantire il rispetto e la tutela della concorrenza nei loro specifici ambiti di attività.

PARTI CORRELATE

Il Dirigente Preposto di FS SpA ha emanato una Procedura amministrativa - contabile di Gruppo per le Operazioni con Parti Correlate per le quali è obbligatorio fornire informativa in bilancio. La suindicata procedura, e le altre procedure societarie successivamente emanate sullo schema della Capogrup-

po, chiariscono altresì che tutte le operazioni con Parti Correlate di FS SpA e delle sue controllate debbano essere attuate secondo criteri di correttezza sostanziale e procedurale; inoltre le procedure prevedono che i contratti debbano prevedere le modalità di determinazione del prezzo dell'operazione e l'esplicita valutazione circa la sua congruità economica rispetto ai valori di mercato di operazioni similari, ovvero in caso contrario l'esplicita dichiarazione di condizioni diverse rispetto a quelle di mercato (e deve esserne fornita la motivazione). Le procedure prevedono infine che le operazioni infragruppo debbano effettuarsi sulla base di valutazioni di reciproca convenienza economica e le condi-

zioni da applicare devono essere definite tenuto presente l'obiettivo comune di creare valore per l'intero Gruppo FS Italiane.

I Dirigenti con responsabilità strategiche, gli Amministratori e i Sindaci effettivi nonché i membri degli Organi di controllo interno di ciascuna delle società del Gruppo FS Italiane dichiarano periodicamente, attraverso un sistema di attestazioni definito proceduralmente, se abbiano posto in essere - direttamente o indirettamente - operazioni con la società in cui operano o/le sue controllate e se le stesse siano o non siano state concluse a normali condizioni di mercato.



COMITATI NON CONSILIARI²¹

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

Il Comitato Etico, istituito con Disposizione di Gruppo n. 50/AD del 30 gennaio 2006 e aggiornato nella composizione con Comunicazione Organizzativa di Gruppo n.75/AD del 14 dicembre 2021, è un organismo con ruolo consultivo e di indirizzo nel quadro dei principi e delle norme del Codice Etico del Gruppo FS Italiane cui sono affidati i seguenti compiti: chiarire mediante pareri consultivi il significato e l'applicazione del Codice Etico; esaminare le segnalazioni e le notizie ricevute, attraverso i canali di comunicazione definiti, promuovendo le verifiche più opportune in coerenza con quanto previsto dalle disposizioni aziendali in materia; garantire la massima riservatezza del segnalante, dei soggetti e dei fatti segnalati, utilizzando criteri e modalità di gestione delle informazioni e dei documenti idonei a tutelare l'identità e l'onorabilità dei soggetti sopra citati, fatti salvi gli obblighi di legge; supportare le competenti strutture aziendali nella definizione di iniziative comunicative e/o formative del personale, aventi ad oggetto il Codice Etico ed i suoi aggiornamenti; esaminare eventuali necessità di modifiche/integrazioni

del Codice Etico di Gruppo proposte dai Comitati Etici delle Società del Gruppo; coordinarsi e mantenere flussi informativi con l'Organismo di Vigilanza della Società nominato ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001 per gli aspetti di reciproco interesse; informare periodicamente il Consiglio di Amministrazione della società di appartenenza sulle attività svolte con particolare riferimento alla gestione delle segnalazioni ricevute.

Il Comitato per la Sicurezza delle Informazioni e dei Sistemi Informativi di Gruppo, istituito con Disposizione di Gruppo n. 168/AD del 25 novembre 2013 e la cui composizione è stata aggiornata con Disposizione di Gruppo n. 238/AD del 9 ottobre 2017, è un organo consultivo intersocietario per il monitoraggio delle iniziative in materia, in coerenza con quanto indicato dalla Disposizione di Gruppo n. 167/AD del 25 novembre 2013. In particolare, il Comitato indirizza le strategie di sicurezza delle informazioni del Gruppo FS Italiane, formula proposte alle società del Gruppo per la rilevazione dei processi di business critici in relazione ai rischi emergenti in materia di uso e gestione delle risorse informatiche, monitora le iniziative in materia, valuta e approva le proposte in materia di regolamentazione delle valutazioni e certificazioni in ambito sicurezza delle informazioni e dei sistemi informativi.

Il Comitato SoD (Segregation of Duties), istituito con Disposizione di

Gruppo n. 184/AD del 22 dicembre 2014 e aggiornato con Disposizione di Gruppo n. 188/AD del 23 gennaio 2015 con ruolo consultivo e di indirizzo in materia di segregazione dei compiti. Al Comitato SoD di FS SpA è attribuito il compito di definire, validare e presidiare la Matrice dei Rischi SoD di Gruppo. Il Comitato, inoltre, analizza e monitora l'implementazione delle opportune modalità di intervento per la gestione/risoluzione dei rischi SoD (azioni di remediation) rilevati trasversalmente a più processi di staff delle Società del Gruppo.

Il Comitato Pari Opportunità del Gruppo FS Italiane è un organismo aziendale bilaterale e paritetico istituito ai sensi del CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività ferroviarie e del Contratto Aziendale di Gruppo FS Italiane. Il Comitato ha lo scopo di promuovere iniziative e azioni positive finalizzate ad offrire alle lavoratrici condizioni organizzative e di distribuzione del lavoro più favorevoli, anche al fine di conciliare vita lavorativa e famiglia. Il Comitato è articolato in un comitato nazionale e 15 comitati territoriali.

Il Comitato Crediti, istituito con Disposizione di Gruppo n. 210/AD del 23 giugno 2016, e la cui composizione è stata aggiornata con Comunicazione Organizzativa di Gruppo n. 13/AD del 5 ottobre 2018, con il compito di monitorare l'andamento dei crediti di Gruppo, evidenziando eventuali criticità e promuovendo i

necessari interventi correttivi, e di valutare l'esposizione consolidata per controparte e le eventuali possibilità di compensazione.

Il Comitato di Sostenibilità, istituito con Disposizione di Gruppo n. 211/AD del 1° luglio 2016, e aggiornato nella composizione e nei compiti con Comunicazione Organizzativa di Gruppo n. 76/AD del 15 dicembre 2021, 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, in un'ottica di creazione di valore per tutti gli stakeholder cui sono affidati i seguenti compiti: svolgere il ruolo di advisory board nei confronti dell'Amministratore Delegato, in qualità di Presidente del Comitato di Sostenibilità, in merito ai temi di integrazione degli aspetti sociali e ambientali nelle strategie di Gruppo; identificare l'ambizione strategica desiderata di Gruppo, i valori aziendali e i principi di sostenibilità e predisporre la vision di Gruppo e i relativi commitment per ciascuna dimensione della sostenibilità per l'approvazione finale in Consiglio di Amministrazione; identificare le modalità di dialogo, ascolto e coinvolgimento degli stakeholder nonché le modalità di condivisione dei risultati e le azioni da intraprendere; valutare, con le funzioni competenti, le ricadute in termini ambientali e sociali delle scelte strategiche di investimento e dei rischi connessi che possono influenzare le performance di Gruppo; garantire allineamento e sinergie con gli altri Comitati aziendali promuovendo i principi della sostenibilità; analizzare e valutare la matrice di materialità di Gruppo e

la gap analysis, a livello di Gruppo, da sottoporre all'Amministratore Delegato per l'approvazione finale in Consiglio di Amministrazione; predisporre e aggiornare la Politica di Sostenibilità di Gruppo da sottoporre all'Amministratore Delegato per l'approvazione finale in Consiglio di Amministrazione; definire la proposta di obiettivi e target di sostenibilità di medio-lungo periodo del Gruppo da sottoporre all'Amministratore Delegato per l'approvazione finale in Consiglio di Amministrazione; analizzare e valutare le eventuali iniziative di natura strategica a supporto delle Società; valutare le performance di sostenibilità del Gruppo, i contenuti del Rapporto di Sostenibilità di Gruppo e fornire indicazioni e principi per la pianificazione delle attività volte al loro miglioramento. Verso il Comitato di Sostenibilità il Responsabile Risk Management & Climate Resilience di FS SpA è il referente del Piano di transizione per le iniziative di adattamento a fronte dei rischi derivanti dal cambiamento climatico.

Il Comitato Guida 231 istituito, come già in precedenza indicato, con CO n. 536/AD del 28 febbraio 2018 con il compito di indirizzare i lavori e valutare le proposte del Team 231 e garantire un flusso informativo periodico verso l'Amministratore Delegato, l'Organismo di Vigilanza e altri Organi di Controllo.

Il Green Bond Working Committee, istituito con Comunicazione Organizzativa di Gruppo n. 2/DCRUO del 27 marzo 2018 e aggiornato nella composizione e nei compiti con Comunicazione Organizzativa di Gruppo n. 27/DCRUO del 26 giugno

2019, con il compito di attuare, mantenere e aggiornare ove necessario il Green Bond Framework, con particolare riguardo alle attività di individuazione e valutazione dei cd. Eligible Green Project, anche dialogando con le controparti coinvolte nell'analisi di greenness dei progetti e nell'implementazione delle procedure di reporting e gestione dei proceeds delle emissioni; monitorare la persistenza dei criteri di finanziabilità attraverso green bond, di cui al Green Bond Framework, in capo ai progetti individuati; valutare l'eventuale individuazione di nuovi progetti eligibile.

Il Comitato Tutela Aggressioni istituito con Comunicazione Organizzativa n. 538/AD del 10 maggio 2018 con il compito di garantire tutela legale al personale aziendale che, vittima di atti di aggressione - anche verbale e/o differita, attraverso qualsiasi mezzo di comunicazione da parte di soggetti terzi al Gruppo FS Italiane, sia noti sia ignoti, in occasione dello svolgimento della propria prestazione lavorativa e/o comunque in riferimento alla stessa, ovvero intervenendo a salvaguardia di beni appartenenti al Gruppo FS Italiane o di personale da questo dipendente, ovvero di persone all'interno dei luoghi ferroviari o, in generale, del Gruppo, decida di adire le vie legali.

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

La Commissione paritetica nazio-

²¹ I Comitati elencati sono tutti, attualmente, oggetto di analisi critica rispetto alla loro missione per individuare quelli che, pur formalmente ancora esistenti in base alle disposizioni organizzative che li hanno a suo tempo creati, non operano più o perché non più rilevanti o perché sospesi nelle loro operatività (ad esempio, Comitato Investimenti di Gruppo), in attesa della definizione della nuova governance, e del conseguente ruolo della Holding FS, a conclusione del percorso di redazione del nuovo piano strategico industriale di FS e del Gruppo, a valle della quale tali Comitati potranno essere coerentemente mantenuti, riproposti con diversi ruoli e attribuzioni, integrati da altri.

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

Il Comitato Sponsorizzazioni e Partnership, istituito con Comunicazione Organizzativa di Gruppo n. 78/AD del 26 gennaio 2022, che ha il compito di valutare le iniziative di sponsorizzazione e partnership di comunicazione e/o di marketing proposte dalle strutture aziendali e dalle Società del Gruppo al fine di garantire che siano coerenti con le strategie e gli obiettivi di comunicazione del Gruppo e che abbiano un adeguato ritorno in termini di immagine nonché di promozione dei prodotti/servizi di FS SpA e/o delle società del Gruppo richiedenti nonché approvare le iniziative di sponsorizzazioni e partnership proposte.

TUTELA DEI DIRITTI UMANI

Il Gruppo FS promuove la tutela dei diritti umani tra dipendenti, clienti, cittadini, fornitori e business partner, contribuendo alla creazione di una filiera responsabile e operando nel quadro di riferimento della Dichiarazione Universale dei Diritti Umani delle Nazioni Unite e delle Convenzioni fondamentali dell'International Labour Organization.

Nella Politica di Sostenibilità, emessa nel 2019, tra i principi alla base dell'operato del Gruppo risaltano il rispetto dei diritti umani e l'impegno a contribuire alla creazione di una filiera responsabile. Impegno ribadito anche nel Codice Etico (documento guida per i rapporti con gli stakeholder). A rafforzare gli impegni già assunti a livello di Gruppo, le società operative stanno procedendo all'emissione di una propria politica di Sostenibilità, identificando il rispetto e la promozione dei diritti umani, sia in Italia sia all'estero, come uno tra i principi chiave del proprio modello di impresa. Il Gruppo, inoltre, promuove ambienti di lavoro aperti e inclusivi, contrasta ogni comportamento discriminatorio o lesivo della persona, previene qualsiasi forma di lavoro irregolare, sostiene politiche rivolte al benessere psicofisico del personale.

Dal 2017, il Gruppo aderisce al network del Global Compact dell'O-

NU, impegnandosi a rispettare e integrare nel proprio modo di fare business i dieci principi su diritti umani, lavoro, ambiente e lotta alla corruzione. Tali principi integrano e rafforzano gli impegni già sanciti nella Politica di Sostenibilità, nel Codice Etico, nel modello 231 e nelle Linee di indirizzo sulla politica anticorruzione e Anti Bribery&Corruption management system. In particolare, il Gruppo, con l'adesione al Global Compact, si è formalmente impegnato a:

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

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

- * l'utilizzo di clausole contrattuali standard e specifiche²² 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 fornitore²³;
- * la promozione di un percorso di miglioramento nella gestione della supply chain grazie alla partecipazione ai lavori nell'am-

bito di Railsponsible, iniziativa che raggruppa le principali aziende del settore ferroviario e all'impegno del Gruppo nella redazione delle *Linee guida per la gestione sostenibile degli approvvigionamenti* tese a integrare i più recenti standard, nazionali e internazionali, in tema di sostenibilità - inclusi i diritti umani - nelle fasi di acquisto di beni, servizi e lavori;

- * la tutela dei diritti dei passeggeri con disabilità o con ridotta mobilità. Il Gruppo dispone in 332 stazioni di un servizio di assistenza per assicurare ai

viaggiatori con disabilità fisiche, sensoriali o motorie che ne compromettano la mobilità in modo temporaneo o permanente, il diritto a spostarsi in modo agevole. Punto di riferimento per l'organizzazione del servizio è il network delle Sale Blu costituito da 14 Sale Blu territoriali presenti nelle più importanti stazioni italiane e la nuova Sala Blu nazionale, nata durante l'emergenza sanitaria. Nel 2021 è stata erogata un'attività formativa per tutti gli operatori delle Sale Blu, volta al miglioramento delle rispettive competenze e all'avvio di un nuovo cruscotto ope-

rativo a supporto del processo di gestione dell'assistenza ai passeggeri con disabilità o con ridotta mobilità;

- * la tutela dei diritti delle persone disagiate che trovano riparo nelle stazioni ferroviarie. Da anni è attivo un progetto di solidarietà realizzato in collaborazione con enti locali e terzo settore attraverso la concessione in comodato d'uso gratuito di locali, all'interno o nei pressi delle stazioni ferroviarie, ad associazioni ed enti che si occupano di marginalità ed emergenza sociale²⁴.



22 Con particolare riguardo agli affidamenti di appalti e concessioni di lavori e servizi ad alta intensità di manodopera, il Gruppo FS Italiane applica le clausole sociali, disposizioni che impongono il rispetto di determinati standard di protezione sociale e del lavoro, al fine di promuovere la stabilità occupazionale del personale impiegato.

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

24 Per approfondimenti si veda paragrafo *Impegno per uno sviluppo sostenibile - Impegno per la comunità*.

PERFORMANCE ECONOMICHE E FINANZIARIE DEL GRUPPO

PREMESSA

Al fine di illustrare i risultati economico-patrimoniali e finanziari del Gruppo sono stati predisposti schemi riclassificati di stato patrimoniale e conto economico, come rappresentati nelle pagine seguenti, che integrano quelli specificamente previsti dai principi conta-

bili IFRS-UE adottati dal Gruppo FS Italiane. Tali schemi riclassificati contengono infatti indicatori di performance che il management ha considerato utili nel corso dell'anno ai fini del monitoraggio dell'andamento del Gruppo stesso, nonché rappresentativi dei risultati economico-finanziari prodotti dai

business. I metodi utilizzati per la costruzione di tali indicatori, che sono riproposti quindi anche nell'analisi sottostante ai fini di rendere intellegibile il commento dell'andamento economico e finanziario 2021 del Gruppo, sono riportati nella precedente sezione, *Legenda e Glossario*.

CONTO ECONOMICO CONSOLIDATO

valori in milioni di euro

	2021	2020	VARIAZIONE	%
RICAVI OPERATIVI	12.154	10.837	1.317	12
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	11.747	10.482	1.265	12
Altri proventi	407	355	52	15
COSTI OPERATIVI	(10.266)	(9.204)	(1.062)	(12)
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	1.888	1.633	255	16
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	(1.695)	(1.911)	216	11
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	193	(278)	471	169
Saldo della gestione finanziaria	14	(283)	297	105
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	207	(561)	768	137
Imposte sul reddito	(14)	(1)	(13)	>200
RISULTATO DI PERIODO DELLE ATTIVITÀ CONTINUATIVE	193	(562)	755	134
Risultato di periodo delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali				
RISULTATO NETTO DI PERIODO	193	(562)	755	134
RISULTATO NETTO DI GRUPPO	194	(570)	764	134
RISULTATO NETTO DI TERZI	(1)	8	(9)	112

L'anno 2021 torna a chiudere con un **Risultato netto** di esercizio positivo, pari a 193 milioni di euro, dopo la forte perdita, di 562 milioni di euro, rilevata a fine esercizio precedente e riconducibile sostanzialmente al fattore straordinario della pandemia da Covid-19. Ciò determina una variazione positiva in termini percentuali pari a 134%.

I risultati economici dei due anni in analisi risultano entrambi fortemente condizionati da una serie di eventi di natura esogena rispetto alla ordinaria attività del Gruppo, che riguardano:

* i contributi iscritti a ristoro dei mancati ricavi, per i due esercizi;

* gli effetti positivi sui Ricavi da infrastruttura della Delibera ART n. 88/2021, per l'esercizio 2021;

* gli effetti su Ricavi e Costi, per l'esercizio 2020, della cessione della partecipazione in Sitaf, società concessionaria per l'Autostrada A32 e per il Traforo del Frejus, controllata indirettamente fino a fine ottobre 2020 tramite Anas SpA, e quindi consolidata integralmente fino a tale data, per poi essere trattata contabilmente, nel consolidato, come previsto per le società collegate;

* gli effetti del Rilascio fondi per rinnovo CCNL, per l'esercizio 2020;

* gli effetti della cessione del Ramo Toscana, per l'esercizio 2021, in quanto a partire dal 1° novembre 2021 la società Autolinee Toscane SpA è subentrata nel servizio, a seguito della sentenza del Consiglio di Stato n. 47719/2021 del 21 giugno 2021, previa acquisizione del personale e degli asset di Busitalia Sita Nord Srl, Ataf Gestioni Srl oltre che le sue società consortili.

La tabella seguente mostra, per i due esercizi a confronto, i valori di ricavi operativi, costi operativi ed EBITDA pro-formati, ossia normalizzati per tutti gli eventi sopra descritti.

valori in milioni di euro

	2021 PRO-FORMA	2020 PRO-FORMA	VARIAZIONE	%
RICAVI OPERATIVI	11.147	9.586	1.561	16
COSTI OPERATIVI	(10.266)	(9.284)	(982)	(11)
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	881	302	579	192

Di seguito, l'analisi delle principali voci che compongono il risultato netto di Gruppo.

Il Margine Operativo Lordo (EBITDA), pari a 1.888 milioni di euro, migliora per un importo pari a 255 milioni di euro (+16%), incremento che, al netto degli effetti attribuibili ai fenomeni di natura straordinaria di cui sopra, si attesterebbe a 579 milioni di euro, facendo registrare quindi una variazione percentuale positiva di maggiore impatto, pari al 192%.

I **Ricavi operativi** rilevano un incremento pari a 1.317 milioni di euro

(+12%), a seguito dell'aumento dei Ricavi da servizi di trasporto per 730 milioni di euro, dei Ricavi da Servizi di infrastruttura per 532 milioni di euro, compensati in parte dalla diminuzione degli Altri ricavi da contratti con la clientela per 14 milioni di euro. Gli Altri ricavi e proventi invece registrano nel periodo una variazione netta positiva pari a 69 milioni di euro.

In dettaglio, in merito alle componenti specificatamente riferite ai **Ricavi da servizi di trasporto** (+730 milioni di euro):

* i ricavi del servizio passeggeri su ferro Long Haul aumentano complessivamente per un importo pari a 267 milioni di euro, sia nella componente mercato, per 200 milioni di euro, che nella componente servizio universale, per un importo pari a 67 milioni di euro. Lato mercato, la ripresa dei volumi di domanda, registrata dal principale operatore del trasporto passeggeri del Gruppo, è stata pari al 20,7%, coadiuvata dall'incremento dei posti km vendibili del 5%, tenuto anche conto del mantenimento della disloca-

zione a scacchiera dei posti al fine di mantenere il necessario distanziamento sociale, che è stata del 50% fino ad agosto, del 75% dal 1° settembre e dell'80% da novembre. Sul volume dei ricavi continua pertanto ad impattare il perdurare della crisi pandemica legata al Covid-19, seppure con andamenti che si sono manifestati in maniera difforme nel corso del periodo.

* I ricavi del servizio passeggeri universale rilevano un aumento dei volumi di domanda del 34,1% e un incremento dei posti km vendibili del 30,9%, stante anche in tale comparto le difficoltà connesse con il posizionamento a scacchiera dei posti; i corrispettivi da contratto di servizio relativi al servizio universale risultano sostanzialmente in linea rispetto all'esercizio precedente (+3 milioni di euro circa, pari a +0,9%);

* i ricavi del servizio passeggeri su ferro regionale aumentano per un importo pari a 428 milioni di euro. La variazione è riconducibile per +342 milioni di euro ai trasporti eseguiti in ambito nazionale e per +86 milioni di euro a quelli eseguiti all'estero. L'incremento del traffico passeggeri nazionale, per un importo pari a 128 milioni di euro, è stato sostenuto dall'alleggerimento e dalla successiva eliminazione dei provvedimenti sui divieti agli spostamenti disposti dalle Autorità per il contenimento dell'emergenza sanitaria; il restante incremento è riconducibile ai ricavi derivanti dai corrispettivi per i contratti di servizio pub-

blico (+214 milioni di euro). Il significativo scostamento è principalmente ascrivibile all'effetto della dinamica dell'andamento dei Contratti di Servizio stipulati dalla società Trenitalia SpA con le singole Regioni, ivi inclusa la stima dei corrispettivi necessari all'equilibrio economico-finanziario dei contratti stessi effettuata tenendo preventivamente in considerazione i contributi previsti per il settore trasporto pubblico regionale. Si evidenzia altresì, che non sono occorse riduzioni di corrispettivi, anche in virtù del Decreto Sostegni (DL n. 41 del 22 marzo 2021) che all'articolo 29, comma 3bis, ha prorogato la non applicazione di decurtazioni di corrispettivo o sanzioni/penali per i servizi TPL e regionali fino alla cessazione dello stato di emergenza epidemiologica e, comunque, non oltre il 31 luglio 2021. La proroga è stata estesa al 31 marzo 2022 in sede di conversione del DL n. 221 del 24 dicembre 2021 (Legge n. 11 del 18 febbraio 2022). In ambito internazionale (+86 milioni di euro) si registrano delti positivi su tutti i mercati di azione del Gruppo (tedesco +73 milioni di euro, olandese +9 milioni di euro e greco +4 milioni di euro) principalmente come effetto della progressiva riduzione delle restrizioni messe in campo dai rispettivi governi per il contenimento della pandemia da Covid-19;

* i ricavi del trasporto su bus diminuiscono nel periodo per un importo pari a 2 milioni di euro, mentre aumentano per 4 milio-

ni di euro quelli connessi ai trasporti marittimi;

* infine, i ricavi del trasporto su ferro delle merci registrano una variazione positiva pari a 33 milioni di euro per effetto della graduale ripresa dei traffici nel corso del 2021.

I Ricavi da servizi di infrastruttura aumentano rispetto al periodo precedente per un importo pari a 532 milioni di euro. La variazione è riconducibile principalmente alla società Anas (circa +580 milioni di euro), in conseguenza dell'andamento dei corrispettivi di servizio e concessori legati alla circolazione stradale, e alla società RFI SpA, la quale in particolare evidenzia un incremento dei ricavi da pedaggio per 53 milioni di euro: 20 milioni di euro connessi all'aumento dei volumi di traffico in termini di treni km e 33 milioni di euro quale effetto netto tra i maggiori ricavi iscritti a seguito della Delibera ART n. 88/2021 (recupero canoni di accesso all'infrastruttura AV/AC per il periodo 6 novembre 2014 - 31 dicembre 2015) e i minori ricavi iscritti a seguito della Delibera ART n. 175/2021 (conguagli in tema di open access).

Nell'ambito degli **Altri ricavi da servizi con la clientela**, che diminuiscono per un importo pari a 14 milioni di euro, si segnalano, prevalentemente: maggiori ricavi consuntivati per la vendita di trazione elettrica (+62 milioni di euro), generati non solo da maggiori volumi di treni km circolati ma anche dal rialzo del prezzo dell'energia; maggiori ricavi per altre prestazioni di servizi alle imprese ferroviarie (+20 milioni di euro) e maggiori vendite di immobili e terre-

ni trading (+12 milioni di euro); compensati da minori ricavi relativi alla commessa Metro Riyadh (-42 milioni di euro), per la riqualificazione delle assunzioni di base del progetto principalmente legate ai costi aggiuntivi e alle contingency legate alla pandemia da Covid-19. I ricavi per lavori in corso su ordinazione diminuiscono di 66 milioni di euro.

Gli **Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni** aumentano per un importo pari a 18 milioni di euro, prevalentemente per l'iscrizione di contributi totali rispetto all'esercizio precedente (+15 milioni di euro); mentre è pari a +52 milioni di euro, a livello consolidato, la variazione degli **Altri proventi**, legati sostanzialmente alla rilevazione di maggiori penali e plusvalenze.

Con particolare riferimento alla voce **Contributi legati alla pandemia**, il Gruppo ha ricevuto nel 2021 un totale di 958 milioni di euro di ristori (a fronte di 1.054 milioni di euro nel 2020). L'importo 2021 è principalmente relativo al business Long Haul mercato, che ha ricevuto 460 milioni di euro nel 2021 (323 milioni di euro nel 2020); il business TPL ferro e gomma, sia nazionale che internazionale, ha ricevuto in corso d'anno contributi per 215 milioni di euro (361 milioni di euro nel 2020); il settore delle infrastrutture ha ricevuto 281 milioni di euro nel 2021 (370 milioni di euro nel 2020), incluso l'effetto dello Sconto pedaggio applicato alle Imprese Ferroviarie terze.

I Costi operativi si attestano a 10.266 milioni di euro, in aumento di 1.062 milioni di euro (+12%) rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente. La variazione della po-

sta è essenzialmente riconducibile:

* all'incremento dei costi riferiti al personale per 332 milioni di euro; gli scostamenti più significativi riguardano la voce Salari e stipendi (+251 milioni di euro), per l'aumento delle competenze fisse ed accessorie del personale connesso alla ripresa delle attività, e la voce Accantonamenti e rilasci (+110 milioni di euro);

* all'incremento degli altri costi netti per un importo pari a 730 milioni di euro, riconducibile a fenomeni di carattere industriale. In particolare, le principali componenti dell'incremento si riferiscono ai costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci, che aumentano per un importo pari a 304 milioni di euro, principalmente per il già citato costo dell'energia elettrica e per un maggiore consumo di materie; ai costi per servizi, per un importo pari a 618 milioni di euro, principalmente connessi con i costi sostenuti per nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete stradale e autostradale, direttamente correlati ai maggiori ricavi da infrastruttura; il tutto mitigato dalle capitalizzazioni, che aumentano di 217 milioni di euro a fronte dei lavori effettuati sull'infrastruttura, degli interventi di manutenzione incrementativa sui rotabili presso le officine di proprietà del Gruppo, nonché di upgrading tecnologico.

Il Risultato operativo (EBIT) ammonta a 193 milioni di euro (era -278 milioni di euro al 31 dicembre 2020) in aumento per un importo pari a 471

milioni di euro (+169%).

Gli ammortamenti, che al netto dell'operazione Sitaf, aumentano di circa 20 milioni di euro, risentono della modifica delle aliquote relative all'infrastruttura ferroviaria, per effetto dell'incremento del parametro treni km conseguente alla ripresa del traffico sulla rete ferroviaria.

La voce svalutazioni e perdite di valore diminuisce per un importo pari a 79 milioni di euro, sostanzialmente per minori svalutazioni complessive operate su immobili, impianti e macchinari pari a -26 milioni di euro e minori rettifiche su attività finanziarie per l'applicazione del principio contabile internazionale IFRS 9, che ha determinato un minore accantonamento netto per 37 milioni di euro, nonché dell'effetto della svalutazione rilevata nel precedente periodo da Trenitalia c2c a fronte del mancato riconoscimento di attività finanziarie da parte del Department for Transport (Dft) (-9 milioni di euro).

La voce accantonamenti, pari a 0 milioni di euro nel 2021, accoglieva nel 2020 (127 milioni di euro) sostanzialmente l'adeguamento del Fondo gestione bilaterale di sostegno al reddito, costituito per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione, a fronte delle prestazioni straordinarie da erogare nei prossimi anni.

Il Saldo della gestione finanziaria, che mostra un saldo netto positivo pari a 14 milioni di euro, migliora di 297 milioni di euro (254 milioni di euro al netto dell'effetto Sitaf) rispetto al medesimo periodo dell'esercizio precedente.

I proventi finanziari aumentano di 61 milioni di euro, principalmente per effetto dell'attualizzazione dei contributi Covid-19 iscritti nel 2020 per il servizio passeggeri ed incassati dal MIMS nel 2021 (23 milioni di euro) e dei contributi Covid-19 iscritti nel 2020 dal Gestore dell'infrastruttura stradale (12 milioni di euro); della rilevazione di interessi attivi maturati dal 1995 ad oggi sul credito nei confronti della Regione Basilicata, iscritti nell'anno ad esito della sentenza di condanna in via definitiva della Regione (12 milioni di euro); nonché della rivalutazione monetaria sull'ammontare del canone di accesso all'infrastruttura AV/AC rideterminato con la citata Delibera ART n. 88/2021 (11 milioni di euro). Gli oneri finanziari, sulla variazione dei quali pesa l'operazione Sitaf per 43 milioni di euro, diminuiscono principalmente per effetto della minore svalutazione operata sul credito in essere verso la concessionaria Strada dei parchi (-156 milioni di euro) e per minori perdite su cambi (-25 milioni di euro). La quota di utili da partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto si incrementa per un importo pari a 9 milioni di euro (32 milioni di euro verso i 23 milioni di euro del 2020).

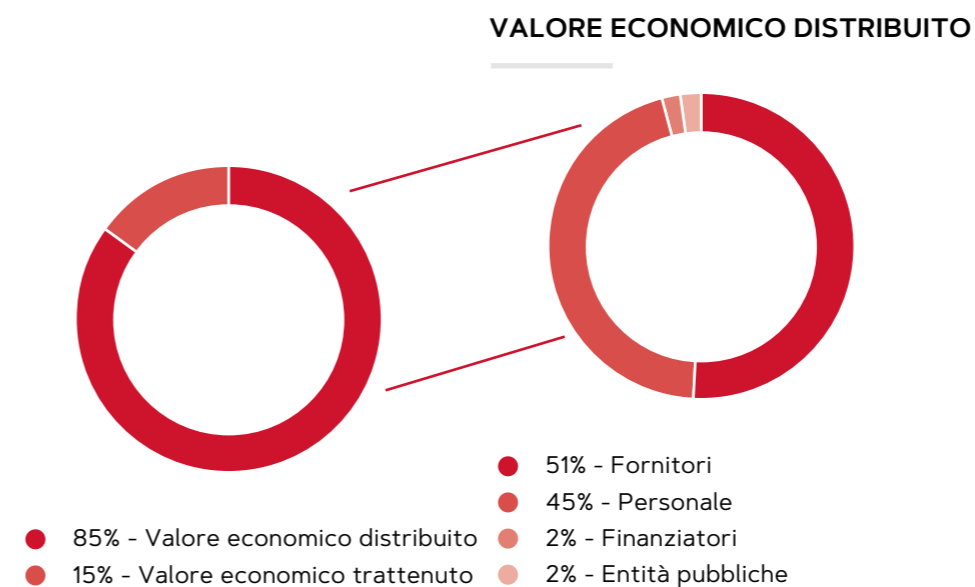
Le Imposte sul reddito passano da 1 milione di euro dell'esercizio precedente a 14 milioni di euro nell'esercizio corrente. Al netto della variazione dell'area di consolidamento la voce subisce un incremento complessivo di 22 milioni di euro sostanzialmente per l'effetto del minor rilascio di imposte differite nette (+25 milioni di euro), parzialmente compensato dalle minori imposte IRES registrate nell'esercizio (-4 milioni di euro).

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



valori in milioni di euro

TABELLA DEL VALORE ECONOMICO DIRETTAMENTE GENERATO E DI QUELLO DISTRIBUITO	2021		2020		2019	
VALORE ECONOMICO DIRETTAMENTE GENERATO	12.328	100%	10.941	100%	12.524	100%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	11.747		10.482		12.011	
Proventi diversi	581		459		513	
VALORE ECONOMICO DISTRIBUITO	10.444	85%	9.621	88%	10.190	81%
Costi operativi per materie e servizi	5.336		4.661		4.801	
Costo del personale	4.764		4.432		4.945	
Pagamenti ai finanziatori	160		387		286	
Pagamenti ad entità pubbliche	184		141		158	
VALORE ECONOMICO TRATTENUTO	1.884	15%	1.320	12%	2.334	19%
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	1.695		1.911		1.780	
Altri costi diversi e imposte	(4)		(29)		(30)	
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	193		(562)		584	



Il valore non direttamente distribuito dal Gruppo (pari a quasi 2 miliardi di euro nel 2021) ammonta al 15% del totale generato, mentre nel 2020 era pari al 12% (1,3 miliardi di euro). Lo stesso è sostanzialmente rappresentato dagli investimenti in autofinanziamento attraverso i quali indirettamente il Gruppo concorre comunque a incrementare i benefici alla collettività e agli stakeholder in generale.

Infatti il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha generato nel 2021 in modo diretto, indiretto e indotto attraverso la propria attività operativa e i crescenti investimenti effettuati, che danno forte impulso al Sistema Paese, un impatto economico pari all'1,6% del Valore aggiunto nazionale e un impatto occupazionale equivalente pari a oltre 290mila unità²⁵.

²⁵ 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

	31.12.2021	31.12.2020	VARIAZIONE
ATTIVITÀ			
Capitale circolante netto gestionale	(110)	107	(217)
Altre attività nette	2.331	2.636	(305)
CAPITALE CIRCOLANTE	2.221	2.743	(522)
Capitale immobilizzato netto	52.251	51.698	553
Altri fondi	(4.051)	(4.125)	74
Attività nette possedute per la vendita	16		16
CAPITALE INVESTITO NETTO	50.437	50.316	121
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(352)	1.106	(1.458)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	9.239	7.787	1.452
Posizione finanziaria netta	8.887	8.893	(6)
MEZZI PROPRI	41.550	41.423	127
COPERTURE	50.437	50.316	121

Il **Capitale investito netto** di Gruppo, pari a 50.437 milioni di euro, si è incrementato nel corso dell'esercizio 2021 di 121 milioni di euro per effetto della crescita del **Capitale immobilizzato netto** (+553 milioni di euro), dell'iscrizione di **Attività nette possedute per la vendita** (+16 milioni di euro) e della diminuzione degli **Altri fondi** (+74 milioni di euro), cui si è contrapposta la riduzione del **Capitale circolante** (-522 milioni di euro).

Il **Capitale circolante netto gestionale**, che si attesta a un valore negativo di 110 milioni di euro, presenta una variazione in diminuzione di 217 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente ed è il risultato di variazioni contrapposte principalmente riferite a:

- * maggiori crediti legati ai partner commerciali (clienti e fornitori) pari a +495 milioni di euro relativi principalmente:
 - o all'incremento degli acconti a fornitori (+209 milioni di euro) prevalentemente per gli anticipi a fornitori garanti per effetto dell'art. 207 comma 2 DL 34/2020 (Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19 - Disposizioni urgenti per la liquidità delle imprese appaltatrici);
 - o all'aumento del fatturato per pedaggio a seguito della ripresa del traffico ferroviario (+86

milioni di euro) unito all'effetto della Delibera ART n. 88/2021 (+42 milioni di euro);

- o all'incremento dei crediti connessi al canone autostradale e al canone di concessione per effetto dell'incremento della circolazione autostradale rispetto allo scorso anno (+51 milioni di euro);
- o a maggiori crediti verso società del Gruppo prevalentemente dovuti al noleggio di materiale rotabile, la cui regolazione finanziaria avverrà nei primi mesi del 2022 (+82 milioni di euro).
- * maggiori debiti commerciali (-848 milioni di euro) connessi in particolare ai maggiori lavori

effettuati nel corso dell'esercizio relativi a progetti di investimento sulla rete ferroviaria (-431 milioni di euro), stradale e autostradale (-123 milioni di euro) e all'incremento della produzione nei servizi di trasporto correlato alla ripresa dell'offerta commerciale rispetto all'esercizio precedente, che era stato fortemente impattato dalle restrizioni legate alla pandemia da Covid-19 (-302 milioni di euro);

- * minori rimanenze e attività da contratto per lavori in corso su ordinazione (-52 milioni di euro), principalmente riferibili a minori rimanenze di materie prime e di consumo (-47 milioni di euro) quale risultato di maggiori consumi di materie prime rispetto agli acquisti dell'anno e all'adeguamento del fondo svalutazione relativo ai materiali obsoleti non più utili allo svolgimento dei processi manutentivi e ai ricambi e componenti, in particolare di Trenitalia SpA, oggetto di una campagna straordinaria di dissemissione/rottamazione;

- * maggiori crediti relativi al Contratto di Servizio (CdS) verso le Regioni (+132 milioni di euro) e verso il MEF (+59 milioni di euro) per i corrispettivi maturati nell'esercizio e non ancora incassati.

Le **Altre attività nette**, che si attestano a un valore di 2.331 milioni di euro, registrano un decremento pari a 305 milioni di euro che deriva sostanzialmente dall'effetto combinato di:

- * minori crediti netti iscritti verso il MEF, il MIT e altri Enti/Amministrazioni dello Stato (-304 milioni

di euro), quale effetto della rilevazione per competenza dei nuovi contributi, legati anche agli interventi di ristoro da parte dello Stato per l'emergenza Covid-19, e degli incassi dell'esercizio, al netto della variazione degli acconti allocati ai progetti avviati;

- * incremento dei crediti netti IVA (+17 milioni di euro);
- * incremento delle attività per imposte anticipate (+5 milioni di euro);
- * minori altri debiti e crediti netti (-23 milioni di euro), relativi in particolare all'incremento dei crediti verso la CSEA (Cassa Conguagli relativa all'Energia Elettrica) e al decremento del credito di Anas verso lo Stato per la copertura di contenziosi lavori ritenuti probabili relativi ad interventi finanziati con la modalità del contributo per i quali, a differenza degli investimenti a corrispettivo, il rischio di extra costi non rimane in capo ad Anas SpA.

Il **Capitale immobilizzato netto**, che si attesta a un valore di 52.251 milioni di euro, presenta un incremento di 553 milioni di euro, la cui movimentazione è sostanzialmente legata a:

- * all'incremento degli investimenti di periodo, pari a 9.976 milioni di euro, compensato dai contributi in conto impianti rilevati per competenza pari a 7.654 milioni di euro e dagli ammortamenti del periodo per 1.595 milioni di euro;
- * dalle alienazioni per 62 milioni di euro principalmente per i trasferimenti nei confronti di Autolinee Toscane SpA, conseguenti alla soccombenza nell'aggiudicazione

della Gara Toscana;

- * dalle perdite di valore per 87 milioni di euro legate per lo più alla svalutazione dei terreni e fabbricati non più utilizzabili nel processo industriale per 53 milioni di euro, alla svalutazione dei rotabili risultati non più utilizzabili per il trasporto viaggiatori per 9 milioni di euro, nonché alla svalutazione degli asset della società controllata Qbuzz BV per 14 milioni di euro;
- * al decremento del valore delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto (-14 milioni di euro) per l'effetto contrapposto dei risultati conseguiti nel corso dell'esercizio 2021 (26 milioni di euro) e del decremento del valore della partecipazione in Ferrovie Nord Milano SpA (FNM) connesso all'operazione di acquisto della partecipazione di controllo nella società Milano Seravalle - Milano Tangenziali SpA contabilizzata come under common control (-40 milioni di euro);

- * alla riclassifica nelle Attività destinate alla vendita (-14 milioni di euro) essenzialmente di asset del gruppo Netinera, più avanti dettagliata.

Gli **Altri fondi** registrano una variazione in diminuzione pari a 74 milioni di euro, ascrivibile alla riduzione del fondo TFR e altri benefici ai dipendenti (+42 milioni di euro), principalmente dovuto alle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso dell'esercizio e alle anticipazioni corrisposte, e degli altri fondi rischi (+32 milioni di euro); per effetto degli accantonamenti dell'esercizio pari a 475 milioni di euro cui si contrappo-

gono gli utilizzi per 211 milioni di euro, a seguito della risoluzione di diverse cause e il rilascio dei fondi rischi per 300 milioni di euro prevalentemente per contenziosi verso lo Stato di Anas SpA.

Le **Attività nette possedute per la vendita** sono pari a 16 milioni di euro al 31 dicembre 2021 ed accolgono sostanzialmente il valore dell'infrastruttura ferroviaria di OHE AG nel Land della Bassa Sassonia e della sede operativa di Sippel a Hofheim, vicino a Francoforte, per i quali è stato stipulato un accordo di cessione che avrà efficacia nel corso del 2022.

La **Posizione finanziaria netta** presenta un indebitamento netto di 8.887 milioni di euro e registra un decremento immateriale di 6 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2020. Tale variazione è essenzialmente correlata all'effetto netto:

- * dell'incremento del conto corrente di tesoreria (-495 milioni di euro), nel quale confluiscano i versamenti effettuati dal MEF per il Contratto di Programma per l'infrastruttura ferroviaria;
- * del decremento del credito finanziario verso il MEF (+504 milioni di euro) per effetto degli incassi dell'anno;
- * del decremento netto dei finanziamenti da banche (-741 milioni di euro), riconducibile principalmente al decremento della provvista a breve, alla riduzione degli scoperti di conto corrente e ai rimborsi dei prestiti usati per l'acquisto di materiale rotabile per la media e lunga percorrenza e per il trasporto regionale, cui si contrappongono la sottoscrizione di nuovi finanziamenti con Unicredit

e Intesa Sanpaolo e l'incremento delle operazioni di factoring;

- * dell'incremento dei prestiti obbligazionari (+981 milioni di euro), riferibile sostanzialmente alla sottoscrizione di nuovi prestiti obbligazionari a valere sul Programma Euro Medium Term Notes per un ammontare di valore nominale complessivo di 1.000 milioni di euro a copertura dei fabbisogni del Gruppo, alle nuove emissioni obbligazionarie in private placement finalizzata con Eurofima SA di valore nominale pari a 250 milioni di euro e alla nuova emissione obbligazionaria in private placement finalizzata con la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) del valore nominale pari a 350 milioni di euro, cui si contrappongono, per un valore complessivo di 613 milioni di euro, i rimborsi della seconda e di parte della quattordicesima emissione obbligazionaria a valere sul Programma Euro Medium Term Notes;
- * del decremento dei debiti verso altri finanziatori (-130 milioni di euro) principalmente per effetto del rimborso dei prestiti contratti con la Cassa Depositi e Prestiti destinati all'infrastruttura ferroviaria (rete tradizionale e Alta Velocità);
- * dell'incremento degli acconti per opere da realizzare (+103 milioni di euro) in relazione alla quota di contributi già incassata a fronte di lavori ancora da eseguire relativi ad Anas SpA;
- * del decremento delle attività finanziarie per accordi per servizi in concessione (+150 milioni di

euro), determinata dall'effetto netto tra l'incremento dei crediti esigibili connesso alla produzione di periodo, che si riferiscono all'ammontare della produzione realizzata sull'infrastruttura in concessione, prevalentemente stradale, e il decremento generato dagli incassi dell'esercizio per i rimborsi dai Ministeri o Enti di riferimento;

- * del decremento delle passività finanziarie per i leasing (-51 milioni di euro) quale effetto netto della registrazione di nuovi contratti, dei rimborsi e delle valutazioni del debito dell'esercizio;
- * dell'incremento netto delle altre attività e passività finanziarie (-327 milioni di euro) dovuto principalmente all'incremento delle disponibilità liquide per effetto dei versamenti per altri contributi erogati dalla Commissione Europea.

I **Mezzi propri** passano da 41.423 milioni di euro a 41.550 milioni di euro, con un incremento pari a 127 milioni di euro, per effetto principalmente:

- * dell'incremento per il risultato dell'esercizio, pari a 193 milioni di euro;
- * della variazione delle riserve di valutazione (-22 milioni di euro);
- * della variazione negativa dovuta principalmente all'acquisto della partecipazione di controllo della società Milano Serravalle - Milano Tangenziali SpA da parte di FNM SpA (-40 milioni di euro);
- * della variazione netta dei debiti e crediti per derivati per complessivi -7 milioni di euro.

PROSPETTO DI RACCORDO AL 31 DICEMBRE 2021 E AL 31 DICEMBRE 2020

valori in milioni di euro

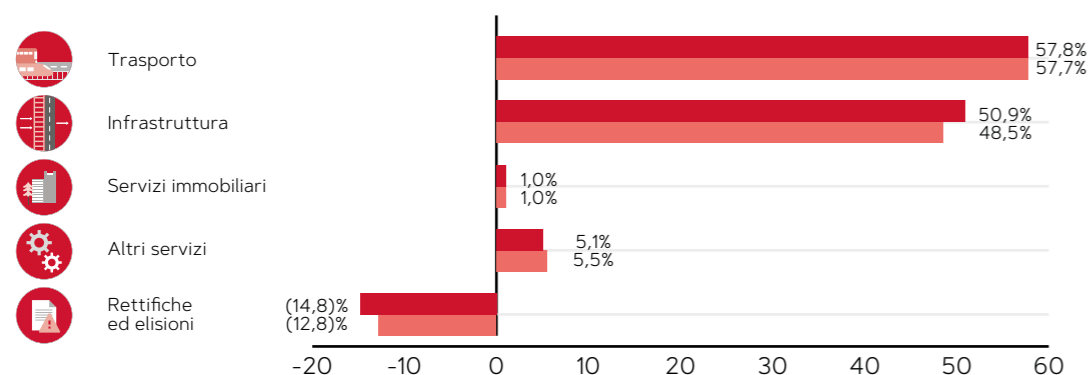
	31 DICEMBRE 2021		31 DICEMBRE 2020	
	PATRIMONIO NETTO	RISULTATO DI ESERCIZIO	PATRIMONIO NETTO	RISULTATO DI ESERCIZIO
Bilancio Ferrovie dello Stato Italiane SpA	39.900	0	39.900	41
Utili (perdite) di esercizio delle partecipate consolidate dopo l'acquisizione al netto dei dividendi e delle svalutazioni:				
- quota di competenza del Gruppo degli utili (perdite) di esercizio e di quelli precedenti	2.320	305	2.032	(739)
- elisione svalutazione partecipazioni	312	54	305	131
- storno dividendi	(4)	(77)	(4)	(140)
TOTALE	2.628	282	2.333	(748)
Altre rettifiche di consolidamento:				
- valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in imprese controllate non consolidate e collegate	76	30	97	19
- storno utili infragruppo	(775)	(108)	(667)	(67)
- storno imposte da consolidato fiscale	(82)	(11)	(71)	(18)
- altre	68	1	63	203
TOTALE	(713)	(88)	(578)	137
- Riserve da valutazione	(423)		(413)	
- Riserva per differenze di traduzione	(7)		5	
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	41.385	194	41.247	(570)
- Patrimonio netto di competenza dei terzi (escluso utile/perdita)	162		154	
- Utile di competenza dei terzi	(1)	(1)	8	8
PATRIMONIO NETTO DEI TERZI	161	(1)	162	8
TOTALE PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO	41.546	193	41.409	(562)

PERFORMANCE ECONOMICHE E FINANZIARIE DEI SETTORI OPERATIVI

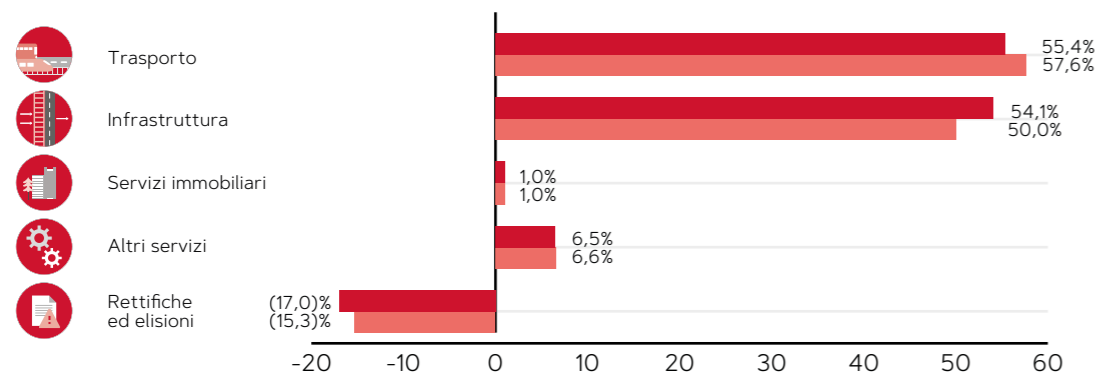
Di seguito, l'analisi dell'andamento gestionale del Gruppo FS Italiane viene commentata con riferimento alle performance dei quattro settori operativi che caratterizzano il suo business (Trasporto, Infrastruttura, Servizi Immobiliari

e Altri Servizi) che, nella rappresentazione grafica sottostante, sono sintetizzate con riguardo alle rispettive quote percentuali, 2021 e 2020, di Ricavi e Costi operativi, EBITDA, Risultato netto e Capitale investito netto.

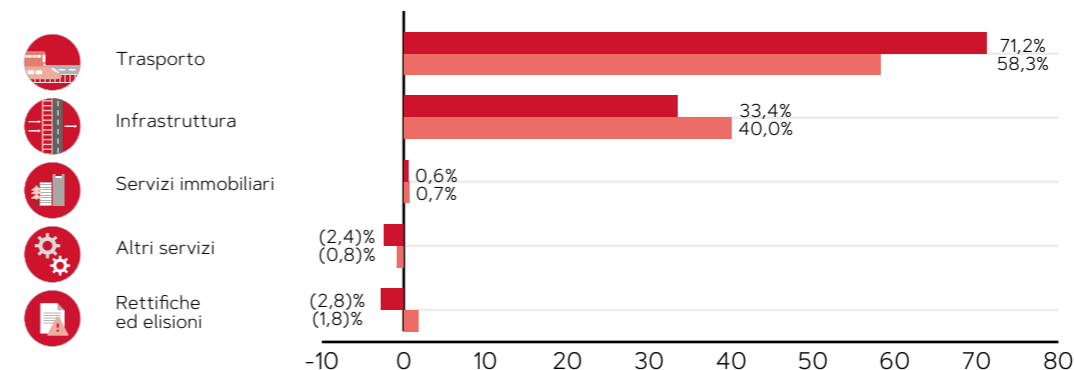
RICAVI OPERATIVI



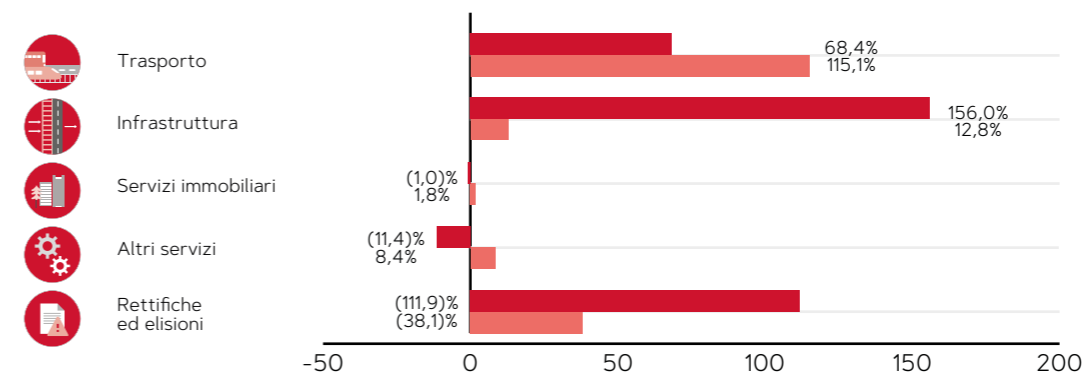
COSTI OPERATIVI



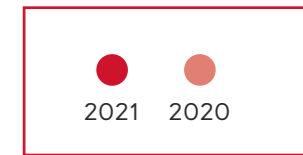
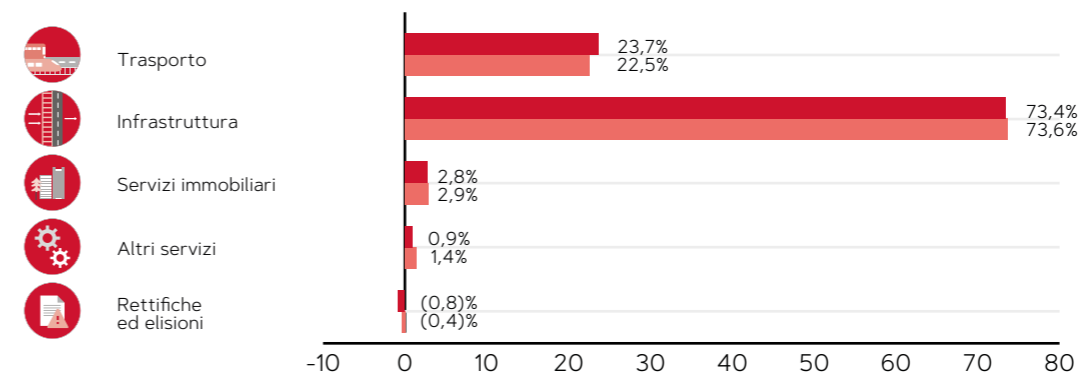
EBITDA



RISULTATO NETTO



CAPITALE INVESTITO NETTO



SETTORE TRASPORTO

Nel Settore Trasporto operano le società del Gruppo FS Italiane che svolgono attività di trasporto passeggeri e/o merci su ferro, su strada o via mare.

Più in particolare, nel trasporto su rotaia opera principalmente Trenitalia SpA, che si occupa dei servizi per la mobilità di viaggiatori sia in ambito nazionale che internazionale, gestendo sia le tratte regionali che quelle nazionali. Contribuiscono ai risultati del Settore anche il gruppo tedesco Netinera Deutschland, che svolge attività di

trasporto ferro-gomma sul mercato del trasporto locale e metropolitano tedesco attraverso circa 40 società partecipate; TrainOSE SA che opera in Grecia tra Atene e Salonicco; Trenitalia c2c Ltd che effettua il trasporto passeggeri nel mercato inglese e la Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl (FSE) come concessionaria dei servizi ferroviari ed automobilistici in Puglia.

Le società che si occupano prevalentemente di trasporto merci sono invece quelle riconducibili al cd.

Polo Mercitalia, operative a livello nazionale e internazionale, tra cui il gruppo TX Logistik (presente prevalentemente in Germania, Austria, Svizzera e Danimarca).

Il Settore Trasporto comprende anche i servizi di mobilità viaggiatori su gomma sia su tratte metropolitane sia su tratte a media-lunga percorrenza, che vengono effettuati dal gruppo formato da Busitalia Sita Nord Srl e le sue partecipate italiane e estere e, anche in questo ambito, dalla già citata FSE Srl.

valori in milioni di euro

	2021	2020	VARIAZIONE	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	6.828	6.089	739	12,1
Altri proventi	200	169	31	18,3
RICAVI OPERATIVI	7.028	6.258	770	12,3
COSTI OPERATIVI	(5.683)	(5.306)	(377)	(7,1)
EBITDA	1.345	952	393	41,3
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	49	(418)	467	111,7
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO (GRUPPO E TERZI)	132	(647)	779	120,4

	31.12.2021	31.12.2020	VARIAZIONE
CAPITALE INVESTITO NETTO	11.940	11.304	636

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

Il settore Trasporto chiude l'anno 2021 con un **Risultato netto** del periodo positivo per 132 milioni di euro, in aumento di 779 milioni di euro rispetto a dicembre 2020.

Nell'analizzare gli scostamenti dell'esercizio 2021 rispetto a quello precedente, è necessario considerare che: i) entrambe le annualità, seppur in modo diverso, hanno risentito significativamente degli effetti economico-finanziari negativi legati alla pandemia da Covid-19. L'effetto negativo delle misure di soft lockdown che hanno caratterizzato tutto il primo quadrimestre dell'anno, sia in termini di mobilità tra le Regioni che di possibilità di vendita dei posti disponibili (la cosiddetta offerta a scacchiera), è stato in parte compensato da un miglioramento graduale e costante, a partire dal mese di maggio, delle performances del business del Trasporto in tutte le sue componenti; ii) oltre all'effetto pandemia, l'anno 2021 risente degli effetti negativi derivanti dai maggiori oneri contabilizzati a valle della Delibera ART n. 88/2021, che ha rideterminato i costi di pedaggio sull'esercizio AV, per il periodo 6 novembre 2014 - 31 dicembre 2015 pari a 86,7 milioni di euro; iii) si registra un diverso livello dei contributi per i due anni a confronto iscritti per il settore mercato e settore trasporto pubblico regionale (l'esercizio 2021 include i contributi riferiti al settore mercato, per 257,8 milioni di euro, che vanno a ristorare gli impatti negativi del Covid-19 rendicontati con competenza 2020).

I **Ricavi operativi** del settore ammontano a 7.028 milioni di euro in incremento rispetto a dicembre

2020 (+770 milioni di euro, +12% circa) principalmente per effetto dei maggiori ricavi da servizi di trasporto (+727 milioni di euro, +14%).

Il segmento Long Haul del trasporto su ferro ha registrato complessivamente un incremento dei ricavi totali pari a 409 milioni di euro circa (+28% rispetto al 2020) sia nella sua componente a mercato (+357 milioni di euro) sia nella componente universale (+52 milioni di euro).

Il segmento Short Haul del trasporto su ferro (Regionale Trenitalia) registra un incremento pari a 238 milioni di euro (+10% rispetto al 2020) grazie sia ad un incremento dei ricavi da traffico dovuto all'allentamento delle restrizioni ed alla rimodulazione dell'offerta commerciale volta a stimolare il turismo di prossimità nel periodo estivo, sia all'incremento dei ricavi da corrispettivi per il mantenimento delle condizioni di equilibrio economico-finanziario dei contratti di servizio con le Regioni, bilanciato parzialmente dal fatto che tale segmento, in accordo alla normativa, ha beneficiato dei contributi a sostegno per complessivi 89 milioni di euro rispetto ai 193 milioni di euro stanziati lo scorso anno (che coprivano il periodo marzo-giugno 2020).

I settori del trasporto passeggeri su gomma e del trasporto merci registrano rispettivamente un incremento di 41 milioni di euro (+6% rispetto al 2020, sia per i maggiori ricavi da servizi di trasporto, sia grazie ai maggiori contributi governativi previsti in Olanda per 12 milioni di euro) e di 66 milioni di euro (+7% rispetto al 2020, per i

maggiori ricavi operativi legati ai volumi).

L'**EBITDA** del settore Trasporto si attesta a fine 2021 ad un valore positivo di 1.345 milioni di euro, registrando un incremento pari a 393 milioni di euro rispetto a dicembre 2020. L'impatto positivo al livello dei ricavi operativi viene solo in parte assorbito dall'incremento dei costi operativi (costo del personale e costi per servizi legati principalmente all'incremento dell'offerta commerciale, alla crescita dei costi di sanificazione e di energia elettrica da trazione).

Il **Risultato operativo (EBIT)** è positivo per 49 milioni di euro. Nonostante la presenza nel 2020 della svalutazione del materiale rotabile, il valore positivo dell'EBIT è fortemente impattato dagli ammortamenti, rimasti pressoché invariati rispetto allo scorso anno.

I **Proventi e oneri finanziari**, positivi per 72 milioni di euro, sono in incremento rispetto allo stesso periodo del 2020 principalmente per la presenza di un rilascio di un fondo rischi (161 milioni di euro) di Trenitalia accantonato nel 2020 per fronteggiare il valore ritenuto non rimborsabile della linea di credito PCS (Parent Company Support - originariamente erogata da FS SpA a favore della controllata indiretta Trenitalia c2c e contro-garantita da Trenitalia).

Le **imposte sul reddito** del settore ammontano nel periodo di riferimento ad un valore positivo pari a 11 milioni di euro, in decremento di 42 milioni di euro.

SETTORE INFRASTRUTTURA

Nel Settore Infrastruttura opera sia Rete Ferroviaria Italiana SpA, 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 dei servizi di collegamento via mare con le isole maggiori, sia la società Anas SpA che, con le sue controllate, gestisce la rete stradale e, in parte, autostradale italiana di interesse nazionale. In minore quota, legata ad aspetti dimensionali, contribuisce ai risultati del Settore 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, Brenner Basis Tunnel SE, Tunnel Ferroviario del Brennero SpA (TFB), Tunnel Euralpin Lyon Turin (TELT), Grandi Stazioni Rail SpA e Metropark SpA.

valori in milioni di euro

	2021	2020	VARIAZIONE	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	5.936	5.041	895	17,8
Altri proventi	250	215	35	16,3
RICAVI OPERATIVI	6.186	5.256	930	17,7
COSTI OPERATIVI	(5.555)	(4.603)	(952)	(20,7)
EBITDA	631	653	(22)	(3,4)
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	277	160	117	73,1
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO (GRUPPO E TERZI)	301	(72)	372	>200

	31.12.2021	31.12.2020	VARIAZIONE
CAPITALE INVESTITO NETTO	37.026	37.050	(24)

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

Il settore Infrastruttura chiude l'anno 2021 con un **Risultato netto** positivo pari a 301 milioni di euro, in incremento di 372 milioni di euro rispetto all'anno 2020.

I **Ricavi operativi** ammontano nel 2021 a 6.186 milioni di euro, in forte crescita rispetto al 2020 di 930 milioni di euro (+18% circa). In par-

ticolare, la variazione è sostanzialmente dovuta all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- * maggiori ricavi attribuibili ad Anas per circa 480 milioni di euro, sostanzialmente quale saldo netto di maggiori ricavi relativi agli investimenti tecnici per 470 milioni di euro (tale

partita trova corrispondente variazione nei costi) e maggiori proventi derivanti dalle società concessionarie di autostrade a pedaggio per 109 milioni di euro (royalties, proventi da servizi connessi alla mobilità o alla gestione di rete) in parte neutralizzati da minori contributi

governativi pari a 54 milioni di euro (principalmente per assenza di contributi governativi per emergenza Covid-19 relativi alla Legge n. 77 del 17 luglio 2020 per minori incassi da pedaggi autostradali Anas, pari a 151 milioni di euro, maggiori contributi per le cosiddette strade di rientro relativi alla Legge n. 106 del 23 luglio 2021, pari a 30 milioni di euro e maggiori contributi per 66 milioni di euro relativi al DL 4/2022 (cd. Decreto Sostegni ter) a compensazione delle minori entrate Anas dovute alla contrazione della circolazione autostradale registrata nell'anno 2021 a causa dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 e per l'incremento dei costi per l'illuminazione delle strade statali gestite;

- * incremento dei ricavi attribuibili a RFI per:
 - o vendita trazione elettrica pari a 192 milioni di euro (tale partita trova corrispondente variazione nei costi), legato ai maggiori volumi di treni km circolati e al notevole rialzo dei prezzi dell'energia, che ha portato il rispettivo costo per elettricità a valori vicini ai massimi storici, rispetto al medesimo periodo del 2020 (in particolare, il 2020 ha registrato il costo dell'energia a valori più bassi dall'inizio delle quotazioni del mercato elettrico dal 2004);
 - o pedaggio pari a 185 milioni di euro quale effetto di: +71 milioni di euro attribuibili

all'incremento dei volumi di traffico registrati nel corso dell'anno; maggiori ricavi da pedaggio anni precedenti per 116 milioni di euro derivanti principalmente dal recupero dei canoni di accesso all'infrastruttura AV/AC a carico delle IF previsto dalla Delibera ART n. 88/2021 per il periodo 2014-2015 (124 milioni di euro), in parte compensato dalla rilevazione dei conguagli previsti dalla Delibera ART n. 175/2021 in favore delle imprese operanti in regime di Open Access (89 milioni di euro);

- o contributi per 80 milioni di euro di cui 30 milioni di euro derivanti dai contributi governativi (compensazione per minori introiti) ed i restanti 50 milioni di euro dall'incremento del Contratto di Programma parte Servizi sia per la parte relativa alla manutenzione ordinaria che per le altre attività (security, navigazione, ecc.);
- o plusvalenze riguardanti la vendita di materiali fuori d'uso e tolto d'opera per 49 milioni di euro;
- * riduzione dei ricavi per 183 milioni di euro determinati dalla cessione delle partecipazioni del Gruppo Sitaf nel 2021.

L'**EBITDA** del settore Infrastruttura si attesta, a tutto dicembre 2021, ad un valore positivo di 631 milioni di euro e registra un decremento di 22 milioni di euro rispetto al 2020: la migliore contribuzione di RFI è più che neutralizzata dalla riduzio-

ne del margine di Anas e dall'effetto della cessione delle partecipazioni del Gruppo Sitaf.

L'**EBIT** del settore Infrastruttura si attesta nel 2021 ad un valore positivo di 277 milioni di euro, in miglioramento di 117 milioni di euro rispetto a dicembre 2020. L'arretramento a livello di EBITDA viene ad essere completamente neutralizzato dall'effetto positivo derivante dalla presenza nell'anno 2020 di un accantonamento effettuato da RFI al fondo per le politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione e dal minor accantonamento rispetto al 2020, effettuato da Anas, del Fondo IFRS 9 per le voci crediti commerciali e per diritti finanziari concessori. I maggiori ammortamenti di RFI (principalmente variazione delle aliquote conseguente all'aumento dei treni km circolati nell'esercizio 2021) sono più che compensati da minori ammortamenti derivanti dall'effetto della cessione delle partecipazioni del Gruppo Sitaf nel 2021.

I **Proventi e oneri finanziari**, positivi per 33 milioni di euro, in forte miglioramento rispetto al 2020 di 245 milioni di euro, principalmente riconducibile all'effetto della cessione delle partecipazioni del Gruppo Sitaf nel 2021 (+42 milioni di euro) e alla presenza nel 2020 della svalutazione del credito verso Strada dei Parchi (+167 milioni di euro).

Le **Imposte sul reddito** del settore ammontano nel 2021 ad un valore negativo di 9 milioni di euro e registrano un miglioramento rispetto al medesimo periodo del 2020 di 11 milioni di euro, principalmente per effetto della sopracitata cessione.

SETTORE SERVIZI IMMOBILIARI

Nel Settore Servizi Immobiliari opera principalmente la società FS Sistemi Urbani Srl, che si occupa dei servizi di asset management, commercializzazione e valorizzazione del patrimonio non funzionale del Gruppo.

Contribuisce ai risultati del Settore, solo per la sua attività di gestione immobiliare, anche la Capogruppo che, oltre a fornire gli indirizzi strategici in materia immobiliare e di asset allocation (ad esempio, scissioni, fu-

sioni, conferimenti in società veicolo, ecc.) alle società del Gruppo, si occupa della vendita degli immobili e dei terreni di trading facenti parte degli asset immobiliari di sua proprietà.

valori in milioni di euro

	2021	2020	VARIAZIONE	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	117	107	10	9,3
Altri proventi		(1)	1	100,0
RICAVI OPERATIVI	117	106	11	10,4
COSTI OPERATIVI	(106)	(95)	(11)	(11,6)
EBITDA	11	11		
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)		(6)	6	100,0
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO (GRUPPO E TERZI)	(2)	(10)	8	80,0

	31.12.2021	31.12.2020	VARIAZIONE
CAPITALE INVESTITO NETTO	1.434	1.452	(18)

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

Il Settore Servizi Immobiliari chiude il 2021 con un **Risultato netto** del periodo negativo pari a 2 milioni di

euro, in miglioramento di 8 milioni di euro rispetto al medesimo periodo del 2020, principalmente dovuto alla

presenza nel 2020 di maggiori svalutazioni dei crediti.

SETTORE ALTRI SERVIZI

Nel Settore Altri Servizi opera Ferrovie dello Stato Italiane SpA, nel suo ruolo di holding del Gruppo e per le attività che non rientrano nella gestione immobiliare sopra descritta, che indirizza e coordina le politiche e le strategie industriali delle società operative facenti parte del Gruppo. Le altre società del Settore sono:

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; Italcertifier 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, deputata a governare la strategia ICT di Gruppo.

valori in milioni di euro

	2021	2020	VARIAZIONE	%
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	613	589	24	4,1
Altri proventi	12	10	2	20,0
RICAVI OPERATIVI	625	599	26	4,3
COSTI OPERATIVI	(671)	(612)	(59)	(9,6)
EBITDA	(46)	(13)	(33)	>(200)
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	(102)	(62)	(40)	(64,5)
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO (GRUPPO E TERZI)	(22)	(47)	25	53,2

	31.12.2021	31.12.2020	VARIAZIONE
CAPITALE INVESTITO NETTO	447	710	(263)

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

Nel 2021 il settore Altri Servizi ha realizzato un **Risultato netto del periodo** negativo per 22 milioni di euro, con un miglioramento rispetto al precedente esercizio di 25 milioni di euro.

I **Ricavi operativi**, pari a 625 milioni di euro, registrano una crescita di 26 milioni di euro rispetto al 2020, attribuibile sostanzialmente alle attività informatiche di FSTechnology.

L'**EBITDA** si attesta nel 2021 ad un valore negativo di 46 milioni di euro, in peggioramento di 33 milioni di euro rispetto al 2020, in relazione sia alla presenza nel 2020 di un provento straordinario della Capogruppo pari a 13 milioni di euro (positivo esito del ricorso proposto avverso l'Agenzia delle Entrate volto ad ottenere il rimborso dell'imposta di registro e relativi interessi pagati per la cessione della rete elettrica al gestore nazionale di riferimento, Terna SpA), sia a maggiori costi della Capogruppo.

L'**EBIT** del settore si attesta nel periodo in esame ad un valore negativo di 102 milioni di euro, in arretramento di 40 milioni di euro rispetto al medesimo periodo del 2020. Al peggioramento registrato a livello di EBITDA si aggiunge un maggior peso degli ammortamenti.

Il **Saldo della gestione finanziaria** nel 2021 è positivo per 60 milioni di euro e risulta in forte miglioramento rispetto al 2020 di 52 milioni di euro, sia per minori oneri finanziari, sia per la presenza nel 2020 di maggiori svalutazioni di partecipazioni in società del Gruppo.

Le **Imposte sul reddito** del settore ammontano nel 2021 ad un valore positivo di 20 milioni di euro, in aumento rispetto al 2020 di 13 milioni di euro. Si ricorda che tale posta acco-

glie, nell'ambito delle attività tipiche della Capogruppo, gli effetti positivi derivanti dalla gestione del consolidato fiscale.



FINANZIAMENTI E CONTRATTI CORRELATI DEL SETTORE ALTRI SERVIZI

CONFERMA RATING STANDARD AND POOR'S

In data 18 febbraio 2021 l'agenzia Standard and Poor's ha confermato nuovamente, rispetto all'ultima valutazione avvenuta a luglio 2020, sia l'Issuer Credit Rating a "BBB" che lo Stand Alone Credit Profile (SACP) a "bbb+", quest'ultimo dunque un notch sopra al rating complessivo di FS SpA e della Repubblica Italiana. L'outlook rimane negativo.

DELIBERA NUOVI BOND E FINANZIAMENTI

In data 23 febbraio 2021 il Consiglio di Amministrazione di FS Italiane ha deliberato l'emissione di nuovi prestiti obbligazionari (riservati agli Investitori istituzionali a valere sul Programma EMTN quotato presso la Borsa valori di Dublino) e il ricorso ad altri strumenti finanziari, per un importo complessivo massimo di 2 miliardi e 900 milioni di euro.

I proventi raccolti sul mercato dei capitali di debito finanzieranno i fabbisogni di medio-lungo termine del Gruppo FS del 2021. In particolare, saranno destinati all'acquisto di nuovi convogli per il trasporto passeggeri regionale e per quello a media-lunga percorrenza, anche in ambito internazionale, nonché all'infrastruttura ferroviaria.

EMISSIONE OBBLIGAZIONARIA GREEN - SERIE 17 EMTN

In data 18 marzo 2021 - con regolamento il 25 marzo - FS Italiane SpA ha collocato il suo terzo green

bond per l'ammontare di 1 miliardo di euro. Il titolo ha cedola fissa pari allo 0,375% e scadenza 25 marzo 2028 ed è stato emesso a valere sul Programma EMTN aggiornato il 12 marzo 2021.

L'emissione si inquadra nell'ambito del Green Bond Framework istituito da FS SpA al fine di finanziare progetti con impatti positivi in termini di sostenibilità ambientale; nello specifico, i proventi dell'emissione sono destinati al rinnovo del materiale rotabile per il trasporto pubblico come di seguito dettagliato:

- * nuovi treni elettrici Pop e Rock per il trasporto passeggeri regionale;
- * nuovi treni elettrici Alta Velocità ETR 1000 per il trasporto passeggeri a lunga percorrenza, anche in ambito internazionale.

Entrambi i progetti assicurano miglioramenti dell'efficienza energetica, riduzione delle emissioni di CO₂ e lo shift modale verso l'utilizzo del treno nel trasporto pubblico locale e nella lunga percorrenza.

Per questa operazione FS Italiane SpA vede confermata la certificazione dalla Climate Bonds Initiative (CBI), organizzazione no profit che promuove a livello mondiale la finanza sostenibile come strumento per contrastare i cambiamenti climatici. La certificazione della CBI e i progetti finanziati da FS Italiane SpA confermano il forte impegno della stessa sui temi ESG, promosso dal Gruppo attraverso operazioni di finanza sostenibile.

L'allocazione dei proventi dell'emissione è avvenuta mediante la sottoscrizione di intercompany loan tra

FS SpA e Trenitalia SpA.

L'emissione si inquadra nell'ambito dei complessivi 2,9 miliardi di euro, deliberati il 23 febbraio 2021 dal CdA di FS SpA per i fabbisogni di medio-lungo termine del Gruppo del 2021.

EMISSIONE OBBLIGAZIONARIA IN PRIVATE PLACEMENT CON EUROFIMA

In data 19 aprile 2021 FS Italiane SpA ha finalizzato con Eurofima una nuova emissione obbligazionaria in private placement, per 250 milioni di euro, a tasso variabile e scadenza aprile 2041 (durata ventennale). I treni oggetto di finanziamento sono allineati ai criteri della tassonomia europea e contribuiscono positivamente alla sostenibilità ambientale e sociale promuovendo il modal shift to rail.

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

NUOVI CONTRATTI DI PRESTITO BANCARI

Nel mese di giugno 2021 FS Italiane SpA ha sottoscritto tre contratti di prestito bancari per un importo complessivo di 500 milioni di euro, della durata di 3 anni e finalizzati a finanziare parte dei fabbisogni annuali del gestore dell'infrastruttura ferroviaria.

In particolare, sono stati stipulati prestiti il 16 giugno 2021 con UniCredit per 200 milioni di euro, il 22 giugno 2021 con Intesa San Paolo per 200 milioni di euro ed il 28 giugno

2021 con Banco BPM per 100 milioni di euro.

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

Anche tale operazione si inquadra nell'ambito dei complessivi 2,9 miliardi di euro, deliberati il 23 febbraio 2021 dal CdA di FS Italiane SpA per la copertura dei fabbisogni di medio-lungo termine del Gruppo del 2021.

SOTTOSCRITTA LA NUOVA SUSTAINABILITY LINKED FACILITY

In data 25 giugno 2021 FS Italiane SpA ha stipulato, con un sindacato di sei istituzioni finanziarie, la nuova linea di credito committed e revolving, di ammontare pari a 2,5 miliardi di euro e durata triennale, che rappresenta l'operazione finanziaria più grande di sempre per il Gruppo. La linea, sottoscritta con FS Holding da Intesa Sanpaolo, UniCredit, Cassa depositi e prestiti, Credit Agricole CIB, CaixaBank e Banca Popolare di Sondrio, è il primo prodotto Sustainability linked del Gruppo FS Italiane, grazie alla previsione contrattuale di meccanismi di revisione del margine e della commitment fee al raggiungimento di target relativi a quattro key performance indicator che fotografano l'impegno del Gruppo su molteplici temi in ambito ESG.

La finalizzazione dell'operazione segue una selezione competitiva tra banche, che ha permesso di ottenere dal mercato entro il primo semestre del 2021 una nuova linea committed più ampia rispetto a quella precedente.

I fondi della linea di credito saranno

utilizzati per soddisfare le esigenze di liquidità del Gruppo e saranno allocati tramite prestiti intercompany alle società controllate che ne beneficeranno.

CONFERMA RATING FITCH

In data 18 novembre 2021 l'agenzia Fitch Ratings ha rilasciato la valutazione annuale del profilo di credito di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, confermando l'Issuer Default Rating a "BBB-" e l'outlook stabile che riflette quello della Repubblica Italiana.

Fitch ha inoltre confermato lo Stand Alone Credit Profile di FS Italiane SpA a "bbb-", anch'esso in linea con quello della Repubblica Italiana.

CONFERMA RATING E MIGLIORAMENTO OUTLOOK STANDARD AND POOR'S

In data 24 novembre 2021 l'agenzia Standard and Poor's ha nuovamente confermato l'Issuer Credit Rating di FS a "BBB" e lo Stand Alone Credit Profile (SACP) a "bbb+", quest'ultimo dunque un notch sopra al rating della Repubblica Italiana e a quello complessivo della stessa Ferrovie dello Stato Italiane SpA.

Elemento di novità nella valutazione è il miglioramento dell'outlook, che passa da negativo a positivo.

NUOVI CONTRATTI DI PRESTITO BANCARI

Nel mese di dicembre 2021 FS Italiane SpA ha sottoscritto due contratti di prestito bancari per un importo complessivo di 200 milioni di euro e della durata di 3 anni.

In particolare, sono stati stipulati prestiti il 7 dicembre 2021 con Intesa Sanpaolo per 50 milioni di euro ed il

9 dicembre 2021 con CaixaBank per 150 milioni di euro.

Anche tale operazione si inquadra nell'ambito dei complessivi 2,9 miliardi di euro, deliberati il 23 febbraio 2021 dal CdA di FS SpA per la copertura dei fabbisogni di medio-lungo termine del Gruppo del 2021.

PROGRAMMA EMTN AGGIORNATO E AMPIATO FINO A 9 MILIARDI DI EURO

In data 15 dicembre 2021 FS Italiane SpA ha aggiornato il Programma di emissioni obbligazionarie denominato Euro Medium Term Note Programme (EMTN), quotato alla Borsa valori di Dublino e riservato agli Investitori istituzionali.

In occasione di questo aggiornamento, FS Italiane SpA ha ampliato il plafond massimo del Programma fino a 9 miliardi di euro, dai precedenti 7 miliardi di euro, sottoscrivendo la documentazione con 27 banche dealer.

Dal 2013, data di implementazione dell'EMTN Programme, FS Italiane SpA ha collocato 17 emissioni obbligazionarie private e pubbliche, di cui tre Green Bond.

EMISSIONE OBBLIGAZIONARIA "GREEN" IN PRIVATE PLACEMENT CON LA BEI

In data 16 dicembre 2021 la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) ha sostenuto l'acquisto di convogli moderni ad alta velocità da parte di Trenitalia SpA per le linee italiane e spagnole, sottoscrivendo in private placement un green bond emesso da FS SpA per 350 milioni di euro e scadenza nel 2038. Il bond emesso da FS SpA consiste nel primo green bond mai sottoscritto dalla BEI.

Il progetto rinforza l'espansione dell'alta velocità e del trasporto sulla rete transeuropea di trasporto (TEN-T) in Italia e Spagna, promuovendo un mercato ferroviario

unico e il trasferimento del traffico stradale e aereo a quello ferroviario, in linea con il 4th Railway Package dell'Unione Europea (UE).

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

FINALIZZAZIONE DI OPERAZIONI DI CESSIONE PRO SOLUTO

In data 22 dicembre 2021 sono stati sottoscritti gli atti di cessione pro soluto delle somme pluriennali dovute dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili alle principali società del Gruppo FS, ai sensi del DL Rilancio 2020 e della Legge di Bilancio 2021, in relazione alle misure varate dallo Stato italiano per fronteggiare gli effetti economici della pandemia da Covid-19.

I contributi, dovuti dal 2022 al 2034, sono stati ceduti a Unicredit Factoring, nel ruolo di cessionario, a se-

guito di un confronto competitivo indetto nel mese di novembre 2021 da FS SpA Holding che ha coordinato, strutturato e negoziato le operazioni per conto di Trenitalia SpA e RFI SpA nel ruolo di cedenti, per somme complessivamente pari a circa 445 milioni di euro.

UPGRADE DEL RATING RILASCIATO DA FITCH

In data 23 dicembre 2021 Fitch ha innalzato da "BBB-" a "BBB" il Long-Term Issuer Default Rating di Ferrovie dello Stato Italiane SpA. Anche il rating del Programma e dei bond EMTN emessi da FS SpA sono stati elevati a "BBB".

Fitch ha inoltre innalzato lo Stand Alone Credit Profile (SCP) di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, passato a "bbb" da "bbb-".

L'outlook rimane stabile, anch'esso in linea con quello della Repubblica Italiana.



PERFORMANCE ECONOMICHE E FINANZIARIE DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

CONTI ECONOMICI

valori in milioni di euro

	2021	2020	VARIAZIONE	%
RICAVI OPERATIVI	163	197	(34)	(17)
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	153	189	(36)	(19)
- Altri ricavi	10	8	2	25
COSTI OPERATIVI	(268)	(256)	(12)	5
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	(105)	(59)	(46)	78
Ammortamenti	(25)	(23)	(2)	9
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(2)	(5)	3	(60)
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	(132)	(87)	(45)	52
Proventi e oneri finanziari	99	115	(16)	(14)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	(33)	28	(61)	NA
Imposte sul reddito	33	13	20	154
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	0	41	(41)	(100)

Il **Risultato netto** dell'esercizio 2021, pari a +0,1 milioni di euro, evidenzia un decremento rispetto all'esercizio precedente di 41 milioni di euro, attribuibile principalmente alla componente operativa (-46 milioni di euro), alla componente finanziaria (-16 milioni di euro) in parte compensate dall'andamento della componente fiscale (+20 milioni di euro).

Il decremento del **Margine operativo lordo** (EBITDA), pari a 46 milioni di

euro, è il risultato di una diminuzione dei Ricavi operativi (-34 milioni di euro) al quale è seguito un incremento dei Costi operativi (-12 milioni di euro), legati a quanto più chiaramente indicato nel seguito.

Il decremento dei **Ricavi operativi** è determinato prevalentemente dalla riduzione dei ricavi da contratto con i clienti per l'effetto combinato generato dalla riduzione dei ricavi da commesse estere e dei servizi

resi dalla Capogruppo alle società controllate, per complessivi 43 milioni di euro, compensato dall'aumento delle vendite di immobili e terreni di trading, per 11 milioni di euro. L'incremento dei **Costi operativi** è dovuto principalmente all'aumento del costo del personale (+4 milioni di euro), all'incremento delle variazioni di giacenze di immobili e terreni trading, a seguito dell'aumento registrato nel costo del venduto (+6 milioni di euro), alla risoluzione favorevole di un con-

tenzioso tributario promosso da Ferrovie dello Stato SpA e da Terna SpA nello scorso esercizio (+13 milioni di euro), all'aumento delle quote associative (+2 milioni di euro), ai maggiori oneri sostenuti principalmente per contenziosi (+2 milioni di euro) e per versamento di imposte e tasse (+4 milioni di euro) cui si contrappongono i minori servizi connessi a commesse estere (-21 milioni di euro).

L'aumento a livello di **Risultato operativo** (EBIT) verso il dato 2020, pari a 45 milioni di euro, deriva da quanto descritto in precedenza a livello di EBITDA, ma è leggermente attenuato dalle minori svalutazioni complessive registrate sui crediti e sulle disponibilità liquide (considerando anche gli effetti derivanti dall'applicazione del principio IFRS 9), parzialmente compensati dai maggiori ammortamenti di periodo.

Il peggioramento del **Saldo dei proventi e oneri finanziari** è imputabile principalmente al decremento dei dividendi distribuiti dalle società controllate, collegate e terzi per complessivi 66 milioni di euro e all'incremento netto degli oneri finanziari relativi a derivati Cross Currency Swap di copertura in Cash Flow Hedge ai fini della copertura dell'oscillazione dei tassi di cambio per 8 milioni di euro cui si contrappongono le minori svalutazioni di partecipazioni in società del gruppo per 33 milioni di euro, l'incremento netto degli utili su cambi di periodo pari a 15 milioni di euro essenzialmente rilevato sui finanziamenti a breve e medio lungo termine in sterline e sulle operazioni legate alla commessa Metro Riyadh, gli interessi che, a seguito della condanna definitiva della Regione Basilicata al pagamento in favore di Trenitalia SpA dei disavanzi di eser-

cizio spettanti per gli anni dal 1987 al 1993, la stessa dovrà retrocedere a Ferrovie dello Stato Italiane SpA per 5 milioni di euro e il miglioramento del saldo netto dei proventi su debiti per 5 milioni di euro.

Le **Imposte sul reddito** presentano un incremento complessivo di 20 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente attribuibile principal-

mente ai maggiori proventi da consolidato fiscale (-12 milioni di euro), iscritti a fronte di maggiori imposte IRES trasferite dalle società del Gruppo, alle minori rettifiche registrate sulle imposte di esercizi precedenti (-1 milioni di euro) ed alla variazione negativa registrata nelle imposte anticipate e differite (-6 milioni di euro).



STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO

valori in milioni di euro

	31.12.2021	31.12.2020	VARIAZIONE
ATTIVITÀ			
Capitale circolante netto gestionale	436	442	(6)
Altre attività nette	228	287	(59)
CAPITALE CIRCOLANTE	664	729	(65)
Immobilizzazioni tecniche	552	543	9
Partecipazioni	38.056	38.062	(6)
CAPITALE IMMOBILIZZATO NETTO	38.608	38.605	3
TFR	(7)	(8)	1
Altri fondi	(318)	(312)	(6)
TFR E ALTRI FONDI	(325)	(320)	(5)
CAPITALE INVESTITO NETTO	38.947	39.014	(67)
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(629)	(579)	(50)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	(327)	(301)	(26)
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	(956)	(880)	(76)
MEZZI PROPRI	39.903	39.894	9
COPERTURE	38.947	39.014	(67)

Il **Capitale investito netto**, pari a 38.947 milioni di euro, si è decemantato nel corso dell'esercizio 2021 di appena 67 milioni di euro per l'effetto combinato del decremento del Capitale circolante (-65 milioni di euro), degli altri fondi (-5 milioni di euro) e dell'incremento del Capitale immobilizzato netto (+3 milioni di euro).

Il **Capitale circolante netto gestionale**, pari a 436 milioni di euro, subisce un decremento nel corso dell'esercizio di soli 6 milioni di euro, attribuibile essenzialmente al decremento delle rimanenze per immobili e terreni di trading (-14 milioni di euro), al decremento complessivo dei crediti commerciali verso società del

Gruppo e dei debiti commerciali verso fornitori (+8 milioni di euro) e al decremento degli acconti a fornitori (-1 milione di euro).

Le **Altre attività nette** subiscono un decremento di 59 milioni di euro, derivante principalmente dalla diminuzione dei crediti correnti (-87 milioni di euro), attribuibili per la maggior parte ai crediti verso le società del Gruppo per i dividendi di Rete Ferroviaria Italiana SpA, al decremento dei debiti correnti e non correnti (+22 milioni di euro), dovuti soprattutto ai debiti per consolidato fiscale, ai debiti verso il personale, ai debiti verso il fondo a gestione bilaterale, ai debiti verso le società controllate per l'IVA

di Pool e ad altri debiti verso terzi, ed al decremento del debito verso l'Era-rio per IVA (+8 milioni di euro).

Il **Capitale immobilizzato netto** si attesta a 38.608 milioni di euro e registra una variazione positiva di 3 milioni di euro rispetto all'esercizio 2020 riconducibile al decremento netto delle partecipazioni (-5 milioni di euro), principalmente per la svalutazione di partecipazioni in società controllate, a fronte di un incremento delle attività immateriali e materiali (+1 milioni di euro) e degli investimenti immobiliari (+7 milioni di euro).

La **Posizione finanziaria netta** registra una variazione positiva di 76 milioni di euro principalmente legata

alla sottoscrizione nel mese di dicembre di nuovi prestiti bancari con Banco BPM e La Caixa per un importo nominale totale pari a 200 milioni di euro in capo a Ferrovie dello Stato Italiane SpA non ancora assegnati a società del Gruppo cui si contrappongono i finanziamenti a medio/lungo termine concessi a Blufferies Srl, TrainOSE SA, Qbuzz BV, TX Logistik AG e Trenitalia France Sas per un importo complessivo pari a 105 milioni di euro attraverso l'impiego di proprie disponibilità liquide, il versamento effettuato a Nugo SpA per 10 milioni di euro, ai fini del ripianamento della perdita e della ricostituzione del capitale sociale, e all'erogazione alla Regione Sardegna del contributo ricevuto dal MIMS, pari a 9 milioni di euro e relativo al Programma Operativo Nazionale Trasporti (PON-T) 2000-2006, successivamente trasferito dalla Regione Sardegna a Trenitalia SpA. Nel corso dell'anno sono state completate nuove sottoscrizioni di prestiti obbligazionari e nuovi finanziamenti bancari per un totale di 2,3 milioni di euro, di cui 2,1 milioni di euro sono stati prontamente messi a disposizione delle principali società del Gruppo, per il cui dettaglio si rimanda alle sezioni 22 Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi derivati) e 29 Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine della presente relazione. Infine, sono stati rimborsati 0,8 milioni di euro relativi a finanziamenti bancari e prestiti obbligazionari.

I **Mezzi propri**, infine, evidenziano un incremento di 9 milioni di euro dovuto essenzialmente ai derivati attivi registrati nel 2020 (6 milioni di euro) rispetto ai derivati passivi registrati nell'esercizio corrente (3 milioni di euro).



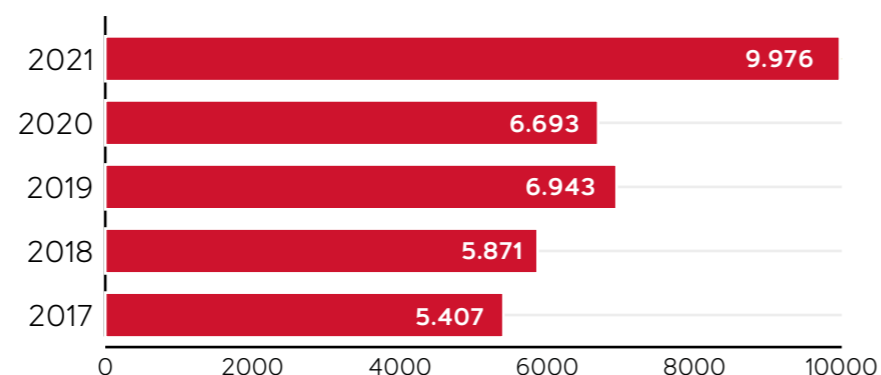
INVESTIMENTI

Nonostante il perdurare della crisi pandemica e della conseguente crisi economica, il Gruppo FS Italiane è riuscito a dare continuità alle azioni di sviluppo degli investimenti e ha mantenuto anche nel 2021, 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 costante crescita. Infatti, dopo essersi attestata nel 2020 come il principale investitore in Italia, nonostante lo scenario pandemico, nel 2021 ha proseguito anche con maggior impulso nella crescita dei volumi di spesa per investimenti, continuando a sostene-

re lo sviluppo e il rinnovo del settore dei trasporti, dell'infrastruttura e della logistica.

In sintesi, la spesa per investimenti complessivi realizzati dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel corso

del 2021 è pari a 9.976 milioni di euro, di cui 2.322 milioni di euro in autofinanziamento e 7.654 milioni di euro contribuiti da fonti pubbliche, con un incremento pari a circa il 49% rispetto all'analogo dato di fine 2020.



Guardando poi ai volumi di investimenti tecnici complessivi, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha sviluppato e gestito nel corso dell'esercizio 2021 una spesa mai raggiunta prima d'ora pari a 12,5 miliardi di euro circa²⁶ (+40% rispetto alla fine del 2020, quando il dato era pari a circa 9 miliardi di euro), di cui il 98% in Italia, così composti:

- * circa l'84,1% degli investimenti tecnici ha riguardato il settore operativo Infrastruttura, nel cui ambito i progetti di RFI SpA hanno inciso per 8.033 milioni di euro (di cui 5.640 milioni per la Rete Convenzionale/AC, 80

milioni per la rete AV/AC Torino-Milano-Napoli e 2.313 milioni per anticipi contrattuali²⁷ alle imprese fornitrici) e quelli del gruppo Anas per 2.241 milioni di euro (di cui 295 milioni per anticipi contrattuali alle imprese fornitrici);

- * circa il 15,7% degli investimenti complessivi si concentra nel settore operativo Trasporto, per interventi dedicati al trasporto passeggeri su ferro e su gomma, sia in Italia che all'estero, e al trasporto merci. In particolare, Trenitalia SpA registra investimenti per 1.618 milioni di euro

(inclusivi della manutenzione ciclica), il gruppo Mercitalia per circa 136 milioni di euro, il gruppo Busitalia per 58 milioni di euro e le rimanenti società operanti all'estero per 134 milioni di euro (Netinera, c2c, Trenitalia UK, Trenitalia France e TrainOSE);

- * la restante quota, pari a circa lo 0,2% degli investimenti complessivi, è relativa al settore Immobiliare e Altri Servizi, realizzato principalmente da FSTechnology e da Ferrovie dello Stato Italiane, prevalentemente per lo sviluppo di progetti ICT.

²⁶ Gli investimenti tecnici, la cui definizione è contenuta nel paragrafo Legenda e glossario, ricomprendono, rispetto al dato degli investimenti contabili consolidati, precedentemente citato, anche gli investimenti contabilizzati secondo l'IFRIC 12 di Anas SpA e FSE SpA (per circa 2 miliardi di euro) e per la differenza gli investimenti delle società di scopo non consolidate con il metodo integrale (ad esempio, TELT, BBT, ecc.).

²⁷ Connessi anche all'articolo 207, commi 1 e 2 della Legge n.77 del 17.07.2020 cd. ex Decreto Rilancio.

INVESTIMENTI SULL'INFRASTRUTTURA

In dettaglio, RFI SpA ha realizzato sulla rete ferroviaria nazionale investimenti pari a 8.033 milioni di euro, rappresentati per 2.313 milioni di euro da anticipi contrattuali alle imprese fornitrici e per 5.720 milioni di euro da opere realizzate, destinate per:

- * il 45% alla sicurezza, tecnologie e mantenimento in efficienza. Da segnalare che 151 milioni di euro (circa il 5% della spesa complessiva al netto degli anticipi) sono dedicati a interventi in tecnologie d'avanguardia;

- * il 55% alla realizzazione di interventi sulle direttrici di interesse nazionale, ai progetti di sviluppo infrastrutturale della rete Convenzionale/AC, al completamento della linea AV Torino-Milano-Napoli e alle grandi opere realizzate per lotti costruttivi principalmente sulle linee AV/AC Verona-Padova - tratta Verona-Vicenza e sulla Milano-Verona - tratta Brescia-Verona.

Nel corso del 2021 le attività negoziali della società responsabile della gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale sono state riorganizzate per fronteggiare le restrizioni imposte dalla pandemia e sono stati pubblicati Bandi di gara per un valore di 7,8 miliardi di euro, di cui 3,3 miliardi di euro per interventi di manutenzione straordinaria, forniture e servizi e 4,5 miliardi di euro per in-

vestimenti di sviluppo.

Nel corso del 2021 sono state aggiudicate gare per un valore di 18,8 miliardi di euro²⁸, tra cui ricordiamo:

- * Napoli-Bari: raddoppio tratte Hirpinia-Orsara e Orsara-Bovino;
- * Brennero: Fortezza-Ponte Gardena;
- * Messina-Catania: raddoppio Letoianni-Giampileri e Fiume Freddo-Letoianni;
- * Connettività Porti (Livorno e Taranto);
- * Interventi vari di upgrading Tecnologie circolazione.

Riguardo alle principali attività progettuali:

- * nel Centro-Nord sono stati ultimati i progetti definitivi dell'ACC di Milano Certosa, della Lunetta di Gorizia, del Nodo di Verona Ovest, del potenziamento dello scalo di Brescia e della Pescia-Lucca. A luglio è stata avviata la rivisitazione del progetto definitivo della tratta Parma-Vicofertile mentre nel mese di dicembre è stata consegnata la revisione del progetto definitivo del raddoppio della tratta Andora-Finale della linea Genova-Ventimiglia;
- * nel Centro-Sud sono state ultimate le progettazioni definitive del nuovo PRG e ACC di Chieti ad aprile, dell'ACCM della tratta

Foggia-Bari Parco Nord a luglio e della Stazione AV Foggia Cervaro a novembre.

Nel Lazio sono stati ultimati i progetti definitivi del quadruplicamento Ciampino-Capannelle, del ripristino del binario esterno di Tuscolana, nell'ambito degli interventi del nodo di Pigneto. A dicembre è stata avviata la revisione del PD della Fermata di Pigneto FL4/FL6 e si sono concluse le PD delle delocalizzazioni provvisorie all'interno del PRG di Roma Tuscolana, dei Lotti 1,2,3 della Gronda merci di Roma Cintura Nord, delle sottostazioni elettriche (SSE) Ciampino e Albano all'interno del Quadruplicamento Ciampino - Capannelle.

In Campania a febbraio sono stati ultimati i progetti definitivi del Nodo complesso di Salerno Centrale, dell'ACC di Cava dei Tirreni con BCA e dell'ACC di Paduli.

In Sicilia a marzo sono stati ultimati i progetti definitivi dei Lotti 1 e 2 della Metroferrovia di Ragusa, mentre ad agosto si è concluso il progetto definitivo della nuova Stazione di Taranto Nasisi.

Le principali attivazioni infrastrutturali hanno riguardato:

Area Nord:

- * potenziamento tecnologico Venezia Mestre-Venezia S. Lucia;
- * 3^a fase dell'SCCM della tratta Venezia Mestre-Venezia Santa Lucia;

²⁸ Dato relativo alle aggiudicazioni provvisorie



- * interventi tecnologici relativi all'adeguamento del sistema SCMT nella tratta Macherio - Monza, all'interno del Potenziamento tecnologico della linea Chiasso - Monza;
- * fase 4 del PRG di Brescia;
- * una fase dell'ACCM Sesto San Giovanni nell'ambito del Potenziamento tecnologico Torino-Padova;
- * riattivazione all'esercizio della galleria San Tomaso presso il nodo di Genova e attivazione della prima fase di Genova Voltri;
- * fase funzionale del Potenziamento della linea Pistoia-Lucca-Viareggio;
- * adeguamento a sagoma P/C 80 della tratta Vernio-Prato (codifica dell'unità di carico della linea ferroviaria relativa al trasporto merci) nell'ambito dell'Upgrading prestazionale corridoio Scandinavia - Mediterraneo Area Tirrenica, linea Bologna - Prato.

Area Centro:

- * fase funzionale 1 del raddoppio della tratta Spoleto-Campello;
- * ACCM Nodo di Firenze 1^ fase;
- * il Modulo D dell'SCC del nodo di Roma;
- * interventi tecnologici relativi al progetto di upgrading della linea Direttissima Firenze-Roma sulla tratta Rovezzano (e) - Arezzo Sud (e);
- * ACC e il SCMT Bagni di Tivoli all'interno del raddoppio Lunghezza-Guidonia.

Area Sud:

- * fase funzionale 1 dell'ACC di Napoli Centrale;
- * il sistema SCC della tratta Capua (e) - Sparanise (i), all'interno del potenziamento tecnologico del Nodo di Napoli;
- * interventi tecnologici relativi all'ACC Multistazione sulla tratta Brindisi Lecce;
- * nel mese di novembre attivata la fermata Kennedy all'interno del Nodo di Palermo.

Per quanto riguarda lo sviluppo del piano degli investimenti nelle stazioni, in continuità con il precedente anno, sono proseguiti i due macro progetti per le stazioni Easy Station, per il miglioramento degli spazi fisici delle stazioni e dell'informazione al pubblico, e Smart Station, per "vestire" le stazioni di tecnologie digitali.

Nel macro progetto Easy Station rientrano interventi volti a:

- * innalzare i marciapiedi a standard H55 sul piano del ferro per permettere a tutti i viaggiatori l'accesso a raso ai treni e consentire alle persone con disabilità motoria su sedia a ruote di muoversi in modo il più possibile autonomo;
- * implementare il sistema di informazione al pubblico variabile;
- * migliorare l'accessibilità in stazione (illuminazione, ascensori, rampe, percorsi e mappe tattili, segnaletica fissa, realizzazione pensiline, ecc.) e il decoro.

Tali interventi riguardano 250 stazioni, individuate come le stazioni che hanno un valore di frequentazio-

ne pari ad oltre l'80% dei viaggiatori dell'intera rete, oltre che per le potenzialità di sviluppo, sia dal punto di vista infrastrutturale che dei servizi.

Nel 2021, a seguito del perdurare dell'emergenza da Covid-19, alcuni cantieri hanno registrato un ritardo nell'avvio e nella prosecuzione dei lavori, dovuto in particolare allo slittamento della pianificazione delle interruzioni di linea per consentire di realizzare i lavori in completa sicurezza. Sono stati tuttavia avviati circa 60 cantieri e i lavori di riqualificazione dei fabbricati viaggiatori di circa sette stazioni, sono comunque proseguiti in particolare gli interventi, relativi al business del trasporto pubblico locale, di upgrading alle banchine e miglioramento accessibilità. Sono in fase di completamento i lavori dei fabbricati viaggiatori delle stazioni dell'Aquila, Riccione, Civitanova e Latina.

I progetti sviluppati in ambito Smart Station introducono tecnologie avanzate nelle stazioni, quali il Wi-Li-fe, la telegestione degli impianti civili di stazione e l'inserimento dei tornelli, per aumentare la sicurezza in stazione. Nel corso del 2021 è stata conclusa la barriera di chiusura delle stazioni mediante inserimento di tornelli in corrispondenza del fronte binari di Roma Termini e sono in fase di completamento le barriere in corrispondenza degli ulteriori accessi della stazione di Roma Termini, di Milano Centrale e di Napoli piazza Garibaldi.

Con riferimento agli interventi sulla rete stradale gestita dal gruppo Anas, sono stati realizzati investimenti pari a 2.241 milioni di euro, composti per 295 milioni di euro da

anticipi contrattuali alle imprese fornitrici e per 1.946 milioni di euro da opere realizzate di cui: il 39% circa è stato dedicato alle nuove opere, il 59% al mantenimento in efficienza dell'infrastruttura stradale esistente e la rimanente parte principalmente ad altri interventi sulle dotazioni tecnologiche e informatiche.

Nel corso del 2021 sono stati pubblicati Bandi di Gara per un valore di 2,6 miliardi di euro, di cui 0,5 miliardi di euro per nuove opere e 1,3 miliardi di euro per lavori di manutenzione.

Nel corso dell'anno inoltre sono state aggiudicate Gare per un valore netto di 6,7 miliardi di euro, di cui 1 miliardo di euro per nuove opere e 4,9 miliardi di euro per lavori di manutenzione.

Le principali attivazioni che hanno interessato l'infrastruttura stradale sono relative alle seguenti opere:

- * A2 Mediterranea - messa in sicurezza del tratto dal km 433+785 svincolo di Campo Calabro (escluso) al km 442+077 svincolo di S. Caterina (incluso);
- * A3 Salerno - Reggio Calabria - messa in sicurezza del tratto dal km 433+785 svincolo di Campo Calabro (escluso) al km 442+077 svincolo di S. Caterina (incluso);
- * SS 51 di Alemagna - variante di Vittorio Veneto (Tangenziale Est in provincia di Treviso) collegamento La Sega - Ospedale 1° stralcio La Sega - Rindola;
- * SS 54 "del Friuli" - variante all'abitato di Cividale del Friuli al km 13+900.

INVESTIMENTI NEL TRASPORTO FERROVIARIO

Nell'ambito del trasporto ferroviario, Trenitalia SpA ha investito nel corso del 2021 circa 1.618 milioni di euro, destinandone il 60% all'acquisto di materiale rotabile, il 10% alla riqualificazione del materiale in esercizio, il 9% all'adeguamento tecnologico dei mezzi, ai sistemi informativi, al mantenimento e sviluppo degli impianti di manutenzione e il restante 21% alla manutenzione ciclica. I principali progetti di investimento distinti per area di business sono:

* Trasporto Passeggeri Long Haul su ferro - Mercato (412 milioni di euro). Sono stati consegnati due ETR 700. Le attività di revamping hanno riguardato la flotta ETR470 con la ristrutturazione di tre dei cinque treni destinati ad operare sulle linee greche, la flotta ETR1000 con la ristrutturazione di cinque degli otto treni destinati ad operare in Francia e gli interventi di adeguamento del sistema antincendio degli ETR500 e degli ETR 485/600. Gli interventi sugli impianti hanno previsto la definizione del nuovo piano di lavoro, che include il potenziamento e l'attrezzaggio nel nuovo IMC Torino smistamento, la riorganizzazione e l'ampliamento dell'IMC di Milano Martesana e di Napoli e l'aumento della capacità manutentiva a Roma San Lorenzo. Nell'anno 116 milioni di euro sono stati dedicati alla manutenzione ciclica del materiale rotabile.

* Trasporto Passeggeri Long Haul

su ferro - Servizio Universale (102 milioni di euro)
Gli interventi hanno riguardato principalmente l'adeguamento del sistema antincendio sulle carrozze Intercity e l'attivazione del nuovo impianto Clima (18 milioni

di euro e 260 carrozze adeguate). Proseguono interventi di manutenzione ciclica per circa 78 milioni di euro

* Trasporto Passeggeri Short Haul su ferro - Regionale (885 milioni di euro).



Nell'ambito del rinnovo della flotta per il trasporto regionale sono stati consegnati 42 treni Pop (245 milioni di euro), 50 treni Rock (394 milioni di euro), quattro treni Swing (14 milioni di euro) e corrisposti anticipi per l'acquisto di treni Blues per le regioni Lazio, Sardegna e Toscana (22 milioni di euro). Sono stati restituiti all'esercizio 21 treni TAF (10 milioni di euro)

dopo interventi di face-lift finalizzati all'incremento del comfort. Sono in corso gli interventi sul sistema tecnologico dei treni Vivalto (2 milioni di euro con 43 carrozze restituite all'esercizio). Prosegue l'adeguamento del sistema antincendio sulle flotte Minuetto, Carrozze MD, Vivalto ed Aln 663 (12,5 milioni di euro con 69 treni Minuetto, 105 car-

rozze MD e 53 carrozze Vivalto restituiti all'esercizio). Nel corso dell'anno circa 147 milioni di euro sono stati destinati alla manutenzione ciclica del materiale rotabile.

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

NUOVO MATERIALE	N. MEZZI	MATERIALE RISTRUTTURATO	N. MEZZI
CARROZZE/CARRI		CARROZZE/CARRI	408
Passeggeri Long Haul		Passeggeri Long Haul	260
CONVOGLI	101	<i>InterCity IC</i>	1
Passeggeri Long Haul	5	<i>Antincendio su carrozze</i>	259
<i>ETR 1000</i>	3	Regionale	148
<i>ETR 700</i>	2	<i>Antincendio su Carrozze Media Distanza</i>	105
Regionale	96	<i>Antincendio su Carrozze Vivalto</i>	53
<i>Treni Rock</i>	50	Adeg. Tenologico su Carrozze Vivalto	43
Treni Swing	4	CONVOGLI	131
<i>Treni Pop</i>	42	Passeggeri Long Haul servizio a mercato	41
		<i>Antincendio su ETR 500</i>	22
		<i>Antincendio su ETR 485/600</i>	11
		<i>Revamping ETR 470 (Hellenic Train)</i>	3
		<i>Revamping ETR 1000 Francia</i>	5
		Regionale	90
		<i>Treni TAF</i>	21
		<i>Antincendio su Treni Minuetto</i>	69

INVESTIMENTI NEL TRASPORTO SU GOMMA

Nell'ambito del Trasporto su gomma, sono stati consegnati per i servizi TPL:

- * 127 autobus a gasolio, due autobus a metano e due autobus usati elettrici per i servizi realizzati da Busitalia Veneto;
- * 61 autobus a gasolio per i servizi realizzati da Busitalia Campania;
- * 25 autobus per i servizi in Olanda realizzati da Qbuzz di cui quattro a idrogeno, sei elettrici e 15 a gasolio;
- * nove autobus a gasolio per il servizio TPL e un autobus a gasolio per i servizi a mercato in Umbria;
- * 110 autobus per i servizi in Germania realizzati da Netinera.

INVESTIMENTI NEL TRASPORTO MERCI E LOGISTICA

Nell'ambito del Trasporto merci e logistica (gruppo Mercitalia), prosegue il piano di rinnovo della flotta. In particolare, sono stati consegnati 187 carri per il trasporto intermodale T3000E a TX Logistik, cinque locomotive diesel D744-1 a Mercitalia Rail e quattro locomotive diesel a Mercitalia Shunting & Terminal.

FINANZIAMENTO DEGLI INVESTIMENTI

CONTRATTI DI PROGRAMMA PER LA GESTIONE DELLE ATTIVITÀ MANUTENTIVE (CDP-S) E PER LA GESTIONE DEGLI INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI (CDP-I)

RFI SpA sottoscrive con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili due distinti atti contrattuali, così articolati:

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

IL CONTRATTO DI PROGRAMMA – PARTE INVESTIMENTI (CDP-I)

Nel 2021, a seguito della conclusione dell'iter approvativo dell'aggiornamento 2018-2019 del CdP-Investimenti 2017-2021, il Gestore ha elabo-

borato lo schema di aggiornamento 2020-2021 del CdP-I, in cui sono contrattualizzati tutti gli investimenti da avviare e tutte le relative coperture finanziarie disponibili per garantirne l'immediata operatività attuativa.

Lo schema così elaborato è stato trasmesso al MIMS in data 16 luglio 2021 procedendo pertanto con un unico atto con cui contrattualizzare tutte le diverse fonti di finanziamento per investimenti sulla rete ferroviaria nazionale. Ciò al fine di perseguire una visione unitaria e sinergica con il PNRR per garantirne l'immediata operatività attuativa.

Le risorse finanziarie contrattualizzate nell'aggiornamento 2020-2021 del CdP-I, pari a 31,7 miliardi di euro, consentiranno, in coerenza con gli obiettivi del PNRR, non solo la sicurezza e l'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria esistente al fine di poter garantire ai cittadini infrastrutture più efficienti e sicure e una migliore quantità e qualità dei servizi ai pendolari, ma anche lo sviluppo di nuove infrastrutture volte a colmare il gap infrastrutturale Nord – Sud, puntare all'alta velocità e alla velocizzazione della rete per passeggeri e merci, completare i corridoi ferroviari TEN-T, completare le tratte di valico, potenziare i nodi e le direttrici ferroviarie.

Si segnala che tale aggiornamento, ai fini approvativi, ha seguito l'iter previsto dalla Legge di conversione 23 luglio 2021, n. 106 del Decreto Legge 25 maggio 2021, n. 73 (cd. Sostegni-bis) recante: "Misure urgenti connesse all'emergenza da Covid-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali", il quale ha disposto l'approvazione dell'ag-

giornamento per gli anni 2020 e 2021 del CdP-I 2017-2021 - Parte Investimenti tra il MIMS e RFI con il solo parere favorevole del CIPESS, ciò permettendo una più veloce operatività delle risorse finanziarie connesse anche agli stringenti impegni con l'UE.

Il CIPESS ha espresso parere favorevole sullo schema di aggiornamento 2020-2021 del Contratto di Programma 2017-2021 parte investimenti nel corso della seduta del 27 luglio 2021 con delibera n. 45, pubblicata in Gazzetta Ufficiale in data 18 novembre 2021, portando a conclusione il suo iter autorizzativo.

In data 21 ottobre 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale (Serie generale n. 301) il Decreto Legge n. 146/2021 Misure urgenti in materia economica e fiscale, a tutela del lavoro e per esigenze indifferibili convertito con Legge 17 dicembre 2021, n. 215, il quale ha disposto all'art. 16 un'anticipazione di cassa per l'annualità 2021 di 1.500 milioni di euro a favore del Contratto di Programma – Parte Investimenti.

In data 30 dicembre 2021, coerentemente con la normativa per la semplificazione delle procedure e la velocizzazione degli investimenti ferroviari, il MIMS ha trasmesso al Parlamento il Documento Strategico della Mobilità Ferroviaria di passeggeri e merci (DSMF) previsto nell'ambito delle riforme del PNRR per velocizzare l'iter di definizione e approvazione del nuovo Contratto di Programma tra MIMS e RFI. Il Documento Strategico del MIMS, sul quale le Commissioni competenti della Camera e del Senato si esprimono entro 30 giorni per poter consentire la rapida

predisposizione del nuovo Contratto di Programma 2022-2026, illustra le esigenze in materia di mobilità di passeggeri e merci per ferrovia, le attività previste per la gestione e il rafforzamento della rete ferroviaria, individua i criteri di valutazione della sostenibilità ambientale, economica e sociale degli interventi e i necessari standard di sicurezza e di resilienza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, anche con riferimento agli effetti dei cambiamenti climatici.

IL CONTRATTO DI PROGRAMMA – PARTE SERVIZI (CDP-S)

Nel corso del 2021 si è proceduto alla sottoscrizione del Secondo Atto Integrativo al CdP-S 2016-2021, con il quale sono stati disciplinati i seguenti aspetti:

- * contrattualizzazione delle risorse a copertura delle attività di manutenzione straordinaria della rete per l'annualità 2021 previste dalla Legge n. 178 del 30 dicembre 2020 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2021 e bilancio pluriennale per il triennio 2021-2023" (cd. Legge di Bilancio 2021), pari a 752 milioni di euro (di cui 2 milioni di euro per l'anno 2021 e 50 milioni di euro per ciascun anno a partire dal 2022 fino al 2036);
- * contrattualizzazione dei maggiori stanziamenti sul cap. 1541 apportati dalla suddetta Legge di Bilancio 2021, pari a 50 milioni di euro in conto esercizio per l'annualità 2021 (stanziamento in conto esercizio complessivo pari a 1.066 milioni di euro a fronte dei 1.016 milioni di euro del 2020);
- * introduzione di apposita clauso-

la finalizzata ad estendere la durata del contratto di ulteriori 12 mesi, rispetto alla naturale scadenza prevista per il 31 dicembre 2021, al fine di assicurare continuità finanziaria alle attività di manutenzione della rete.

Tale Atto integrativo ha completato l'iter autorizzativo in data 19 ottobre 2021 con la registrazione da parte della Corte dei Conti del Decreto MIMS n. 342 di approvazione dell'Atto.

IL CONTRATTO DI PROGRAMMA DI ANAS

Il CIPESS, nella seduta del 27 luglio, ha approvato l'aggiornamento 2020 del Contratto di Programma 2016-2020 nelle more della predisposizione di un nuovo Contratto di Programma tra MIMS e Anas. Tale aggiornamento non reca modifiche alle pattuizioni convenzionali preesistenti, che sono pertanto integralmente confermate nella fase transitoria ed è volto ad attivare le risorse aggiuntive disponibili a legislazione vigente recependo le risorse assegnate al Fondo Unico Anas con la Legge di Bilancio 2020 per circa 1 miliardo di euro e con la Legge di Bilancio 2021 per 1,3 miliardi di euro. Le risorse sono destinate a manutenzione programmata, interventi di ripristino della viabilità nelle aree interessate dagli eventi sismici del 2016, Fondo progetti e altri interventi. È prevista l'esecuzione delle attività e degli interventi già programmati per esigenze di continuità degli interventi sulla rete.

Tali finanziamenti assegnati dallo Stato rimangono "a contributo", come previsto dal decreto n. 162/2019.

INTERVENTI/TRASFERIMENTI PER IL GRUPPO DI RISORSE PUBBLICHE

valori in milioni di euro

	RFI	FERROVIE DELLO STATO	TRENITALIA	ANAS	GRANDI STAZIONI RAIL	FERROVIE DEL SUD-EST	GRUPPO NETINERA	TRAINOSE	MERCITALIA LOGISTICS	MERCITALIA RAIL	MERCITALIA INTER-MODAL	MERCITALIA SHUNTING & TERMINAL	GRUPPO TX LOGISTIK	GRUPPO BUSITALIA	TOTALE
CONTO ESERCIZIO															
Contratto di Programma	1.065,6														1.065,6
Contributi Covid-19	170,0		135,5				52,1						0,9	75,2	433,7
Altri dallo Stato	207,3							46,0	3,4	4,4	11,5	0,1	1,6		274,3
Contributi Unione Europea													6,8		6,8
Da Enti pubblici territoriali											2,1			22,2	24,3
Contributi diversi da altri									0,2		2,8				3,0
CONTO INVESTIMENTO															
Da Stato	7.377,4	153,6		1.800,4	15,4	3,5									9.350,3
Da Enti pubblici territoriali	161,6		152,0	314,7		1,6								10,5	640,4
Da Unione Europea	397,4		3,0	5,0		85,0									490,4
TOTALE	9.379,3	153,6	290,5	2.120,1	15,4	90,1	52,1	46,0	3,6	4,4	16,4	0,1	9,3	107,9	12.288,8

PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA (PNRR)

Come noto, 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 (NGUE).

Il NGEU segna un cambiamento epocale per l'UE. La quantità di risorse introdotte per rilanciare la crescita, gli investimenti e le riforme ammonta a 750 miliardi di euro, dei quali oltre la metà, 390 miliardi, è costituita da sovvenzioni. In particolare, il programma NGEU comprende due strumenti di sostegno agli Stati membri: il React EU, che è stato concepito in un'ottica di più breve termine (2021-2022) per aiutare gli Stati membri nella fase iniziale di rilancio delle loro economie, con fondi assegnati all'Italia pari a 13 miliardi di euro, e il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), che ha invece una durata di sei anni dal 2021 al 2026 e fondi assegnati all'Italia pari a 191,5 miliardi di euro. Nel PNRR dell'Italia, presentato il 30 aprile 2021, il Governo ha inoltre manifestato la volontà di costituire un Fondo Complementare, con una dotazione complessiva di circa 31 miliardi di euro, destinato a finanziare specifiche azioni che integrano e completano il PNRR.

Complessivamente, quindi, i fondi assegnati all'Italia tra Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), React EU e Fondo complementare

sono pari a 235 miliardi di euro (di cui 13 miliardi di euro da React EU, 191,5 miliardi di euro da PNRR e 31 miliardi di euro da Fondo Complementare).

Lo sforzo di rilancio dell'Italia delineato dal Piano attuale si sviluppa intorno a tre assi strategici condivisi a livello europeo: digitalizzazione e innovazione, transizione ecologica e inclusione sociale. Il PNRR Italia è articolato in 16 componenti raggruppate in sei missioni:

- * **Missione 1:** Digitalizzazione, innovazione, competitività e cultura (49,8 miliardi di euro);
- * **Missione 2:** Rivoluzione verde e transizione ecologica (69,9 miliardi di euro);
- * **Missione 3:** Infrastrutture per una mobilità sostenibile (31,5 miliardi di euro);
- * **Missione 4:** Istruzione e ricerca (33,8 miliardi di euro);
- * **Missione 5:** Inclusione e coesione (29,9 miliardi di euro);
- * **Missione 6:** Salute (20,2 miliardi di euro).

Le Missioni raggruppano quindi Componenti funzionali alla realizzazione degli obiettivi economico-sociali definiti dalla strategia governativa e si articolano in linee di intervento per Progetti omogenei e coerenti.

Nell'ambito del PNRR, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane - che da sempre contribuisce alla trasformazione e allo sviluppo del Sistema Italia - ha un ruolo chiave. Ad oggi, infatti, sono stati assegnati a società del Gruppo FS - in qualità

di soggetti attuatori - 25,2 miliardi di euro dei fondi previsti dal PNRR e del Fondo Complementare:

- * **Missione 1 Componente 3:** 0,41 miliardi di euro per treni storici e itinerari culturali, di cui 0,228 miliardi di euro a RFI SpA e 0,179 miliardi di euro a Fondazione FS;
- * **Missione 2 Componente 2:** 0,08 miliardi di euro per navigazione a RFI SpA;
- * **Missione 3 Componente 1 e 2:** 24,62 miliardi di euro per interventi sull'infrastruttura ferroviaria nazionale, interventi sulle ferrovie regionali, per il monitoraggio e la sorveglianza digitale delle opere d'arte e per i Raccordi ferroviari, di cui 23,96 miliardi di euro a RFI SpA, 0,38 miliardi di euro a FSE Srl e 0,275 miliardi di euro ad Anas SpA;
- * **Missione 5 Componente 3:** 0,11 miliardi di euro per le zone economiche speciali, di cui 0,096 miliardi di euro a RFI SpA e 0,017 miliardi di euro ad Anas SpA.

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

RFI assume un ruolo estremamente rilevante per la riuscita del Piano ed in particolare per la Missione 3, nel cui ambito sono destinati a interventi di competenza della società complessivi 23,86 miliardi di euro, pari all'11% dell'intero PNRR italiano. Di tale importo, 12,66 mi-

liardi di euro sono costituiti da risorse aggiuntive per RFI, allocati su progetti non presenti in portafoglio e 11,2 miliardi di euro allocati su progetti in essere già finanziati e che pertanto libereranno risorse finanziarie da restituire al Paese Italia.

Si segnala inoltre che, nell'ambito della Missione 5 Componente 3 (M5C3) Interventi speciali per la coesione territoriale, sono assegnate a RFI risorse per 95,7 milioni di euro circa per interventi infrastrutturali per lo sviluppo delle zone economiche speciali nel periodo 2021 - 2026, di cui 57 milioni di euro già contrattualizzati e la restante parte da contrattualizzare.

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

- * 80 milioni di euro recati dall'art. 1 co. 2 lett c) del su citato Decreto destinati all'area dello Stretto di Messina per il rinnovo della flotta navale di RFI che effettua i collegamenti da/per la Sicilia e la Calabria e contrattualizzati nell'Aggiornamento 2020-2021 del CdP parte investimenti 2017-2021,

di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. I finanziamenti assegnati consentiranno l'attuazione di un piano orientato al rinnovo della flotta delle navi di RFI adibite al traghettamento ferroviario anche con l'implementazione di sistemi ibridi elettrici, al fine di ridurre le emissioni di gas in un'ottica green di efficientamento energetico, ed anche la realizzazione di tre nuovi mezzi navali di ultima generazione per il trasporto passeggeri;

- * 30 milioni di euro destinati alla realizzazione di interventi destinati all'efficientamento ecosostenibile di raccordi ferroviari - progetto "Rinnovo del materiale rotabile e le infrastrutture per il trasporto ferroviario" cd. "Decreto Raccordi" recati dall' art. 1 comma 2 quarter, di competenza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili;
- * 166 milioni di euro recati dall'art. 1, co. 2, lett. d), ripartiti successivamente con DPCM dell'8 ottobre 2021 e destinati all'attuazione degli interventi del Piano di investimenti strategici su siti del patrimonio culturale, edifici e aree naturali, di competenza del Ministero della cultura;
- * 55,5 milioni di euro complessivi recati dall'art. 1 co. 2 lett b) destinati ad interventi per le aree del terremoto del 2009 e 2016, per la quale RFI non è Soggetto Attuatore ma è stata individuata, tramite ordinanze del Commissario Straordinario,

come soggetto responsabile degli interventi, per la "progettazione e la realizzazione degli impianti di terra per la produzione, stoccaggio e distribuzione dell'idrogeno" sulla linea Terni - Rieti - Sulmona - L'Aquila e per il "Potenziamento e restyling di stazioni ferroviarie".

Con riferimento agli interventi rientranti nella Missione 3 Componente 1 (M3C1), l'avanzamento delle attività al 2021 si attesta a circa 2,5 miliardi di euro, superando le previsioni inserite nel Recovery Plan approvato dal Governo e dall'Unione europea, e sono stati raggiunti tutti i target e le milestones previste in completamento a dicembre 2021.

Per gli interventi inseriti nel CdP Parte Investimenti, l'amministrazione centrale titolare degli interventi di competenza RFI SpA è il MIMS.

Gli interventi infrastrutturali e tecnologici nel settore ferroviario consistono nello:

- * sviluppo dell'alta velocità/capacità e alla 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 otto tipolo-

gie; di seguito si riporta il dettaglio ed un sintetico stato di attuazione dei principali progetti:

- * **Misura 1.1** Collegamenti ferroviari ad alta velocità verso il Sud per passeggeri e merci: risorse PNRR pari a circa 4,6 miliardi di euro distribuite sui seguenti itinerari:
 - **Napoli - Bari:** in costruzione, per tratte funzionali di circa 90 chilometri;
 - **Palermo-Catania-Messina,** per tratte funzionali di circa 150 chilometri, con interventi principalmente in fase di progettazione, a meno del tratto Bicocca-Catenanuova (circa 37 chilometri) attualmente già in realizzazione;
 - **Salerno-Reggio Calabria:** l'intervento previsto in PNRR è relativo al lotto prioritario Battipaglia-Romagnano (circa 33 chilometri), attualmente in fase di iter autorizzativo.
- * **Misura 1.2** Linee ad alta velocità nel Nord che collegano all'Europa: risorse PNRR pari a circa 8,6 miliardi di euro distribuite sugli itinerari Brescia-Venona-Vicenza e Liguria-Alpi, entrambi in fase di realizzazione; per quest'ultimo itinerario sono ricompresi interventi per la tratta Nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi (di 53 chilometri), le tratte Milano-Pieve Emanuele (11 chilometri) ed il Quadruplicamento Rho-Parabiago e Racc. Y (9 chilometri), quest'ultimo attualmente in iter

autorizzativo per la progettazione definitiva; sono inoltre ricompresi gli interventi per le opere di adduzione Verona-Brennero (di 15 chilometri), relative alla Circonvallazione di Trento, in fase di iter autorizzativo.

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

Gli interventi inseriti in PNRR sono in fase di progettazione (PFTE) e/o in iter autorizzativo, con completamento previsto entro la fine del 2026.

- * **Misura 1.4** Introduzione del sistema europeo di gestione del trasporto ferroviario (ERTMS): risorse PNRR pari a circa 3 miliardi di euro.
- * **Misura 1.5** Potenziamento dei nodi ferroviari metropolitani e dei collegamenti nazionali chiave: risorse PNRR pari a circa 3 miliardi di euro.
- * **Misura 1.6** Potenziamento del-

le linee regionali: risorse PNRR pari a circa 100 milioni di euro.

- * **Misura 1.7** Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud: risorse PNRR pari a circa 2,3 miliardi di euro.
- * **Misura 1.8** Miglioramento delle stazioni ferroviarie nel Sud: risorse PNRR pari a circa 700 milioni di euro.

In tema di Governance del PNRR, in data 31 maggio 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale (Serie generale n. 129) il Decreto Legge n. 77/2021 "Governance del Piano nazionale di rilancio e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure", convertito con la Legge di conversione 29 luglio 2021, n. 108. Il Decreto ha la finalità di definire "il quadro normativo nazionale finalizzato a semplificare e agevolare la realizzazione dei traguardi e degli obiettivi stabiliti dal PNRR, di cui al regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021, dal Piano nazionale per gli investimenti complementari di cui al Decreto Legge 6 maggio 2021 n. 59, nonché dal Piano Nazionale Integrato per l'Energia e il Clima 2030 di cui al Regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 dicembre 2018." Viene altresì precisato che "ai fini del presente decreto e della sua attuazione assume preminente valore l'interesse nazionale alla sollecita e puntuale realizzazione degli interventi inclusi nei Piani indicati al comma 1,

nel pieno rispetto degli standard e delle priorità dell'Unione europea in materia di clima e di ambiente".

Il modello di Governance del PNRR richiama i principi UE enunciati nella "Carta della Governance Multilivello in Europa": sussidiarietà, proporzionalità, il partenariato, la coerenza delle politiche, le sinergie di bilancio, con l'obiettivo di potenziare la capacità istituzionale e l'apprendimento delle politiche tra tutti i livelli di governo.

Il succitato modello prevede:

- * una Cabina di Regia, in seno alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, che è l'organo di indirizzo politico che coordina e dà impulso all'attuazione degli interventi del PNRR;
- * un servizio centrale per il PNRR che è istituito presso la ragioneria generale dello stato (MEF) a livello di direzione generale. È responsabile della gestione del fondo di rotazione del Next Generation EU, dei flussi finanziari che ne derivano, della Gestione, Rendicontazione e monitoraggio degli interventi e del Controllo della regolarità della spesa, della valutazione di risultati e impatti;
- * il coinvolgimento delle Amministrazioni centrali titolari degli interventi (come ad esempio il MIMS, il Ministero della Cultura, le Regioni, ecc.) che si occupano del coordinamento del ciclo di vita della fonte (gestione, monitoraggio, rendicontazione, controllo e comunicazione) ed hanno la facoltà di indivi-

duare una unità di missione di livello dirigenziale, delegata a comunicare sia con la cabina di regia della Presidenza di Consiglio, sia con l'Unità centrale di governance del Piano presso il MEF.

In data 24 settembre 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 229 il Decreto MEF del 6 agosto 2021 che assegna alle singole amministrazioni titolari degli interventi le risorse finanziarie previste per l'attuazione degli interventi del PNRR.

In data 22 dicembre 2021 sono stati siglati gli Operational Arrangements tra la Commissione europea e l'Italia ai sensi dell'art. 18 del Regolamento UE 2021/241, con i quali sono stabiliti i meccanismi di verifica periodica relativi al conseguimento di tutti i traguardi e gli obiettivi necessari per il riconoscimento delle rate di rimborso semestrali delle risorse PNRR in favore dell'Italia.

Il monitoraggio dei progetti PNRR è basato su target fisici e procedurali ed articolato su due livelli di milestone EU e National. Lo sblocco delle risorse della UE verso lo Stato membro è subordinato al raggiungimento di tali milestone e target.

Allo stato, sono state rispettate le milestone definite per il 2021 e l'avanzamento dei progetti si presenta in linea con target e milestone UE.

Al fine di garantire un governo centrale dei progetti in PNRR, il Gruppo FS ha strutturato un sistema di monitoraggio e controllo ad hoc. In particolare, dall'8 ottobre 2021

è stata istituita una cabina di regia centrale a livello di holding del Gruppo FS con il ruolo di seguito delineato:

- * monitoraggio dei progetti del PNRR di Gruppo, per la verifica della baseline e avanzamento fisico dei key milestone e dei target rispetto agli obiettivi PNRR;
- * scouting e lancio dei progetti dei PNRR societari e trasversali non ancora nelle pipeline di investimento;
- * verifica della coerenza strategica e della quantificazione degli impatti economici, sociali ed ambientali dei progetti del PNRR;
- * supporto centralizzato per accedere alle diverse modalità di finanziamento PNRR;
- * coordinamento delle iniziative di comunicazione connesse ai progetti del PNRR;
- * rappresentanza del Gruppo, anche congiuntamente alle società controllate coinvolte e alle competenti strutture di FS SpA, alla Cabina di Regia del Governo italiano preposta all'indirizzo, all'impulso e al coordinamento della fase attuativa del PNRR, e nei confronti dei diversi enti istituzionali coinvolti anche a livello territoriale.

Per maggiori dettagli riguardo agli interventi normativi che ad oggi disciplinano il PNRR di interesse del Gruppo, si rimanda al paragrafo *Evoluzione normativa*.

LE ATTIVITÀ DEL GRUPPO E LA TASSONOMIA EUROPEA

Il presente paragrafo intende illustrare le attività del Gruppo attraverso la lente della Tassonomia Europea. In particolare, le attività del Gruppo FS Italiane vengono esposte e commentate con riferimento alla classificazione delle attività economiche introdotta dal Regolamento UE n. 852/2020 "relativo all'istituzione di un quadro che favorisce gli investimenti sostenibili e recante modifica del regolamento UE 2019/2088" (cd. Tassonomia UE).

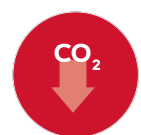
La Tassonomia UE si inquadra nell'ambito del più ampio Piano d'Azione per la Finanza Sostenibile²⁹ messo in campo dalla Commissione Europea per finanziare la crescita sostenibile, risalente a marzo 2018, che ha progettato

una strategia globale ambiziosa in materia di finanza sostenibile, volta a riorientare i flussi di capitali per dare impulso a una crescita sostenibile e inclusiva. Con l'approvazione del Green Deal³⁰ nel 2019, l'Unione Europea (UE) ha sostanzialmente tracciato la rotta per investimenti più sostenibili. L'obiettivo è quello di raggiungere un'economia clima neutrale nell'UE entro il 2050, con una riduzione del 55% delle emissioni già nel 2030.

Il Regolamento UE n. 852/2020, insieme al Regolamento UE n. 2088/2019 (SFDR-Sustainable Finance Disclosure Regulation), è volto a garantire una concorrenza equa e la certezza del diritto per tutte le aziende che opera-

no all'interno dell'UE, ponendosi i seguenti obiettivi chiave: riorientare i flussi di capitale sugli investimenti sostenibili, stabilire la sostenibilità come componente della gestione del rischio, promuovere/incoraggiare gli investimenti e l'attività economica a lungo termine, così da migliorare la trasparenza e la coerenza nella classificazione delle attività e contenere i rischi di un ecologismo puramente di facciata (greenwashing) e di frammentazione dei mercati interessati.

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



MITIGAZIONE DEI CAMBIAMENTI CLIMATICI



ADATTAMENTO AI CAMBIAMENTI CLIMATICI



USO SOSTENIBILE DELLA RISORSA IDRICA



TRANSIZIONE VERSO UN'ECONOMIA CIRCOLARE



PREVENZIONE E RIDUZIONE DELL'INQUINAMENTO



PROTEZIONE DELLA BIODIVERSITÀ

²⁹ Piano d'azione per finanziare la crescita sostenibile, Comunicazione della Commissione Europea dell'8 marzo 2018.
³⁰ Il Green Deal Europeo, Comunicazione della Commissione Europea dell'11 dicembre 2019.

PROCESSO DI ADOZIONE DELLA TASSONOMIA NEL GRUPPO

Il Regolamento sulla tassonomia è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione europea il 22 giugno 2020 ed è entrato in vigore il 12 luglio successivo. Lo stesso richiede alle società soggette all'obbligo di pubblicazione della Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DNF) di includere, nella propria dichiarazione, informazioni su come e in che misura le attività dell'impresa siano associate ad attività economiche considerate ecosostenibili, in particolare esplicitando la quota del loro fatturato (Turnover KPI) proveniente da prodotti o servizi associati ad attività economiche ecosostenibili, la quota delle loro spese operative (OpEx KPI) e la quota delle spese in conto capitale (CapEx KPI) relativa ad attivi o processi associati ad attività economiche ecosostenibili.

Ai fini della normativa un'attività economica è definita sostenibile dal punto di vista ambientale se:

- * contribuisce in modo sostanziale al raggiungimento di uno o più dei sei obiettivi ambientali definiti dalla tassonomia (mitigazione dei cambiamenti climatici, adattamento ai cambiamenti climatici, uso sostenibile e protezione delle acque e delle risorse marine, transizione verso un'economia circolare, prevenzione e riduzione dell'inquinamento, protezione e ripristino della biodiversità e degli ecosistemi);
- * non arreca un danno significativo ad alcuno degli obiettivi ambientali (DNSH - Do No Signifi-

cant Harm);

- * è svolta nel rispetto delle garanzie minime di salvaguardia.

Nel corso dell'anno 2021 la Commissione Europea ha definito, per mezzo di specifico atto delegato (Regolamento delegato UE n. 2139/2021 cd. Atto Clima), le attività e i relativi criteri di screening tecnico con riferimento agli obiettivi della **mitigazione dei cambiamenti climatici** e dell'**adattamento ai cambiamenti climatici**.

L'analisi svolta dal Gruppo FS si è quindi concentrata sui suddetti due obiettivi. Per gli altri quattro obiettivi ambientali la Commissione Europea si era impegnata a emettere i rispettivi atti delegati entro la fine del 2021, ma attualmente i lavori risultano ancora in corso.

Lo stesso Regolamento UE n. 852/2020 ha altresì conferito alla Commissione il potere di adottare uno o più atti delegati volti a indicare, alle società soggette alla direttiva sulla rendicontazione non finanziaria, come riclassificare le proprie attività in funzione dei suddetti atti delegati. In particolare, tale atto delegato è stato adottato il 6 luglio 2021 (Regolamento delegato UE n. 2178/2021 cd. Atto delegato art. 8), ed è sulla base dei requisiti dello stesso che le società del Gruppo FS hanno prodotto l'informativa, qualitativa e quantitativa, esposta nei paragrafi seguenti.

L'Atto delegato art. 8, per l'esercizio 2021, richiede che sia rendicontata la quota di Ricavi, OpEx e CapEx relativa alle sole attività definite "ammissibili" (eleggibili - eligible activities) dal Regolamento, senza

analizzare l'effettivo allineamento agli screening criteria definiti dagli atti delegati relativi ai suddetti due obiettivi ambientali.

Sulla base di tale quadro normativo, le società del Gruppo hanno operato una prima analisi delle proprie attività per mappare quelle ricadenti, in senso lato, nell'operatività del Regolamento. Come richiesto dalla normativa, a partire dal 2022, ma invero con un processo già iniziato, le società procederanno con la verifica effettiva degli screening criteria al fine di verificare l'esatta rispondenza delle proprie attività ai requisiti di sostenibilità (allineate - aligned activities); pertanto si ritiene importante ribadire sin da ora che la valutazione finale circa le attività sostenibili del Gruppo FS potrà subire modifiche anche sostanziali a valle della verifica puntuale dei criteri e alla luce della finalizzazione degli stessi da parte della Commissione Europea.

Le attività economiche del Gruppo svolte nel 2021 sono state divise pertanto, per i **due obiettivi di mitigazione dei cambiamenti climatici e adattamento ai cambiamenti climatici**, nelle categorie seguenti:

- * **Eleggibili:** attività esplicitamente incluse nel Regolamento della tassonomia che potrebbero, alla luce della verifica puntuale degli screening criteria, contribuire in modo sostanziale alla mitigazione o all'adattamento ai cambiamenti climatici;
- * **Non eleggibili:** attività non incluse nel Regolamento.

Entrando nello specifico dei singoli obiettivi, l'Atto Clima detta i criteri di vaglio tecnico rispettivamente

nell'Allegato 1 per l'obiettivo **Mitigazione** e nell'Allegato 2 per l'obiettivo **Adattamento**. L'obiettivo della mitigazione dei cambiamenti climatici mira a ridurre la quantità di gas a effetto serra nell'atmosfera e il suo perseguimento prevede che l'attività economica contribuisca in modo sostanziale alla stabilizzazione delle emissioni di gas a effetto serra; l'obiettivo dell'adattamento ai cambiamenti climatici mira invece a ridurre gli effetti negativi, o i rischi di effetti negativi, del clima attuale o dei futuri cambiamenti climatici sullo svolgimento delle attività economiche, sulle persone, sulla natura e sugli attivi.

La classificazione delle attività ammissibili per i due obiettivi ha seguito, dove possibile, la classificazione delle attività economiche NACE, il sistema di classificazione generale utilizzato nei paesi UE per sistematizzare e uniformare le definizioni delle attività economiche, nonché la descrizione delle diverse attività riportata nei suddetti due atti delegati. Le società del Gruppo FS hanno proceduto, dove possibile, con l'individuazione delle proprie attività ammissibili per codice NACE e in funzione della descrizione riportata per ogni attività, tenendo ben presente l'indicazione dello stesso atto delegato che raccomanda di intendere il codice NACE come meramente indicativo e non prevalente sulla definizione specifica dell'attività.

Quindi, al fine di individuare l'ammissibilità di una attività nell'uno o nell'altro obiettivo, le società hanno valutato l'attività economica svolta a seconda delle sue caratteristiche concrete e utilizzando il criterio dell'attività prevalente; infatti non

sempre le attività economiche descritte nei criteri di vaglio tecnico sono associabili a uno specifico codice NACE, così come è possibile che siano riconducibili a più di un codice.

All'Atto Clima la Commissione Europea ha successivamente affiancato, come già detto, un altro atto delegato chiamato a completare il quadro normativo relativo agli obblighi informativi previsti dal Regolamento n. 852/2020, il cd. Atto delegato art. 8. In base a esso le imprese sono obbligate a comunicare tre indicatori quantitativi di prestazione, costituiti da:

- * la quota di **fatturato** proveniente da prodotti o servizi associati ad attività economiche ecosostenibili (**Turnover KPI**);
- * la quota di **spese operative** relative ad attivi o processi associati ad attività economiche ecosostenibili (**OpEx KPI**);
- * la quota di **spese in conto capitale** relative ad attivi o processi associati ad attività economiche ecosostenibili (**CapEx KPI**).

Nel Gruppo Ferrovie il KPI relativo al fatturato è stato determinato come rapporto tra la porzione di ricavi derivanti da servizi o prodotti che originano da attività economiche ammissibili alla tassonomia e il complesso dei ricavi netti di consolidato (totale voce Ricavi e proventi).

Il KPI relativo ai costi operativi è stato determinato come rapporto tra i costi operativi riconducibili ad attività ammissibili, ad eccezione dei costi indiretti, e il totale dei costi operativi di consolidato (totale voce Costi operativi). Per costi indiretti ci si è riferiti in senso lato a

costi generali, servizi centrali, costi di staff e del personale non direttamente impiegato sull'asset.

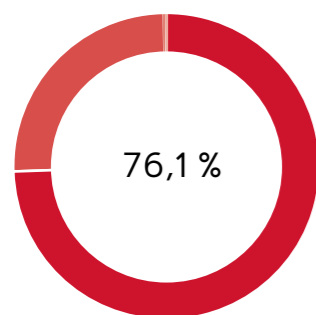
Il KPI relativo alle spese in conto capitale è stato determinato come rapporto tra la quota delle spese in conto capitale iscritte nel periodo nell'attivo del bilancio con riferimento ad attività economiche ammissibili e il valore del complesso delle spese in conto capitale (quantificate in base ai criteri convenzionali di cui al punto 1.1.2.1. del Regolamento delegato). In particolare, il denominatore comprende gli "incrementi agli attivi materiali e immateriali durante l'esercizio considerati prima dell'ammortamento, della svalutazione e di qualsiasi rivalutazione, compresi quelli derivanti da rideterminazioni e riduzioni di valore, per l'esercizio in questione, ed escluse le variazioni del fair value (valore equo). Il denominatore comprende anche gli incrementi agli attivi materiali e immateriali derivanti da aggregazioni aziendali". In riferimento al KPI relativo alle spese in conto capitale, il Gruppo FS ha altresì deciso di fornire evidenza separata anche degli investimenti operati per mezzo delle cd. "società di scopo".

Nella rappresentazione grafica sottostante, le performance del Gruppo e dei quattro settori operativi che caratterizzano il suo business (Trasporto, Infrastruttura, Servizi Immobiliari e Altri Servizi) sono sintetizzate con riguardo alle rispettive quote percentuali di Fatturato (Turnover), Costi operativi (OpEx) e Investimenti (CapEx) - Eleggibili, per i due obiettivi di mitigazione e adattamento, e Non eleggibili, ai sensi del Regolamento UE n. 852/2020.



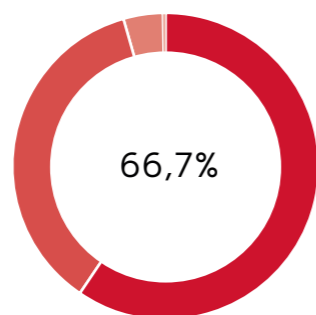
GRUPPO FS – RICAVI, OPEX E CAPEX DA ATTIVITÀ ELEGGIBILI E PER SETTORE

RICAVI ELEGGIBILI



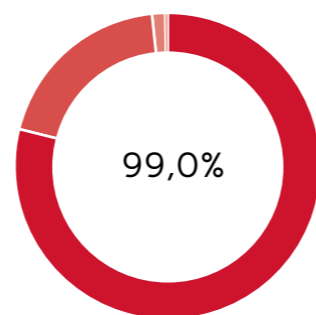
- 56,8% - Settore Trasporto
- 19,1% - Settore Infrastruttura
- 0,1% - Settore Immobiliare
- 0,1% - Settore Altri Servizi

OPEX ELEGGIBILI



- 39,8% - Settore Trasporto
- 24,0% - Settore Infrastruttura
- 2,8% - Settore Immobiliare
- 0,1% - Settore Altri Servizi

CAPEX ELEGGIBILI



- 78,3% - Settore Trasporto
- 19,1% - Settore Infrastruttura
- 1,5% - Settore Immobiliare
- 0,1% - Settore Altri Servizi

Nelle seguenti tabelle, come definito dalle Platform considerations on voluntary information as part of Taxonomy-eligibility reporting della Platform on Sustainable Finance, si riporta il

dettaglio dei Ricavi, OpEx e CapEx eleggibili con riferimento alle attività della Tassonomia.

Come si può notare, le attività del Gruppo FS sono eleggibili per

i seguenti settori della Tassonomia:

- * Trasporto;
- * Edilizia e attività immobiliari;
- * Informazione e comunicazione.

RICAVI ELEGGIBILI

ATTIVITÀ DELLA TASSONOMIA	%
6.1. Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	58,6%
6.2. Trasporto ferroviario di merci	9,9%
6.3. Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	7,3%
6.6. Servizi di trasporto di merci su strada	0,0%
6.10. Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie	0,3%
6.11. Trasporto marittimo e costiero di passeggeri	0,0%
6.14. Infrastrutture per il trasporto ferroviario	21,6%
6.15. Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico	2,1%
7.2. Ristrutturazione di edifici esistenti	0,0%
7.7. Acquisto e proprietà di edifici	0,2%
TOTALE RICAVI DA ATTIVITÀ ELEGGIBILI	100,0%

OPEX ELEGGIBILI

ATTIVITÀ DELLA TASSONOMIA	%
6.1. Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	41,7%
6.2. Trasporto ferroviario di merci	10,8%
6.3. Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	8,0%
6.6. Servizi di trasporto di merci su strada	0,4%
6.10. Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie	0,3%
6.11. Trasporto marittimo e costiero di passeggeri	0,2%
6.14. Infrastrutture per il trasporto ferroviario	35,0%
6.15. Infrastrutture che consentono il trasporto su strada e il trasporto pubblico	2,5%
7.2. Ristrutturazione di edifici esistenti	0,1%
7.7. Acquisto e proprietà di edifici	1,1%
8.1. Elaborazione dei dati, hosting e attività connesse	0,0%
9.3. Servizi professionali connessi alla prestazione energetica degli edifici	0,0%
Totale OpEx da attività eleggibili	100,0%
TOTALE RICAVI DA ATTIVITÀ ELEGGIBILI	100,0%



CAPEX ELEGGIBILI

ATTIVITÀ DELLA TASSONOMIA	%
6.1. Trasporto ferroviario interurbano di passeggeri	17,3%
6.2. Trasporto ferroviario di merci	1,3%
6.3. Trasporto urbano e suburbano, trasporto di passeggeri su strada	0,6%
6.10. Trasporto marittimo e costiero di merci, navi per operazioni portuali e attività ausiliarie	0,1%
6.11. Trasporto marittimo e costiero di passeggeri	0,0%
6.14. Infrastrutture per il trasporto ferroviario	80,4%
7.2. Ristrutturazione di edifici esistenti	0,2%
7.3. Installazione, manutenzione e riparazione di dispositivi per l'efficienza energetica	0,0%
7.7. Acquisto e proprietà di edifici	0,0%
8.1. Elaborazione dei dati, hosting e attività connesse	0,1%
TOTALE CAPEX DA ATTIVITÀ ELEGGIBILI	100%

Si aggiunge inoltre che per il tramite delle società di scopo TELT e BBT il Gruppo FS ha effettuato investimenti interamente eleggibili.

ATTIVITÀ DI RICERCA, SVILUPPO E INNOVAZIONE

ATTIVITÀ DI SVILUPPO

Le attività di sviluppo condotte dal Gruppo hanno generato investimenti per 14,5 milioni di euro, prevalentemente a cura di RFI. Si evidenzia che circa il 64% dei suddetti investimenti è destinato a tecnologie per la sicurezza della circolazione, il 33% a studi e sperimentazioni su nuovi componenti e sistemi, mentre la restante parte è riservata alla diagnostica innovativa e alla difesa di ambiente e territorio.

Nel corso del 2021 RFI ha avviato le attività riguardanti:

- * le verifiche strutturali dei sostegni e blocchi di fondazione TE per linee di trazione elettrica a 3kVcc e l'analisi degli interventi di upgrade della potenzialità elettrica delle linee per treni merci pesanti;
- * le attività relative ai sistemi di monitoraggio strutturale su ponti e viadotti ferroviari, con la relativa implementazione di modelli numerici ad elementi finiti ed algoritmi di intelligenza artificiale calibrati e validati che ne descrivano il comportamento statico e dinamico;
- * la valutazione di conformità alle specifiche tecniche di interoperabilità per per-

sona con ridotta mobilità (STI-PRM) del progetto e del prototipo di rampe da marciapiede per l'incarrozzamento di persone a mobilità ridotta sui treni. Lo standard progettuale, quindi, è stato adottato per la produzione internalizzata delle rampe presso le Officine RFI di Carini, che hanno realizzato le prime 25 rampe da marciapiede.

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

- * realizzazione di un polo di eccellenza "Dimostratori tecnologici di Ricerca e Sviluppo" dove si concentrano le competenze di RFI su tutti gli ambiti tecnologici inerenti il segnalamento ferroviario e le telecomunicazioni;
- * realizzazione delle opere civili, dell'armamento, degli Impianti TE, delle tecnologie e dei fabbricati per le attività di esercizio a mercato presso il Circuito San Donato, il sito di RFI per la sperimentazione dei rotabili che dovranno essere ammessi all'esercizio;
- * sviluppo di un sistema informativo, denominato RAMSES, per la previsione degli even-

ti meteorici di breve e forte durata, localizzati su aree ristrette di infrastruttura. Tale sistema, utilizzando i dati provenienti dalla rete pluviometrica e i dati radar della Protezione Civile Nazionale, potrà fornire informazioni utili su eventi localizzati sulla singola tratta ferroviaria durante le allerte meteo;

- * sistemi di monitoraggio strutturale su ponti e viadotti ferroviari: ulteriore sviluppo del sistema BMS Domus, con la collaborazione dell'Università di Trento, in relazione alle Linee guida sul monitoraggio dei ponti pubblicate dal Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (CSLP);
- * sviluppo del motore acustico per il software di simulazione acustica (INAC 3D), finalizzato alla mappatura europea "IN agglomerato" (cioè, per tutte le linee ferroviarie incluse negli agglomerati urbani con più di 100mila abitanti), a seguito della conclusione della progettazione preliminare. Nel corso del 2022, sarà redatta la mappatura "OUT agglomerato" nonché il piano di azione relativo alla mappatura "IN agglomerato".

Le principali attività svolte da

Anas nel corso del 2020 hanno riguardato:

- * l'esecuzione di crash test su manichini antropomorfi strumentati del tipo hybrid III finalizzate alla verifica delle accelerazioni cui sono sottoposti i motociclisti durante l'impatto contro la barriera Anas Spartitraffico H4STD-SM;
- * la progettazione di n. 3 nuovi prototipi di Barriere di Sicurezza Stradale Anas e calcolo specializzato per il dimensionamento esecutivo finalizzato al superamento delle prove di crash test secondo la UNI EN 1317 parte 1 e 2 (Progetto B.s.d. Anas - Sistemi di Sicurezza Passiva);
- * la fornitura di dati satellitari sulla mobilità veicolare nell'area della provincia di Catania (Progetto RAFAEL per la realizzazione di un sistema esperto di analisi e previsione del rischio di calamità naturali e dei possibili impatti sui servizi e sulla popolazione);
- * la valutazione dell'efficacia ed efficienza dei sistemi di trattamento delle acque di dilavamento stradale e l'acquisizione di attrezzature sperimentali e di servizi di monitoraggio degli inquinan-

ti delle acque di runoff, al fine di valutare efficacia ed efficienza delle attrezzature stesse e delle procedure di controllo in diversi contesti ambientali ed urbanistici (Progetto AcquediStrada);

- * l'individuazione, standardizzazione e personalizzazione di barriere antirumore dotate di una propria identità visiva riconducibile all'impronta Anas.

ATTIVITÀ DI RICERCA

Nel corso dell'anno 2021, pur nelle condizioni particolari dettate dall'emergenza sanitaria, il Gruppo FS e, in particolare, RFI SpA ha continuato un'azione di consolidamento delle principali attività intraprese negli anni precedenti attraverso l'esecuzione di contratti applicativi di Accordi Quadro di Ricerca stipulati nel 2018.

In aggiunta, nel 2021 sono stati siglati 54 nuovi Accordi Quadro con i Dipartimenti dei più importanti atenei italiani e centri di ricerca nazionali per attività (ricerca nel campo dei Sistemi Embedded, dell'ingegneria del software per applicazioni ferroviarie, delle soluzioni meccaniche e diagnostiche e di trazione

elettrica e nel settore scientifico dell'informatica e dell'elettronica) ai quali si sono aggiunti i settori di ricerca dell'ergonomia e dell'analisi e valutazione dei rischi.

Attraverso le attività di ricerca prodotte dagli Accordi Quadro potranno essere individuate e trasferite ai partners tecnologici ed ai fornitori le esigenze di innovazione ed ammodernamento dell'infrastruttura dal punto di vista safety e potranno prendere corpo processi di upgrade tecnologico all'interno di RFI, con risultati positivi in termini di acquisizione di competenze da parte delle risorse umane e la possibilità di futuri brevetti di apparati e dispositivi tecnologici, con la conseguente generazione di valore, oltre ad una crescita del know-how interno.

Per quanto riguarda i principali progetti portati avanti nel 2021, sono da menzionare:

- * **Progetto Piattaforma RFI:** tale progetto nasce nel 2018 per l'esigenza di standardizzare gli apparati di controllo di stazione (Apparati Centrali a Calcolatore, ACC) e di realizzare significative riduzioni dei costi nell'implementazione del piano ERTMS e nella manutenzione degli impianti.

- * **Quantum Key Distribution (QKD):** si tratta di una tecnologia che permette di generare chiavi crittografiche intrinsecamente sicure attraverso impulsi di luce a singolo fotone. Il progetto è stato avviato nel 2019 e nel 2021 sono state eseguite sessioni di test presso il circuito sperimentale di Bologna San Donato.
- * **Drone Leggero:** nel 2021 infine sono state depositate tre domande di brevetto per l'invenzione Drone Leggero ed è stata depositata l'estensione europea dell'invenzione industriale. Tale sistema consiste nella realizzazione di un carrello ferroviario leggero, intelligente a guida automatica, con velocità massima di 100 km/h ad alta autonomia, dotato di una tecnologia integrata di sistemi laser, intelligenza artificiale e visione artificiale e sarà in grado di rilevare la presenza di ostacoli che possono essere stati lasciati erroneamente durante le lavorazioni eseguite in un cantiere ferroviario. Nel 2021 si è conclusa la fase realizzativa del Dimostratore Tecnologico ed è stato sperimentato presso il circuito di test di Bologna San Donato.
- * **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 au-

tonomia di 2 ore, in grado di rilevare sulle linee AV anomalie di potenziale impatto sulla sicurezza dell'infrastruttura.

- * **Automatic Train Operation (ATO) over ETCS:** tale progetto nasce nell'ambito del progetto URV, ma è finalizzato a realizzare un sistema di controllo automatico della marcia dei treni conforme alle specifiche Shift2Rail applicabile alla circolazione dei treni nella rete. Nel corso del 2021 sono state realizzate le prove di integrazione Software in the Loop (SIL) e Hardware in the Loop (HIL).
- * **Sensoristica IOT per l'infrastruttura Ferroviaria:** tale progetto è nato al fine di sviluppare sensoristica intelligente, a basso consumo e facilmente integrabili nella rete in modo affidabile e non intrusivo. Tale sensoristica è sviluppata applicando tecnologia all'avanguardia nel campo dei materiali intelligenti e tecnologia ottica. Nel 2021 sono stati portati avanti due studi, uno finalizzato a verificare l'applicazione di sensori in fibra ottica sulla lunga rotaia saldata per monitorare le deformazioni corrispondenti ai difetti geometrici della rotaia (progetto Smart Rail) ed uno finalizzato allo sviluppo di un dimostratore tecnologico per il monitoraggio dell'infrastruttura a trazione elettrica attraverso

Sensori e Tecniche di Elaborazione innovative che utilizzano trasduttori a basso costo e nodi sensori dotati di capacità computazionale per le attività di monitoraggio strutturale (progetto Low Power TE).

Infine, in ambito internazionale, RFI ha aderito al progetto denominato Diagnostic Integrated Networks of Satellite and 5G (DINoS5G), che si pone l'obiettivo di integrare le tecnologie 5G e satellitare al fine di realizzare sistemi per la manutenzione predittiva. Il progetto è stato avviato nel mese di gennaio 2021.

ATTIVITÀ DI INNOVAZIONE

L'anno 2021 è stato ancora influenzato dall'emergenza sanitaria dovuta alla pandemia da Covid-19, tuttavia è stato caratterizzato da una ripresa graduale delle attività produttive e relazionali del Paese.

La dimensione internazionale, già molto importante per il Gruppo a fronte del programma di finanziamento europeo Next Generation Europe (NGEU), dal quale è scaturito, a livello nazionale, il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) approvato a luglio 2021, è diventata ancor più rilevante e strategica per le attività svolte con le Associazioni di settore e le Istituzioni Europee per la definizione del futuro della ricerca europea nella digitalizzazione, nella mobilità e nella

logistica integrate. Il Gruppo FS è stato nominato funding member del programma Europe's Rail, il più importante programma di ricerca e sviluppo co-finanziato dall'Unione europea per i successivi sette anni e sul quale il Gruppo FS investirà circa 31 milioni di euro di risorse in-kind.

Il Gruppo FS ha partecipato ad attività di Ricerca e Innovazione finanziate dall'Unione europea nell'ambito di consorzi internazionali con oltre cento partner tra cui Università, Enti di ricerca, Industria e Operatori del settore. Il portafoglio dei progetti attivi nel 2021, focalizzati principalmente su mobilità multimodale, sicurezza e tecnologie aerospaziali per monitoraggio dell'infrastruttura e segnalamento, ha ottenuto 72,8 milioni di euro di finanziamenti comunitari nel corso della loro durata complessiva, di cui circa 2,5 milioni di euro destinati al Gruppo FS.

Oltre alle attività svolte con Associazioni di settore e Istituzioni europee, il Gruppo è stato molto attivo sul fronte dell'interazione con startup e PMI innovative: durante il 2021 lo scouting è stato strutturato per incrementare la qualità delle soluzioni innovative di potenziale interesse, con l'obiettivo di aumentare il tasso di successo dei progetti di co-innovazione implementati sotto forma di Proof of Concept (PoC).

Sono state, inoltre, eseguite 17 azioni di comunicazione interna volte a promuovere la cultura

dell'Open Innovation tra i dipendenti e 23 azioni di comunicazione esterna con l'obiettivo di posizionare strategicamente FS sulle tematiche di innovazione di interesse.

Il Gruppo, infine, ha ricevuto il premio Smau Innovazione e partecipato, in modalità virtuale e in presenza, a circa 20 eventi rilevanti di innovazione.

A supporto di tutti i processi di innovazione di FS si estende la rete di Innovation Hub che, dopo Roma e Napoli, ha visto quest'anno l'attivazione dell'hub di Catania, dedicato alle tematiche del digitale e energia, che verranno affrontate con il supporto di Tree, società specializzata in open innovation e comunicazione. Collocato presso Isola, uno spazio all'interno di Palazzo Biscari - palazzo storico patrimonio dell'UNESCO - nelle immediate vicinanze della stazione FS e del porto, l'hub ospita un'area aperta e iperconnessa che offre opportunità di scambio e sperimentazione di progetti innovativi nell'ambito dei quali talenti, startup e aziende potranno incontrarsi, mettendo in comune competenze ed esperienze, per creare impatti positivi sulle tematiche di riferimento.

Come visto, il Gruppo guarda all'esterno, alla ricerca di stimoli e partner per soluzioni innovative, ma guarda anche al suo interno con programmi di Corporate Entrepreneurship: nel corso del 2021 si è conclusa, infatti, la

seconda edizione di Innovate, incentrata sul tema della sostenibilità. Il programma, che ha visto la partecipazione attiva di oltre 3.500 dipendenti, ha portato alla proposizione di cinque progetti innovativi gestiti da altrettanti team intersocietari attraverso un percorso di accelerazione eseguito in modalità agile.

Il progetto vincitore è stato SafeMe: un porta-badge per il personale di bordo e i macchinisti che consente, a chi si trova in una situazione pericolosa, di stabilire un collegamento immediato con la relativa sala operativa (o gestore emergenze).

Nel corso del 2021 è stata inoltre elaborata la progettazione della terza edizione di Innovate, la cui realizzazione è stata rimandata a causa del protrarsi dell'evento pandemico e delle oggettive difficoltà nella gestione di tale progetto esclusivamente con strumenti digitali e da remoto.

Sempre nell'ambito della Corporate Entrepreneurship, si è concluso a dicembre 2021 il percorso formativo, partito nel 2020, Innovation Skill Hub, volto allo stimolo di un mindset dell'innovazione "da impiegati a intraprenditori", attraverso un percorso volto ad abilitare un insieme di softskills specifici in maniera diffusa tra tutto il personale del Gruppo FS e in maniera mirata su un target di risorse eccellenti.

SCENARIO DI RIFERIMENTO E FOCUS SUL GRUPPO FERROVIE

QUADRO MACROECONOMICO

L'economia mondiale, colpita dalla recessione da Covid-19, la peggiore dai tempi della Seconda guerra mondiale, ha chiuso il 2021 da un lato con un atteso e forte rimbalzo, dall'altro con un insidioso fattore di incertezza, determinato dalla ripresa dell'inflazione e dal perdurare dell'emergenza sanitaria e, in ultimo, dalle tensioni geopolitiche dovute alla crisi diplomatica e militare fra la Federazione Russa e l'Ucraina.

A livello mondiale l'attività economica ha continuato a espandersi, sebbene con un ritmo meno accentuato nell'ultima parte dell'anno, soprattutto per le persistenti strozzature dal lato dell'offerta. L'intensità della ripresa ha assunto inoltre un andamento non omogeneo tra le diverse aree geografiche, principalmente a fronte del diverso andamento delle campagne di vaccinazione.

Queste ultime hanno rappresentato un elemento cruciale per superare la fase più acuta della crisi, ma mentre nei paesi avanzati l'immunizzazione ha proceduto a un ritmo sostenuto, anche con

la somministrazione della terza dose, la gran parte dei Paesi in via di sviluppo sconta una scarsa disponibilità di vaccini.

Nell'ultimo scorcio del 2021 si è inoltre assistito a una recrudescenza della pandemia, dovuta all'emergere della nuova e più contagiosa variante Omicron, a seguito della quale in alcuni Paesi sono state reintrodotte limitazioni penalizzanti per l'economia, come in Austria e Paesi Bassi, dove, per fronteggiare la rapida crescita dei contagi, sono stati attuati lockdown completi.

Una conseguenza diretta delle misure di restrizione, in presenza di una domanda di beni in crescita, è stato il mismatch tra offerta e domanda, che ha provocato un aumento del livello dei prezzi. I rialzi nei prezzi di beni alimentari ed energetici, in particolare gas ed energia elettrica, e la scarsità di alcuni beni intermedi, come i semiconduttori, hanno gravato sui costi di produzione, rendendo sempre più difficile contenere il trasferimento del rincaro sui prezzi dei prodotti finali. L'inflazione superiore alle attese ha già innescato una fase di rialzo dei tassi in alcuni Paesi emergenti e configura nel 2022 un tema di riduzione del supporto della politi-

ca monetaria, in particolare negli Stati Uniti e nell'Unione Europea.

Secondo le ultime stime di Prometeia (dicembre 2021) la crescita del PIL mondiale per l'anno 2021 si è attestata al 5,8%, con un'evidenza maggiore per le economie emergenti rispetto ai paesi industrializzati.

Il commercio internazionale, malgrado il rallentamento avvenuto negli ultimi mesi a causa delle difficoltà negli approvvigionamenti, ha mostrato una crescita degli scambi con un incremento medio annuo dell'8,6% rispetto al 2020.

Il repentino incremento della domanda, unitamente alle criticità nella logistica internazionale e i vincoli dell'offerta, ha inciso in modo significativo sulle quotazioni delle materie prime. I corsi petroliferi sono saliti ben al di sopra dei livelli precedenti la pandemia, sospinti dalla ripresa globale e dal ricorso al petrolio in sostituzione del gas, dovuto al costo elevato di quest'ultimo. Il petrolio Brent, che a inizio anno quotava poco meno di 52 dollari per barile, nella parte finale di novembre aveva raggiunto valori prossimi agli 83 dollari per barile, per poi chiudere il 2021 su un valore di circa 71 dollari per barile.

DATI ECONOMICI MONDIALI	2021	2020
PIL (VARIAZIONI % SU ANNO PRECEDENTE)		
MONDO	5,8	(3,2)
PAESI AVANZATI	4,9	(4,6)
USA	5,6	(3,4)
Giappone	1,5	(4,8)
Area Euro	5,2	(6,5)
PAESI EMERGENTI	6,2	(2,3)
Cina	8,1	2,1
India	8,6	(6,6)
America Latina	4,1	(7,1)
COMMERCIO MONDIALE	8,6	(5,2)
PETROLIO (\$ PER BARILE)		
Brent	70,9	43,3

Negli Stati Uniti la ripresa economica si è andata via via moderando nel corso del 2021, in un contesto caratterizzato da vincoli lungo le catene di approvvigionamento e da un'impennata dei contagi riconducibili alla variante Delta del Coronavirus SARS-CoV-2. I casi di Covid-19 sono aumentati all'inizio del terzo trimestre, determinando un calo nella fiducia dei consumatori e una riduzione dei consumi privati. Inoltre, con i sussidi di disoccupazione che sono tornati ai livelli precedenti la pandemia, nel secondo semestre del 2021 il reddito disponibile delle famiglie è diminuito in termini reali. A fronte di inflazione crescente e bassi tassi di disoccupazione, la Fed ha imboccato la strada della restri-

zione, accelerando il ritmo di riduzione degli acquisti straordinari di titoli e suggerendo aumenti dei tassi di interesse di policy nel corso del 2022. A fine anno la crescita del PIL è stata pari al 5,6%.

In Giappone i segnali di ripresa dell'economia si sono manifestati verso la fine dell'anno, poiché nella prima parte si sono verificate difficoltà negli approvvigionamenti e nel trasporto marittimo in particolare. L'impennata dei nuovi contagi all'inizio dell'estate e l'ulteriore estensione dello stato di emergenza hanno inciso negativamente sulla mobilità e sui consumi. Dal mese di settembre, a seguito di una costante diminuzione del numero dei casi, i consumi hanno registrato una certa ripre-

sa e nell'ultimo scorcio dell'anno l'economia si è avvicinata a una ripresa più generalizzata, grazie anche al sostegno assicurato da misure di politica fiscale accomodanti. La crescita del PIL nel corso dei dodici mesi si è attestata all'1,5%.

In Cina, dopo il forte rimbalzo del primo semestre 2021, l'economia ha visto un rallentamento nella seconda parte dell'anno, con una ripresa delle infezioni da Covid-19, cui le autorità hanno fornito una risposta estremamente decisa, influenzando sulla mobilità e la fiducia delle famiglie. Sul lato della produzione, alle problematiche nelle catene produttive si è aggiunta una forte stretta governativa sui consumi energetici,

che ha bloccato l'attività di alcuni siti produttivi, portando anche a temporanee chiusure. Ulteriore elemento di debolezza è stato rappresentato dal rallentamento del settore immobiliare, che ha sofferto peggiori condizioni di accesso al credito. In tale contesto le esportazioni sono rimaste il maggiore elemento di traino dell'economia, con una crescita prossima alla doppia cifra nella seconda parte dell'anno. La crescita del PIL su base annua è stata dell'8,1%, confermando il ruolo di primissimo piano della Cina nell'economia mondiale.

Nei principali Paesi dell'area Euro, il rimbalzo del PIL è stato consistente nel secondo trimestre e

l'attività economica ha mantenuto un ritmo di espansione piuttosto sostenuto anche nei mesi estivi, grazie all'effetto traino del turismo e della domanda interna, rappresentata in particolare dalla spesa per servizi. La ripresa dei consumi privati è stata legata agli elevati tassi di vaccinazione, alla riduzione dei timori di contagio e all'allentamento delle restrizioni legate alla pandemia, traendo sostegno anche dal calo del tasso di risparmio. La crescita trainata dai servizi ha più che compensato il freno all'attività industriale, rappresentato dalle strozzature dell'offerta. La nuova intensificazione della pandemia di Covid-19 ha determinato un inasprimen-

to delle restrizioni dagli inizi del quarto trimestre del 2021 e una riduzione della mobilità negli ultimi mesi, causando una considerevole moderazione della crescita economica al volgere dell'anno.

Nel confronto europeo l'Italia e la Francia hanno mostrato un'espansione del PIL superiore alla media, rispettivamente pari al 6,5% e al 6,7%. La crescita del PIL spagnolo è stata pari al 4,3%, mentre la Germania, nel corso dei dodici mesi del 2021, ha visto una crescita più contenuta, pari al 2,8%.

L'inflazione nell'Area Euro è stata pari al 2,5%, in crescita significativa rispetto al 2020.

DATI ECONOMICI AREA EURO	2021	2020
PIL (VARIAZIONI % SU ANNO PRECEDENTE)		
Area Euro	5,2	(6,5)
Germania	2,8	(4,9)
Francia	6,7	(8,0)
Italia	6,5*	(9,0)
Spagna	4,3	(10,8)
INFLAZIONE (VARIAZIONI % SU ANNO PRECEDENTE)		
Area Euro	2,5	0,3
Germania	3,1	0,4
Francia	2,1	0,5
Italia	1,9*	(0,2)*
Spagna	2,9	(0,3)

Fonte dati: Prometeia dicembre 2021

*Fonte ISTAT, Gennaio 2022

In Italia la crescita congiunturale del PIL è stata particolarmente sostenuta nel corso del secondo e del terzo trimestre del 2021, con una variazione rispettivamente pari al 2,7% e al 2,6%. Tale dinamica, che ha consentito di recuperare ulteriormente la flessione del primo semestre del 2020, è stata la sintesi del robusto contributo positivo della domanda interna e di quello meno intenso della componente estera, a fronte di un contributo nullo delle scorte.

A rilanciare la domanda interna sono stati la ripresa dei consumi delle famiglie e gli investimenti strumentali, mentre la dinamica della componente estera è derivata dall'ottimo andamento delle esportazioni di servizi.

Dal lato dell'offerta hanno registrato ottime performance il settore delle costruzioni e il comparto manifatturiero, che ha recuperato e poi superato i livelli di produzione precedenti la pandemia, nono-

stante le difficoltà globali legate alle carenze di componenti e agli aumenti di prezzo degli input intermedi. Con riferimento al settore dei mezzi di trasporto, è possibile osservare che la difficoltà di approvvigionamento di semilavorati - in particolare chip - ha penalizzato in misura minore l'Italia, più orientata alla produzione di ricambi, rispetto ad altri Paesi, come la Germania, relativamente specializzati in auto di fascia alta.

DATI ECONOMICI ITALIA	2021			
	I TRIM.	II TRIM.	III TRIM.	IV TRIM.
PIL (VARIAZIONI % SU TRIMESTRE PRECEDENTE)	0,3	2,7	2,6	0,6
DOMANDA INTERNA	1,1	2,4	2,2	0,7
SPESA DELLE FAMIGLIE E ISP*	(1,1)	5,0	3,0	0,6
SPESA DELLE AP **	(0,5)	(0,7)	0,1	0,7
INVESTIMENTI FISSI LORDI	4,2	2,4	1,6	0,7
Costruzioni	6,0	3,5	0,3	1,4
Altri beni di investimento	2,6	1,4	2,8	0,7
IMPORTAZIONI DI BENI E SERVIZI	3,3	2,5	2,1	1,6
ESPORTAZIONI DI BENI E SERVIZI	0,5	3,4	3,4	0,6

Fonte dati: Prometeia dicembre 2021

Fonte ISTAT gennaio 2022

* ISP: Istituzioni Sociali Private

** AP: Amministrazioni Pubbliche

Nel quarto trimestre la forte risalita dei contagi, la scarsità delle commodity e gli elevati prezzi dell'energia hanno determinato

una frenata dell'economia italiana, che ha tuttavia chiuso il 2021 con una crescita del PIL pari al 6,5% rispetto all'anno precedente.

L'indice dei prezzi al consumo per l'intera collettività nazionale ha una crescita dell'1,9%³² rispetto al 2020.

32 Fonte ISTAT, Prezzi al Consumo, 17 gennaio 2022.

ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO E FOCUS SUL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

ANDAMENTO DEL MERCATO DEI TRASPORTI

Nel corso del 2021 l'andamento del mercato dei trasporti è stato ancora influenzato dagli sviluppi dell'epidemia da Covid-19 e dalle relative misure preventive.

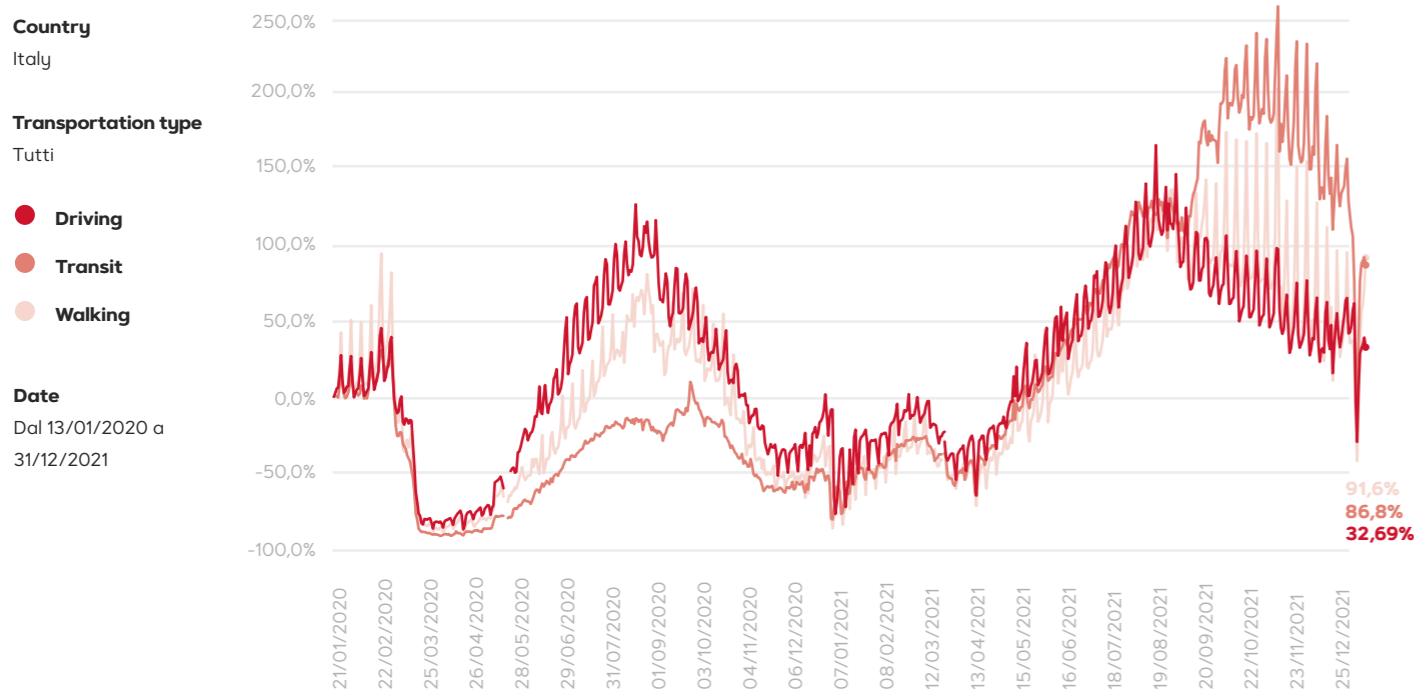
Nei primi mesi dell'anno, con la terza ondata della pandemia, l'Italia si è ritrovata a vivere restrizioni e vincoli alla mobilità che hanno condizionato pesantemente l'andamento delle attività di trasporto, seppure in for-

me relativamente meno stringenti di quelle del 2020. La situazione sanitaria è nettamente migliorata nel corso del secondo e del terzo trimestre grazie ai notevoli progressi registrati nella vaccinazione della popolazione in Italia³³ e alla possibile componente di stagionalità nella diffusione del virus. Con il Decreto Legislativo n. 52 del 22 aprile (Decreto Riaperture) si è avviata una fase di allentamento delle restrizioni e di forte ripresa delle attività economiche, turistiche e culturali, con un massiccio ritorno in presenza di lavoratori e studenti a settembre. I tassi di mobilità e le attività di trasporto sono gradualmente tornati ai livelli pre-pandemia, mostrando una crescita particolarmente sostenuta durante il periodo

estivo e nella prima parte del quarto trimestre. Nell'ultimo scorcio dell'anno la recrudescenza della pandemia (quarta ondata), dovuta alla diffusione della nuova e più contagiosa variante Omicron, ha determinato nuove misure restrittive (ad esempio, Green Pass rafforzato, nuovi obblighi per l'ingresso in Italia da tutti i Paesi, limitazioni nella capienza al chiuso, ecc.), con inevitabile impatto sui livelli di mobilità.

I dati di mobilità dei device mobili pubblicati da Apple, riassunti nella figura seguente, mostrano gli effetti delle misure di contenimento sugli spostamenti pedonali, automobilistici e con trasporti collettivi nel corso del 2020 e del 2021.

APPLE MOBILITY TRENDS - MODAL TRENDS



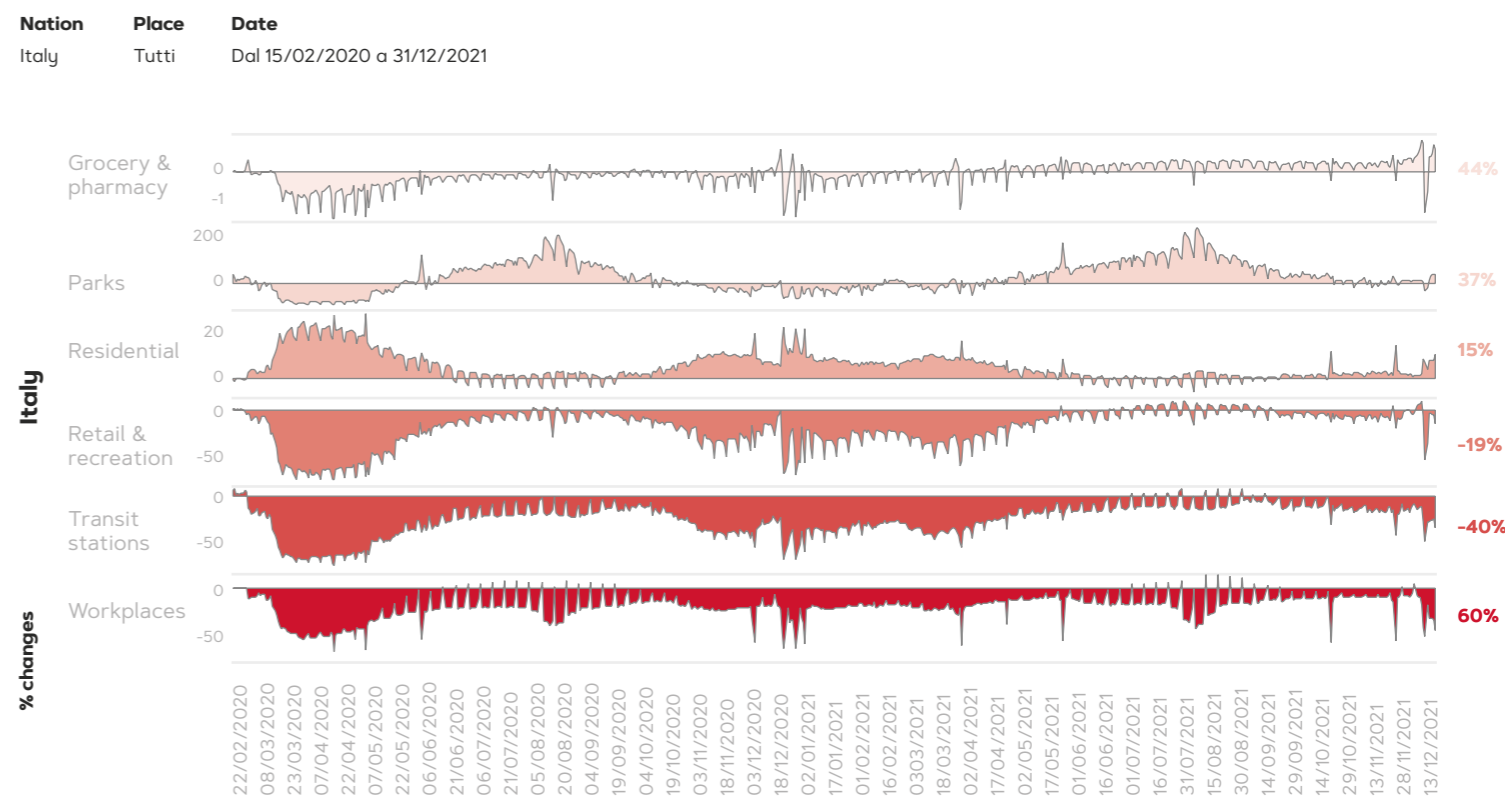
Processing on Apple data (index numbers, base 100 at 13 January 2020) - N.B.: data for the days 11 and 12 May are not available.

È possibile osservare che dopo il picco della terza ondata della pandemia raggiunto a marzo, con la graduale ripresa delle attività economiche e sociali ad aprile, è iniziata una decisa crescita per tutte le modalità, che è proseguita nel corso dell'estate. In particolare, il segmento dei traspor-

ti collettivi sembra aver beneficiato dell'introduzione, dal primo settembre, dell'obbligo di Green Pass a bordo per i viaggi a lunga percorrenza, mostrando incrementi significativi fino a ottobre. Negli ultimi due mesi del 2021 si è riscontrato, invece, un calo generale della mobilità.

La figura sottostante, elaborata sulla base dei dati del Google Global Mobility Report, mostra la frequentazione delle diverse tipologie di luoghi dall'inizio della pandemia fino al 31 dicembre 2021.

GOOGLE - GLOBAL MOBILITY REPORT - PLACES BY NATION



The data shows how visitors to (or time spent in) categorised places change compared to our baseline days. A baseline day represents a normal value for that day of the week. The baseline day is the median value from the five-week period 3 Jan - 6 Feb 2020.

33 A fine dicembre 2021, in Italia, la copertura vaccinale completa nella popolazione di età ≥ 5 anni era pari all'80,3%, mentre la copertura vaccinale relativa alla dose aggiuntiva/booster era pari al 31,7% (Fonte ISS).

Nei primi mesi del 2021 le presenze nei luoghi di lavoro, per motivi ricreativi e in transito nelle stazioni, hanno subito una riduzione. Nello stesso periodo, la presenza nei luoghi di residenza è stata superiore a quella misurata prima dell'emergenza sanitaria.

A seguito delle riaperture graduali, specificatamente a partire dal mese di aprile, le presenze per motivi ricreativi e shopping, nei parchi e in transito nelle stazioni, iniziano una risalita che si consolida durante l'estate. In crescita anche le presenze nei luoghi di lavoro, con l'eccezione delle settimane estive dedicate alle ferie.

Nell'ultima parte dell'anno, con la ripresa della pandemia, calano le presenze per motivi ricreativi, in transito nelle stazioni e nei luoghi di lavoro.

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 il +15% rispetto al 2020, con una punta di oltre il 18% sulla rete del Sud, mentre l'analoga variazione registrata per i veicoli pesanti è stata di circa il +10%, con punte prossime al 12% sulla rete del Sud e della Sicilia.

I dati provvisori dalle autostrade italiane in concessione (AISCAT) riportano che, nel corso del 2021, sulla rete autostradale a pedaggio, sono stati percorsi 75,5 miliardi di veicoli km, in crescita del +22,9% rispetto al 2020, ma ancora in flessione del -10,8%, rispetto al 2019. Il trend positivo ha riguardato sia

i veicoli leggeri (+26% sul 2020 e -14,5% sul 2019), sia i veicoli pesanti (+15,3% sul 2020 e +1,1% sul 2019).

Con riferimento al comparto automotive, è da rilevare che, nonostante la generalizzata ripresa dell'economia e l'introduzione di agevolazioni per l'acquisto di veicoli a ridotta emissione (Ecobonus), il settore ha registrato nel 2021 una lenta crescita di nuove immatricolazioni, dovuta alle difficoltà produttive di tutti i costruttori d'auto (carenza di microchip). Per quanto in crescita del 5,5% rispetto a 2020, i dati delle immatricolazioni risultano inferiori del 24% rispetto a quelli del 2019.

La pandemia di Covid-19 ha colpito duramente l'intero settore dell'aviazione; gli entusiasmi relativi all'attesa ripresa dei volumi di viaggiatori sono stati vanificati, nel corso del 2021, dalla diffusione di nuove ondate del virus, che hanno costretto molte compagnie aeree a ridurre la loro capacità, a seguito delle restrizioni internazionali e nazionali. I dati più recenti elaborati da Eurocontrol evidenziano che, nel corso dell'intero 2021, il traffico sul network europeo ha raggiunto il 56% dei livelli del 2019 e che, secondo la curva di sviluppo considerata maggiormente realistica, il mercato raggiungerà il livello di pareggio pre-pandemia nel 2024, un tempo lunghissimo per un settore che fa sempre più fatica ma che al contempo sta mostrando un livello di resilienza elevatissimo.

Secondo i dati pubblicati da Assaerporti, gli aeroporti italiani hanno chiuso il 2021 con 80,7 milioni di passeggeri, in crescita del +52,4%

rispetto al 2020 ma con una contrazione del 58,2% sul 2019, ultimo anno non interessato dalla pandemia, quando il numero dei viaggiatori ha superato quota 193 milioni. L'andamento del traffico negli scali nazionali è stato particolarmente debole nei primi 5 mesi del 2021, attestandosi su valori prossimi a quelli osservati nella primavera 2020, durante i mesi di lockdown generalizzato. I primi segnali di ripresa si sono registrati solo a partire da giugno 2021, per poi rafforzarsi nella seconda metà dell'anno. Incoraggianti, invece, i risultati per il traffico merci, tanto che l'intero segmento cargo ha fatto segnare una crescita del +28,6% sul 2020, avvicinandosi ai livelli pre-Covid (-1,9% sul 2019), con quasi il 70% delle merci transitate per lo scalo di Malpensa.

Nel corso del 2021 il settore marittimo delle merci ha vissuto criticità legate alle catene di approvvigionamento globale (supply chains), vale a dire a malfunzionamenti nel sistema dei trasporti e dei rifornimenti, per cause riconducibili all'intensità della domanda di beni tecnologici esplosa dopo i lockdown, alla difficoltà a reperire materie prime e componenti (ad esempio, semiconduttori) e alla mancanza di contenitori vuoti da riempire per le spedizioni. Inoltre, molti grandi porti di tutto il mondo sono rimasti bloccati per lunghi periodi o hanno lavorato a rilento a causa di contagi e focolai. Nonostante tali difficoltà, il 2021 ha rappresentato per i porti italiani un anno in netta crescita.

Il primo porto italiano in termini di volumi di container movimen-

tati si conferma Gioia Tauro, che nel 2021, con circa 3,15 milioni di container imbarcati e sbarcati, si è sostanzialmente attestato sugli stessi volumi del 2020 (-1,4% vs 2020). I porti del Mar Ligure Occidentale, Genova, Savona e Vado Ligure, hanno reagito positivamente alla crisi dei volumi del 2020, registrando un rimbalzo significativo e superando i valori pre-pandemia del 2019. In particolare, la crescita dei container complessivamente movimentati in tali porti è stata del +11,3% rispetto al 2020 e del +4,2% rispetto al 2019. Anche lo scalo di La Spezia conferma le dinamiche di recupero dei volumi persi durante la pandemia, segnando un incremento del +17,2% sul 2020. Venendo ai porti dell'Adriatico, Ravenna e Ancona chiudono il 2021 con una crescita incoraggiante, rispettivamente pari al +9,3% e +5,5% sul 2020, mentre appare in lieve controtendenza l'andamento del porto di Trieste, che nel 2021 ha visto un calo dei container imbarcati e sbarcati (-2,4% verso il 2020).

Grazie ad una stagione estiva eccezionalmente positiva, nel corso del 2021 il settore crocieristico ha finalmente invertito il trend negativo e recuperato parte del terreno perduto nel 2020. I numeri sono ancora lontani dal record storico raggiunto nel 2019, ma è possibile prevedere un futuro in crescita, grazie anche agli importanti investimenti messi a terra dal settore portuale nel prossimo triennio. In particolare, nel triennio 2022-2024 sono in programma in Italia oltre 821 milioni di euro di investimenti portuali sulla crocieristica, nell'area delle infrastrutture, per interventi di

dragaggio e per nuove strutture e terminal crociere.

FOCUS SULLA GESTIONE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA NAZIONALE

Il Gruppo FS Italiane dispone, in Italia, di una rete infrastrutturale, ferroviaria e stradale, di oltre 49mila chilometri distribuita capillarmente su tutto il territorio nazionale assicurando, attraverso il potenziamento degli standard di qualità e sicurezza, la connettività e l'integrazione del Paese.

Al 31 dicembre 2021 l'infrastruttura ferroviaria nazionale amministrata dalla società Rete Ferroviaria Italiana (RFI) del Gruppo FS Italiane, secondo il D.M. n. 138T del 31 ottobre 2000, ammontava a 16.832 chilometri. La consistenza delle linee, in base alla classificazione utilizzata ai fini del calcolo del canone di utilizzo della rete ferroviaria, coerentemente con il D.M. n. 43/T del 21 marzo 2000, è stata la seguente:

- * 6.486 chilometri di linee fondamentali, caratterizzate da un'alta densità di traffico;
- * 9.396 chilometri di linee complementari, che costituiscono una fitta rete di collegamento nell'ambito di bacini regionali e di interconnessioni con le direttrici principali;
- * 950 chilometri di linee di nodo, situate all'interno di grandi aree metropolitane.

Considerando la tipologia, le linee a doppio binario erano distribuite per 7.732,3 chilometri, pari al 45,9% del totale, mentre riguardo

l'alimentazione la linea era elettrificata per 12.160,4 chilometri (72,2% del totale).

La lunghezza complessiva dei binari ammontava a 24.564,2 chilometri, di cui 1.467,2 chilometri di binari di rete Alta Velocità/Alta Capacità.

Tutte le linee sono dotate di un sistema di manutenzione completo e preventivo ed attrezzate con tecnologie innovative di uno o più sistemi di protezione della marcia del treno, il che rende l'infrastruttura ferroviaria di RFI tra le più sicure d'Europa. In particolare 13.038,1 chilometri sono attrezzati con il Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT) che tiene conto degli spazi di frenata e delle prestazioni dei treni per determinare la distanza di sicurezza, mentre le linee ad Alta Velocità sono dotate di un sofisticato sistema di segnalamento europeo per una gestione del traffico più accurata, ERTMS/ETCS (European Rail Traffic Management System/European Train Control System) che, mediante il distanziamento dei treni, consente con un unico sistema radio di viaggiare in modalità interoperabile a 300 km/h.

RFI del Gruppo FS Italiane riveste un ruolo di primo piano nell'attuazione degli interventi infrastrutturali e tecnologici, previsti nel settore ferroviario dal Recovery Plan.

L'obiettivo è ridurre le distanze e i divari tra il Nord e il Sud e tra le aree urbane e interne del Paese, aumentando la capacità e la connettività della ferrovia e migliorando la qualità del servizio lungo i principali collegamenti nazionali e regionali. In particolare:

- * nel Nord del Paese, è previsto il potenziamento delle tratte ferroviarie Milano-Venezia, Verona-Brennero e Liguria-Alpi, migliorando i collegamenti d'Oltralpe con significativi vantaggi per i porti di Genova e Trieste, strategici per la connettività con i traffici esterni;
- * nel Centro del Paese, è previsto il rafforzamento dei due assi Est-Ovest (Roma-Pescara e Orte-Falconara), riducendo significativamente i tempi di percorrenza e aumentando le capacità;
- * nel Sud del Paese, sono previsti il rafforzamento della li-

nea adriatica da Nord a Sud, il completamento della Napoli-Bari, con una riduzione del tempo di percorrenza del 50% circa, e il completamento della Palermo-Catania, con una riduzione del tempo di percorrenza di oltre 60 minuti. Infine, è prevista l'estensione dell'Alta Velocità al Sud, con la Salerno-Reggio Calabria che consentirà, oltre ad una significativa riduzione dei tempi di percorrenza, anche il transito dei treni merci per il porto di Gioia Tauro.

Oltre agli investimenti in infrastruttura, il Recovery Plan preve-

de interventi mirati ad aggiornare i sistemi di sicurezza e segnalazione esistenti, consentendo di aumentare la produttività dell'infrastruttura ferroviaria.

La parte più consistente di questi interventi tecnologici riguarda l'estensione dell'ERTMS all'intera rete ferroviaria, accrescendo non solo la sicurezza di esercizio ma anche la capacità delle linee. Come già accennato l'ERTMS è la tecnologia applicata ai circa 779,6 chilometri di Alta Velocità che controlla il distanziamento dei treni, generando una frenata automatica in caso di riduzione della distanza fra convogli.

ra, gestisce circa 300 chilometri di linee con 60 stazioni adibite al servizio viaggiatori. La produzione realizzata nel corso del 2021 è stata di circa 40,8 milioni di treni km.

Riguardo all'infrastruttura stradale, il Gruppo FS Italiane, come riportato in precedenza, gestisce attraverso la controllata Anas circa 32.000 chilometri di strade statali, di cui 1.300 chilometri di autostrade.

Anche nell'anno 2021 i volumi e l'andamento del traffico stradale sono stati influenzati dalla situazione pandemica e dalle misure adottate per contenerla.

Il sistema di monitoraggio centralizzato denominato PANAMA (Piattaforma Anas per il Monitoraggio e l'Analisi), ha riscontrato, lungo la rete stradale principale Anas, una tendenza positiva nel segmento dei veicoli totali con una crescita del valore medio annuale dell'IMR (Indice di Mobilità Rilevata) di circa il 15% rispetto al 2020, mentre l'analoga variazione registrata per i veicoli pesanti è stata di circa il 10%.

FOCUS SUL TRAFFICO PASSEGGERI E MERCI DEL GRUPPO

Anche nel corso del 2021, le regolamentazioni e le limitazioni alla circolazione disposte per contrastare la pandemia da Covid-19, modificando le tendenze di mobilità dei cittadini e delle merci, hanno continuato ad incidere sulla domanda e l'offerta di servizi del Gruppo Ferrovie dello Stato, rappresentando un forte fattore

di criticità.

In tale scenario, il Gruppo FS ha sostenuto, anche nel corso del 2021, un impegno considerevole a favore della sicurezza sanitaria delle persone, passeggeri e dipendenti, continuando a potenziare le procedure per l'igiene e la sanificazione di stazioni, aree e mezzi di trasporto. Alle azioni avviate in emergenza nel corso del 2020 si sono aggiunte, durante i 12 mesi, nuove iniziative, tra le quali l'apertura di postazioni per effettuare tamponi gratuiti nelle principali stazioni, l'installazione di oltre 15.000 dispenser a bordo dei treni AV, Intercity e Regionali, nelle principali stazioni e nelle FRECCIALounge.

Pur nella complessità dalla pandemia, il Gruppo FS ha svolto, nel corso del 2021, un ruolo di primo piano per la transizione verso paradigmi sostenibili e più attenti all'ambiente, proseguendo il rinnovamento della flotta, come ad esempio i nuovi treni regionali riciclabili quasi al 100% e dal consumo energetico ridotto rispetto alla generazione precedente.

Al termine del 2021, inoltre, il Gruppo FS è sbarcato sul mercato dell'Alta Velocità francese, avviando a dicembre il servizio tra Milano e Parigi, di grande successo fin dal suo avvio, con due coppie di treni Frecciarossa 1000 al giorno.

Dopo il graduale allentamento delle misure di contenimento avvenuto ad aprile, la crescita della mobilità complessiva ha determinato, anche per la modalità ferroviaria, un recupero dei volumi

di traffico che si è andato consolidando nei mesi estivi, con il rilancio del turismo, la riapertura di molte attività economiche e il ritorno "in presenza" di molti lavoratori e studenti a settembre. L'innalzamento della soglia di riempimento all'80%, anche sui treni a lunga percorrenza, e l'introduzione dell'obbligo del Green Pass a bordo, hanno dato ulteriore impulso alla ripresa del traffico ferroviario che all'inizio del quarto trimestre si è avvicinato ai livelli pre-pandemia.

Con riferimento al trasporto su rotaia, il 2021 ha visto in crescita sia il dato complessivo dei viaggiatori (+18,5% rispetto al 2020, in termini di viaggiatori km) sia quello dei volumi di traffico merci (+5,8% rispetto al 2020, in termini di tonnellate km).

I volumi di traffico ferroviario passeggeri realizzati nell'esercizio sono stati pari a circa 21,5 miliardi di viaggiatori km, di cui circa l'85% attribuiti alla società Trenitalia SpA, leader in Italia nei servizi di mobilità e tra i principali operatori ferroviari in Europa. In ambito nazionale, ha contribuito ai volumi anche la società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl (FSE). La restante parte, realizzata in ambito europeo, si è raggiunta grazie al gruppo Netinera, che svolge attività di trasporto ferro-gomma sul mercato del trasporto locale e metropolitano in Germania, alla società TrainOSE, operativa in Grecia, alla società Trenitalia c2c Limited, che effettua il trasporto passeggeri in Gran Bretagna tra Londra e l'Essex, alla società Thellò,

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

2021	2020
16.832	16.782

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

2021	2020
24.564	24.514

Le imprese ferroviarie operative, legittimate ad effettuare attività di trasporto su ferrovia a seguito di licenza rilasciata da ANSFISA o dall'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie (ERA), ai sensi del 4° pacchetto ferroviario (Direttiva (UE) 2016/798, recepita in Italia con il D.Lgs. 14 maggio 2019, n. 50), erano distinte in:

- * 19 per il solo trasporto merci,
- * 11 per il solo trasporto viaggiatori,
- * 7 con licenza sia per il servizio viaggiatori che merci.

Nel corso dei 12 mesi del 2021 sulla rete ferroviaria nazionale hanno circolato in media circa 9.400 treni al giorno per un volume complessivo annuo di oltre 346 milioni di chilometri percorsi, in crescita di circa il 16% rispetto al 2020. Il confronto con l'analogo periodo pre-Covid del 2019 attesta una flessione del -6,7%.

Sul territorio nazionale, oltre alla rete RFI, il Gruppo FS Italiane gestisce anche circa 474 chilometri di linea delle Ferrovie del Sud Est. La rete FSE, elettrificata per 48 chilometri e quasi interamente

a semplice binario, attraversa le province della Puglia, includendo otto collegamenti: Bari-Taranto (113 chilometri), Mungivacca-Putignano (44 chilometri), Martina Franca-Lecce (103 chilometri), Novoli-Garigliano (75 chilometri), Casarano-Gallipoli (23 chilometri), Lecce-Gallipoli (53 chilometri), Zollino-Garigliano (47 chilometri) e Maglie-Otranto (19 chilometri), con un'offerta nel corso del 2021 di circa 3,6 milioni di treni km.

All'estero il Gruppo FS Italiane, attraverso la controllata Netine-

operativa fino a giugno 2021 con collegamenti internazionali da e per la Francia, e poi Trenitalia France, che da dicembre 2021 ha lanciato il nuovo servizio Frecciarossa in Francia, con collegamenti tra Milano, Torino, Lione e Parigi.

Nel dettaglio, il segmento dei servizi long haul ha registrato una crescita dei volumi di passeggeri del 21,1%, dovuta sia alla componente della domanda dei servizi a mercato (+19,1%), sia alla componente dei servizi contribuiti (+29,7%). Nei servizi a mercato offerti da Trenitalia SpA il livello di soddisfazione del viaggio nel complesso (voti 7-9) è stato pari al 91,2%, in crescita di 1,5 punti percentuali rispetto al 2020, mentre la performance sulla puntualità si è attestata su un valore pari al 97,1% dei treni giunti a destino nella fascia 0-15 minuti.

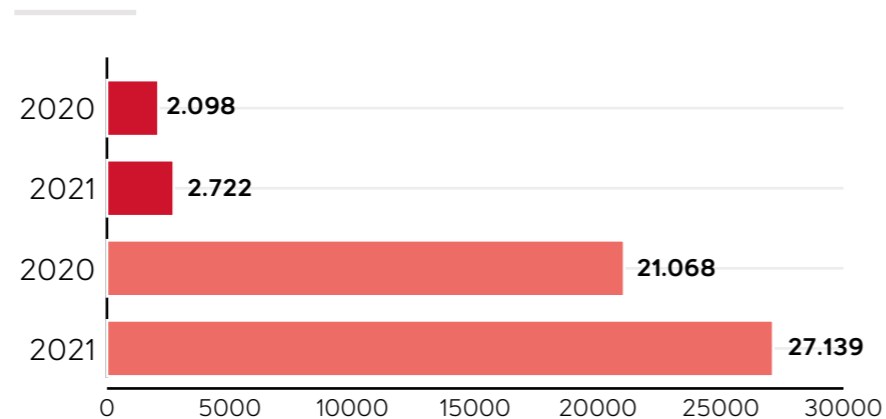
La produzione dei servizi long haul è risultata pari a oltre 71 milioni di treni km, in crescita del 18% rispetto all'esercizio precedente, di cui 44 milioni relativi ai servizi a mercato e 27 milioni ai servizi universali contribuiti. L'offerta dei servizi a mercato, in cui rientra il prodotto Freccie di Trenitalia SpA, che rappresenta il business di riferimento, ha mostrato una crescita del 12,2%, mentre la crescita dei servizi contribuiti è stata pari al 28,8%.

Per il trasporto ferroviario long haul il confronto fra i valori del 2021 e quelli del 2019, periodo pre-Covid, evidenzia ancora la debolezza della domanda dovuta ai vincoli alla mobilità disposti nella prima parte del 2021 e alla

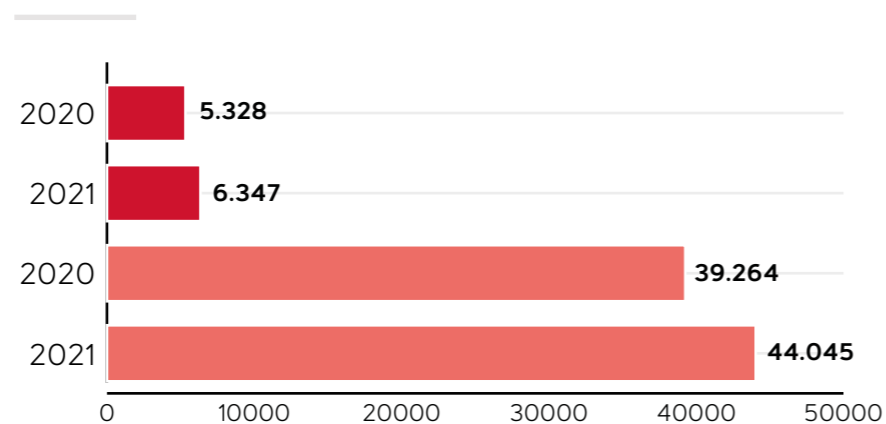
limitazione alla capienza massima a bordo, che hanno penalizzato in particolare i servizi a mercato. Per il trasporto ferroviario long

haul lo scostamento verso il 2019 è stato pari al -56,9% in termini di viaggiatori km e al -25,2% in termini di treni km.

TRASPORTO LONG HAUL - UNIVERSALE CONTRIBUITO*



TRASPORTO LONG HAUL - MERCATO*



● Viaggiatori Km milioni
● Treni Km migliaia

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

Con riferimento al trasporto ferroviario regionale, la domanda soddisfatta nel 2021 è stata pari a circa 12,5 miliardi di viaggiatori km, sia in Italia che all'estero, in crescita del 16,1% rispetto al 2020, a fronte di una produzione in crescita del 9,5%.

Rispetto al 2019, periodo pre-Covid, i dati del trasporto regionale hanno mostrato una flessione del -49,5% in termini di viaggiatori km e del -7,5% in termini di treni km. Pur se in misura minore del 2020, an-

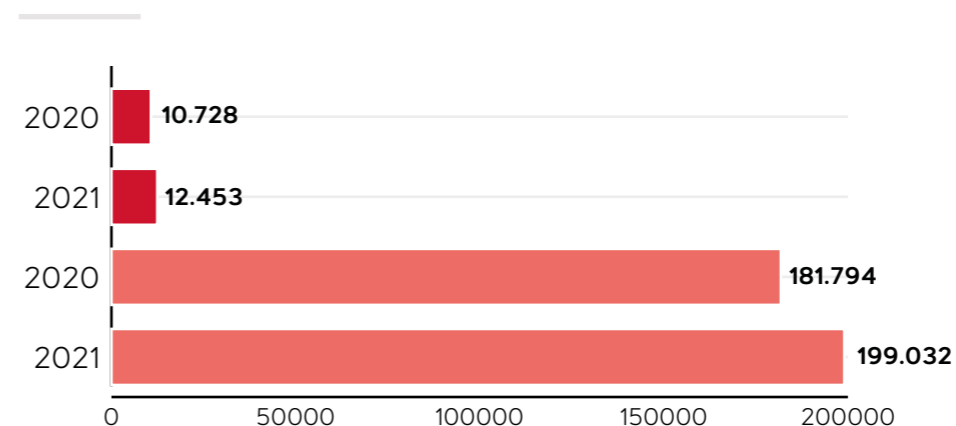
che nel corso del 2021 la domanda ha scontato una debolezza riconducibile alle restrizioni alla mobilità e ai limiti alla capienza massima imposta a bordo dei treni regionali (80% dei posti omologati).

Lo sforzo di assicurare, pur nello scenario della pandemia, collegamenti adeguati alle esigenze di mobilità, con la massima attenzione alla sicurezza, alla salute e alle esigenze dei viaggiatori, ha premiato la divisione Regionale di

Trenitalia SpA, che nel 2021 ha visto migliorare la valutazione della qualità del servizio, con una percentuale di viaggiatori soddisfatti del viaggio nel complesso (voti 7-9) pari al 76,1%, in crescita di 2,3 punti percentuali rispetto al 2020.

Ottima anche la performance di puntualità del servizio, con una percentuale superiore al 98% dei treni giunti a destino nell'intervallo dei 5 minuti.

TRASPORTO SHORT HAUL*



● Viaggiatori Km milioni
● Treni Km migliaia

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

Il Gruppo FS Italiane sostiene l'utilizzo integrato dei servizi di trasporto urbani ed extraurbani su ferro e gomma, in Italia e all'estero, e l'interscambio tra di essi.

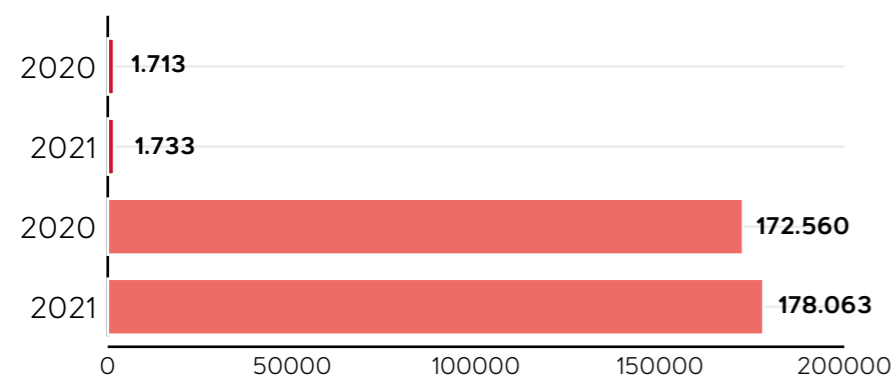
In riferimento al trasporto pubblico locale urbano, il Gruppo FS Italiane nel 2021 ha soddisfatto complessivamente una domanda di circa 1,7 miliardi di viaggiatori km, in lieve crescita rispetto al 2020 (+1,1%), con un'offerta di circa 178 milioni di

bus km (+3,2% verso 2020). Il perimetro del business TPL gomma è accentrato soprattutto nella controllata Busitalia Sita Nord Srl, che gestisce, direttamente e indirettamente, il trasporto urbano ed extraurbano in varie regioni del Paese (Veneto, Campania, Toscana e Umbria) e il trasporto TPL in Olanda attraverso la società Qbuzz. L'offerta complessiva viene, inoltre, integrata dai servizi automobilistici

delle Ferrovie del Sud Est in Puglia, dalle società del gruppo Netinera in Germania e dai collegamenti automobilistici su alcune tratte gestite da TrainOSE in Grecia.

Confrontando i dati con l'anno 2019, pre-Covid, si evidenzia per il TPL una flessione del -41% in termini di viaggiatori km e del -14,1% in termini di bus km.

TRASPORTO SU GOMMA



● Viaggiatori Km milioni
● Bus Km migliaia

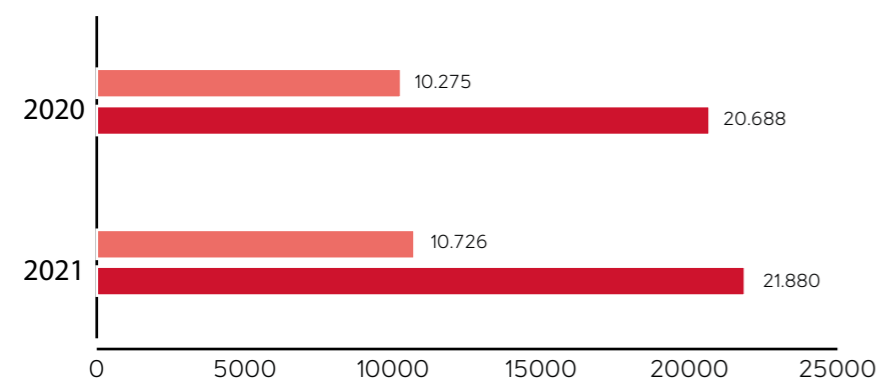
(*) comprende anche il traffico effettuato su territorio estero dalle società controllate del Gruppo

La ripresa economica in Italia, ben oltre le attese grazie alla dinamica favorevole della domanda nazionale e al balzo dell'export, ha sostenuto i volumi di traffico merci realizzati dalle società del Gruppo

FS Italiane, in territorio nazionale ed estero, che hanno sfiorato i 22 miliardi di tonnellate km, in crescita del 5,8% rispetto allo stesso periodo del 2020, a fronte di un'analogha crescita della produzione, espressa

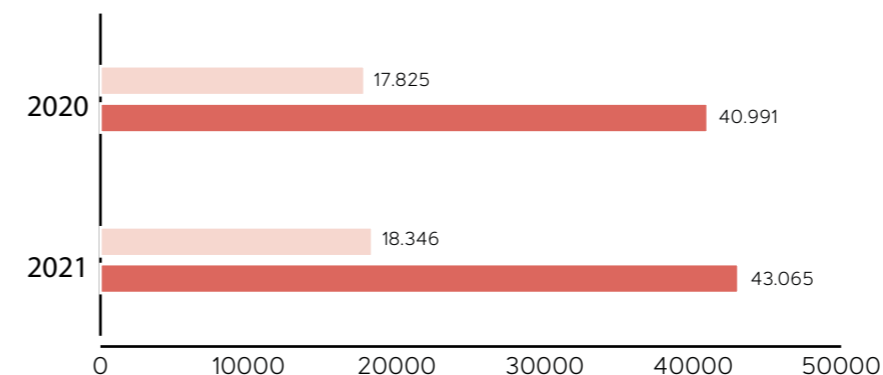
in treni km. Il confronto con i valori pre-Covid del 2019 attesta una crescita del 4,5% dei treni km offerti, mentre le tonnellate km trasportate sono sostanzialmente in linea.

TRASPORTO MERCI*



● Tonnellate Km di cui su territorio estero - milioni
● Tonnellate Km - milioni

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



● Treno Km di cui su territorio estero - migliaia
● Treni Km

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

Oltre al trasporto ferroviario e al TPL, il Gruppo FS Italiane, al fine di garantire la continuità territoriale dei servizi ferroviari, gestisce i collegamenti via mare tra il continente e la Sicilia che, attualmente, vengono effettuati dalle navi bidirezionali della controllata Blufferries, dedicate al trasporto marittimo di passeggeri, autoveicoli e merci, e dalla società

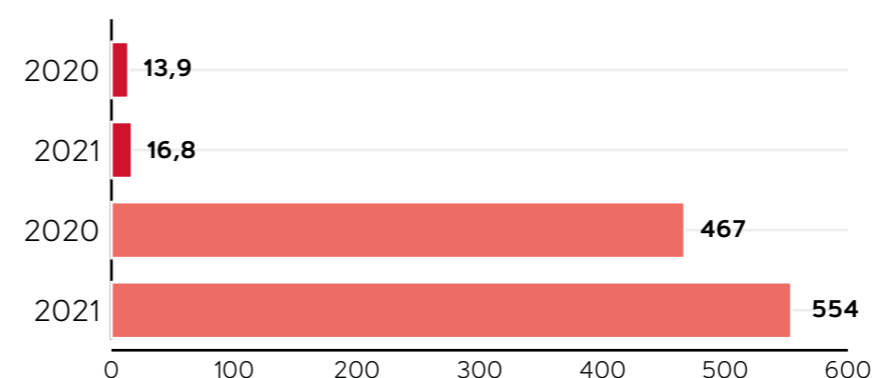
controllata Blu Jet, con l'utilizzo di nuovi mezzi navali veloci, e il collegamento interno sul lago di Trasimeno effettuato dalla società controllata Busitalia.

Nel corso del 2021 il Gruppo FS Italiane ha soddisfatto, in questo particolare segmento, una domanda di circa 16,8 milioni di viaggiatori km, in crescita del 20,7% rispetto al 2020,

con un'offerta di circa 554,1 migliaia di navi km.

Il trend di ripresa trova conferma nei maggiori volumi di veicoli trasportati dalla controllata Blufferries, che nel corso del 2021 ha visto segnare una crescita del 26,6% nel numero di veicoli pesanti trasportati e del 9,9% nel numero di veicoli leggeri.

TRASPORTO MARITTIMO



● Navi - Km migliaia
● Viaggiatori - Km migliaia

I RISULTATI DEL TRAFFICO DELLE PRINCIPALI IMPRESE FERROVIARIE EUROPEE

Il Parlamento Europeo ha designato il 2021 quale Anno europeo delle ferrovie per promuovere il trasporto ferroviario, sia per le merci che per i viaggiatori, come modalità di trasporto sostenibile, innovativa e sicura.

Nel corso del 2021 sono state programmate molteplici attività, in tutto il continente europeo, per incoraggiare l'uso della ferrovia, sia da parte dei cittadini che da parte delle imprese, e contribuire così a raggiungere l'obiettivo del Green Deal, che prevede la neutralità climatica dell'Unione Europea entro il 2050. Se infatti i trasporti rappresentano da soli il 25% delle emissioni di gas serra nell'UE, le

ferrovie sono responsabili solo dello 0,4% delle emissioni di CO₂ nel continente.

Tra le iniziative previste, un treno speciale dedicato all'Anno Europeo delle Ferrovie, il Connecting Europe Express, ha attraversato 26 paesi, Italia compresa, percorrendo molte delle rotte che collegano paesi, imprese e persone, mostrando la forza unificante della ferrovia.

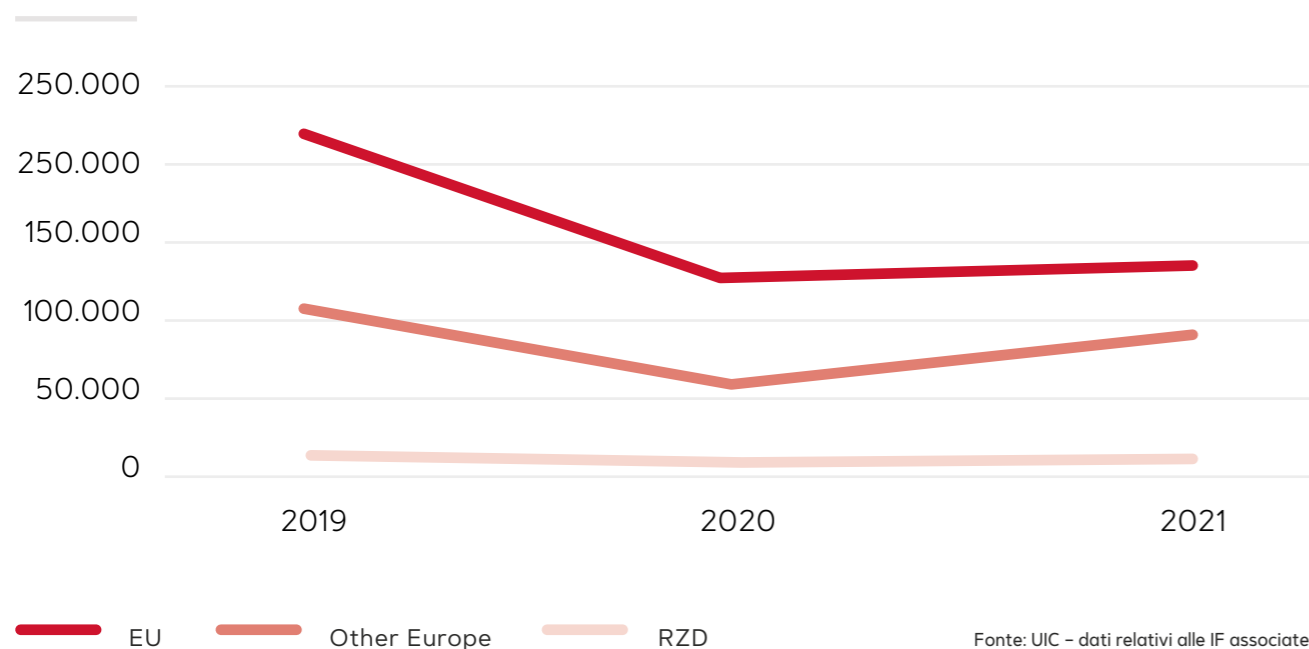
Il 2021 ha rappresentato anche il primo anno completo di attuazione delle norme contenute nel Quarto pacchetto ferroviario (Fourth Railway Package), volte alla creazione di uno spazio ferroviario europeo unico pienamente integrato, aumentando la competitività del settore ferroviario e consentendo all'Unione Europea di favorire l'incremento del trasporto ferroviario e di avvicinarsi agli obiet-

tivi di riduzione delle emissioni.

Secondo i dati provvisori dell'UIC (Union Internationale des Chemins de Fer), nei primi 9 mesi del 2021 i volumi di traffico passeggeri hanno registrato nell'area EU una crescita del +2,1% in termini di passeggeri km, rispetto al corrispondente periodo del 2020; tale andamento è dipeso prevalentemente dall'ottima performance di SNCF EF e RENFE che, al termine del terzo trimestre del 2021, hanno visto segnare una crescita dei volumi di passeggeri trasportati rispettivamente del +20,2% e del +20,3%, mentre DB AG mostra ancora un calo rispetto al corrispondente periodo del 2020 (-18%).

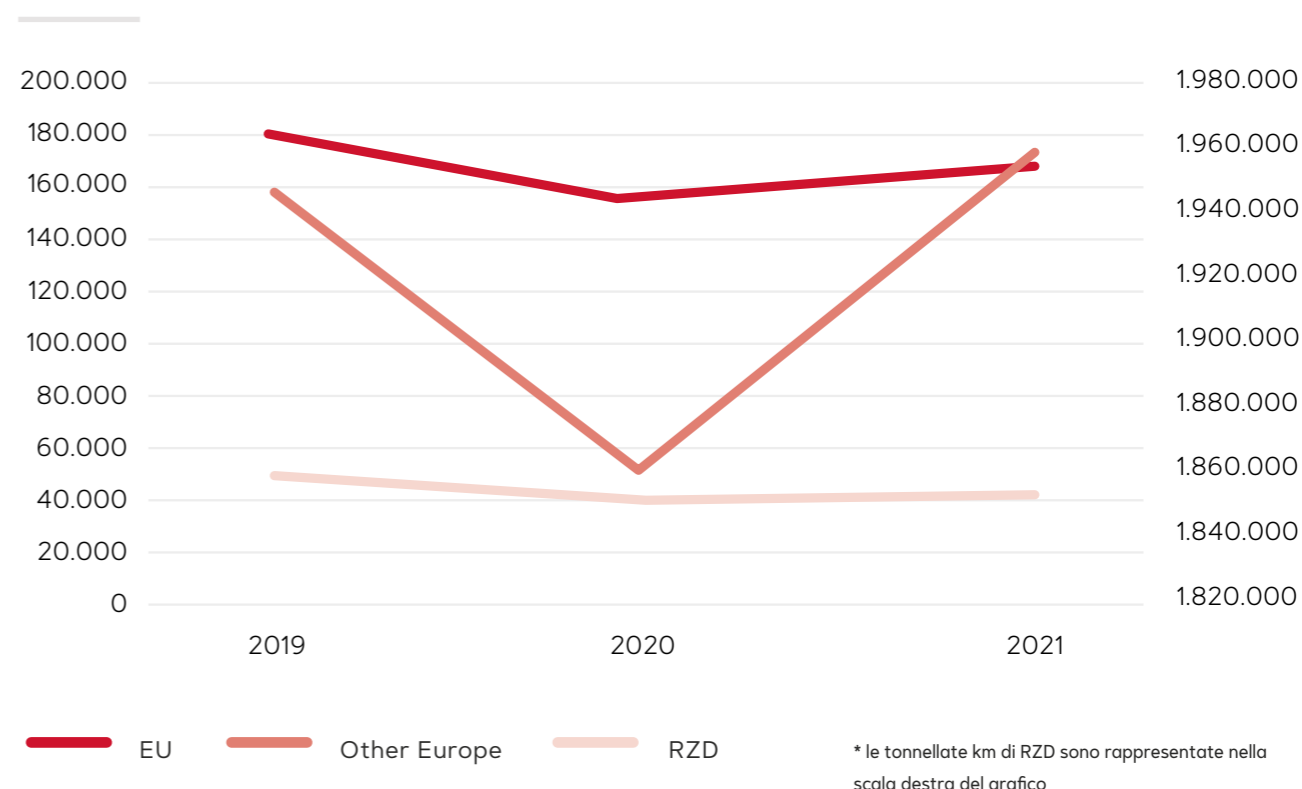
Il confronto con i valori pre-Covid dei primi 9 mesi del 2019 mostra per l'area EU un calo dei passeggeri km trasportati pari al -40,6%.

PASSEGGERI KM (MILIONI) GENNAIO - SETTEMBRE



Fonte: UIC - dati relativi alle IF associate

TONNELLATE KM (MILIONI) GENNAIO - SETTEMBRE



Con riferimento al traffico merci, in base all'ultimo aggiornamento fornito da UIC, relativo al periodo gennaio-settembre 2021, le tonnellate km trasportate nell'area EU hanno mostrato una crescita del 9,9% rispetto all'analogo periodo del 2020. In particolare, la tendenza si è consolidata nel secondo e terzo trimestre dell'an-

no rispecchiando il miglioramento dell'economia nei paesi EU. Con riferimento alle principali imprese ferroviarie europee, le migliori performance rispetto al corrispondente periodo del 2020 sono state realizzate dalla francese SNCF (+24,4%), dalla spagnola RENFE (+17%) e dalla tedesca DB AG (+10,8%). Tra le imprese

dell'est europeo spiccano i recuperi dei volumi di traffico della polacca PKP, (+10%) e della slovena ZSSK Cargo (+25,6%).

Il confronto con i valori pre-Covid dei primi 9 mesi del 2019 evidenzia per l'area EU un calo delle tonnellate km trasportate pari al -5%.

EVOLUZIONE DELLA NORMATIVA EUROPEA

Nel seguito una sintesi dell'evoluzione dei procedimenti avviati dalle Autorità comunitarie o di carattere europeo di interesse del Gruppo.

- * **Raccomandazione (UE) 2021/89.** Il 28 gennaio 2021 il Consiglio ha adottato una ulteriore Raccomandazione che modifica la sua precedente Raccomandazione (UE) 2020/9 relativa alla **restrizione temporanea dei viaggi non essenziali verso l'UE e all'eventuale revoca di tale restrizione.** La Raccomandazione del Consiglio stabilisce che gli Stati membri debbano revocare gradualmente e in modo coordinato la restrizione temporanea dei viaggi non essenziali verso l'UE a partire dal 1o luglio 2020 per quanto riguarda le persone residenti nei paesi terzi elencati nell'allegato I della Raccomandazione del Consiglio. Ogni due settimane il Consiglio dovrebbe riesaminare e se del caso aggiornare l'elenco dei paesi terzi di cui all'allegato I, previa stretta consultazione con la Commissione e con le agenzie e i servizi dell'UE pertinenti, a seguito di una valutazione complessiva basata sulla metodologia, sui criteri e sulle informazioni di cui alla raccomandazione del Consiglio. Tale Raccomandazione è stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'UE il 29 gennaio 2021.
- * **Regolamento (UE) 2021/241 del Parlamento europeo e del Consiglio del 12 febbraio 2021 che istituisce il Dispositivo**

per la Ripresa e la Resilienza. Il nuovo strumento, inserito nel quadro di Next Generation EU ed inteso ad affrontare le conseguenze e gli effetti negativi della crisi Covid-19 nell'Unione, è finalizzato a fornire agli Stati Membri un sostegno finanziario diretto tramite un dispositivo innovativo, efficace e significativo, volto ad accelerare l'attuazione di riforme sostenibili e degli investimenti pubblici correlati negli Stati Membri. Le riforme e gli investimenti nell'ambito del dispositivo dovrebbero aiutare a rendere l'Unione più resiliente e meno dipendente dagli approvvigionamenti presso i Paesi Terzi, favorire la diversificazione delle principali catene di approvvigionamento, rafforzare l'autonomia strategica dell'Unione parallelamente a un'economia aperta. Le riforme e gli investimenti nell'ambito del dispositivo sono finalizzate a generare un valore aggiunto europeo presso le economie degli Stati Membri.

- * **Regolamento (UE) 2021/267 del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 febbraio 2021 recante misure specifiche e temporanee in considerazione del protrarsi della crisi Covid-19 riguardo al rinnovo o alla proroga di taluni certificati, licenze e autorizzazioni, al rinvio di determinate verifiche e attività formative periodiche in taluni settori della legislazione in materia di trasporti e alla proroga di determinati periodi di cui al regolamento (UE) 2020/698.**

- * **Regolamento di esecuzione (UE) 2021/435.** Il 3 marzo 2021 la Commissione europea ha adottato il presente Regolamento di esecuzione recante modifica del Regolamento di esecuzione (UE) n. 288/2014 per quanto riguarda le **modifiche dei modelli per i programmi operativi nell'ambito dell'obiettivo Investimenti in favore della crescita e dell'occupazione** e dell'obiettivo di cooperazione territoriale europea, volte a fornire assistenza nell'ambito dell'obiettivo tematico Promuovere il superamento degli effetti della crisi nel contesto della pandemia di Covid-19 e delle sue conseguenze sociali e preparare una ripresa verde, digitale e resiliente dell'economia. Il Regolamento in esame è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'UE il 12 marzo 2021.
- * **Regolamento (UE) 2021/523.** Il 24 marzo 2021 il Parlamento e il Consiglio europeo hanno adottato il **Regolamento che istituisce il programma InvestEU** e che modifica il Regolamento (UE) 2015/101. Il presente Regolamento istituisce il fondo InvestEU, che prevede la concessione di una garanzia dell'Unione per sostenere le operazioni di finanziamento e di investimento effettuate dai partner esecutivi che contribuiscono alle politiche interne dell'Unione, ed istituisce il meccanismo di consulenza per fornire sostegno nell'elaborazione di progetti in grado di interessare gli investitori e favorire l'accesso ai finanziamenti e per prestare la rela-

tiva assistenza nella creazione di capacità (polo di consulenza InvestEU). Il Regolamento istituisce inoltre una banca dati che assicura la visibilità dei progetti per i quali i promotori sono alla ricerca di finanziamenti e che fornisce agli investitori informazioni sulle opportunità di investimento (portale InvestEU). Il presente Regolamento stabilisce infine gli obiettivi del programma InvestEU, la sua dotazione, l'importo della garanzia dell'Unione per il periodo 2021-2027, le forme del finanziamento dell'Unione e le regole per la concessione dei finanziamenti. Il Regolamento in esame è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'UE il 26 marzo 2021.

- * **Regolamento di esecuzione (UE) 2021/541 della Commissione del 26 marzo 2021 che modifica il regolamento (UE) n. 1305/2014** per quanto riguarda la semplificazione e il miglioramento del calcolo e dello scambio dei dati e l'aggiornamento della procedura per la gestione del controllo delle modifiche. Il testo costituisce la revisione delle specifiche tecniche di interoperabilità dedicate alle applicazioni telematiche per il settore merci - STI TAF (Telematic Applications for Freight), ex regolamento (UE) n. 1305/2014.
- * **Regolamento di esecuzione (UE) 2021/535.** Il 31 marzo 2021 il Parlamento europeo ed il Consiglio hanno adottato il presente Regolamento recante modalità di applicazione del Regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del

Consiglio per quanto riguarda le procedure e le specifiche tecniche uniformi per l'omologazione di veicoli e di sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, relativamente alle caratteristiche costruttive generali e alla sicurezza. Il Regolamento in questione è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'UE il 6 aprile 2021.

- * **Decisione di esecuzione (UE) 2021/701.** Il 27 aprile 2021 la Commissione europea ha adottato la Decisione di esecuzione che rettifica la Decisione di esecuzione 2011/665/UE della Commissione relativa al registro europeo dei tipi di veicoli ferroviari autorizzati. In tema di interoperabilità del sistema ferroviario europeo, la Decisione di esecuzione 2011/665/UE della Commissione è stata modificata dal Regolamento di esecuzione (UE) 2019/776 per quanto riguarda l'allineamento alla Direttiva (UE) 2016/797 e l'attuazione di obiettivi specifici stabiliti nella Decisione delegata 2017/1474 della Commissione. La Decisione così come adottata è stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'UE il 28 aprile 2021. Il testo rettifica e aggiorna le precedenti disposizioni relative al Registro Europeo dei tipi di veicoli ferroviari autorizzati alla messa in servizio sulla rete ferroviaria dell'Unione. Il testo interviene anche per disciplinare le eventuali fattispecie di concessione, modifica, sospensione o revoca di un'autorizzazione del tipo in uno Stato membro.

- * **Regolamento (UE) 2021/695.** Il 28 aprile 2021 il Parlamento e il Consiglio hanno adottato il Regolamento che istituisce il programma quadro di ricerca e innovazione Orizzonte Europa e ne stabilisce le norme di partecipazione e diffusione e che abroga i Regolamenti UE 1290/2013 e 1291/2013. Il presente Regolamento istituisce il programma quadro di ricerca e innovazione "Orizzonte Europa" (cd. programma) per la durata del QFP 2021-2027, stabilisce le norme di partecipazione e diffusione applicabili alle azioni indirette condotte nell'ambito del programma e definisce il quadro che disciplina il sostegno dell'Unione alle attività di R&I per lo stesso periodo. Il presente Regolamento stabilisce gli obiettivi del programma, il bilancio per il periodo 2021-2027, le forme di finanziamento dell'Unione e le regole di erogazione dei finanziamenti. Il Regolamento in questione è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'UE il 12 maggio 2021.
- * **Regolamento (UE) 2021/782.** Il 29 aprile 2021 il Parlamento e il Consiglio hanno adottato il **Regolamento relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.** Al fine di garantire un'efficace protezione dei passeggeri e incoraggiare i viaggi ferroviari, esso stabilisce regole applicabili al trasporto ferroviario che disciplinano la non discriminazione tra passeggeri per quanto riguarda le condizioni di trasporto e l'emissione di biglietti,

la responsabilità delle imprese ferroviarie e i loro obblighi di assicurazione nei confronti dei passeggeri e dei loro bagagli, i diritti dei passeggeri in caso di incidenti derivanti dall'utilizzo di servizi di trasporto ferroviario, i diritti dei passeggeri in caso di perturbazione, ad esempio soppressione o ritardo del servizio, il trattamento dei reclami. Il presente Regolamento è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'UE il 17 maggio 2021.

- * **Raccomandazione (UE) 2021/816.** Il 20 maggio 2021 il Consiglio ha adottato la presente Raccomandazione che modifica la Raccomandazione (UE) 2020/912 relativa alla restrizione temporanea dei viaggi non essenziali verso l'UE e all'eventuale revoca di tale restrizione. Tale Raccomandazione è stata pubblicata nella Gazzetta Ufficiale dell'UE il 21 maggio 2021.
- * **Regolamento (UE) 2021/817.** Il 20 maggio 2021 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato il Regolamento che istituisce Erasmus+: il programma dell'Unione per l'istruzione, la formazione, la gioventù e lo sport e che abroga il Regolamento (UE) n. 1288/2013. Il presente Regolamento istituisce Erasmus+, il programma di azione dell'Unione in materia di istruzione e formazione, gioventù e sport per il periodo del Quadro Finanziario Pluriennale (QFP) 2021-2027. Esso stabilisce gli obiettivi del programma, il bilancio per il periodo dal 2021 al 2027, le forme di finanzia-

mento dell'Unione e le regole di erogazione dei finanziamenti. Il Regolamento in questione è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'UE il 28 maggio 2021.

- * **Regolamento delegato (UE) 2021/2139 della Commissione del 4 giugno 2021, che integra il regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio** fissando i criteri di vaglio tecnico che consentono di determinare a quali condizioni si possa considerare che un'attività economica contribuisce in modo sostanziale alla mitigazione dei cambiamenti climatici o all'adattamento ai cambiamenti climatici e se non arreca un danno significativo a nessun altro obiettivo ambientale.
- * **Regolamento (UE) 2021/953 del Parlamento europeo e del Consiglio del 14 giugno 2021 su un quadro per il rilascio, la verifica e l'accettazione di certificati interoperabili di vaccinazione, di test e di guarigione in relazione alla Covid-19 (certificato Covid-19 digitale dell'UE)** per agevolare la libera circolazione delle persone durante la pandemia di Covid-19.
- * **Regolamento delegato (UE) 2021/1444.** Il 17 giugno 2021 la Commissione europea ha adottato il regolamento delegato che integra la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le norme relative ai punti di ricarica per autobus elettrici. Il Regolamento in questione è stato pubblicato

nella Gazzetta Ufficiale dell'UE il 6 settembre 2021.

- * **Regolamento (UE) 2021/1056 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il Fondo per una transizione giusta adottato il 24 giugno 2021.** Il meccanismo conterà di tre pilastri finalizzato a supportare finanziariamente le trasformazioni occupazionali nell'UE: 1) un Fondo per una transizione giusta, attuato in regime di gestione concorrente, 2) un regime specifico nell'ambito di InvestEU e 3) uno strumento di prestito per il settore pubblico attuato con il gruppo BEI al fine di mobilitare ulteriori investimenti a favore delle regioni interessate.
- * **Regolamento 2021/1058 (UE) del Parlamento Europeo e del Consiglio relativo al Fondo europeo di sviluppo regionale FESR e al Fondo di coesione, adottato il 24 giugno 2021.** Entrambi i fondi contribuiranno all'integrazione delle azioni per il clima nelle politiche e al conseguimento dell'obiettivo generale di destinare il 30% delle spese di bilancio dell'Unione al sostegno degli obiettivi climatici. A tal fine, le operazioni nel quadro del FESR dovrebbero contribuire per il 30% della dotazione finanziaria globale del FESR a tali obiettivi. Le operazioni nel quadro del Fondo di coesione dovrebbero contribuire per il 37% della dotazione finanziaria globale del Fondo di coesione ai medesimi obiettivi. Entrambi i fondi dovrebbero sostenere attività che rispettino le norme e le priorità climatiche e

ambientali dell'Unione, non arrechino un danno significativo agli obiettivi ambientali ai sensi dell'articolo 17 del regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio e assicurino la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio lungo il percorso che porterà al conseguimento della neutralità climatica entro il 2050.

- * **Regolamento (UE) 2021/1060 del Parlamento Europeo e del Consiglio adottato il 24 giugno 2021 che stabilisce norme comuni applicabili al FESR, il Fondo sociale europeo Plus (FSE+), il Fondo di coesione, il Fondo per una transizione giusta, il Fondo europeo per gli affari marittimi, la pesca e l'acquacoltura (FEAMP).** Data l'importanza di lottare contro i cambiamenti climatici, in linea con gli impegni assunti dall'Unione per attuare l'accordo di Parigi e realizzare gli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite, i fondi dovrebbero contribuire all'integrazione delle azioni per il clima nelle politiche e al conseguimento dell'obiettivo generale di destinare il 30% delle spese di bilancio dell'Unione al sostegno degli obiettivi climatici. In tale contesto, i fondi dovrebbero sostenere attività che rispettino le norme e le priorità climatiche e ambientali dell'Unione e non arrechino un danno significativo agli obiettivi ambientali ai sensi dell'articolo 17 del Regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento europeo e del Consiglio. Meccanismi

adeguati per garantire l'immunizzazione dagli effetti del clima degli investimenti in infrastrutture sostenute dovrebbero essere parte integrante della programmazione e dell'attuazione dei fondi.

- * **Regolamento delegato (UE) 2021/1061.** Il 28 giugno 2021 la Commissione europea ha adottato il Regolamento delegato che proroga il periodo di riferimento del Regolamento (UE) 2020/1429 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce misure per un mercato ferroviario sostenibile in considerazione della pandemia di Covid-19 dall'attuale 30 giugno 2021 al 31 dicembre 2021. Il Regolamento permette agli Stati membri di autorizzare i gestori dell'infrastruttura a ridurre i canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria, a rinunciarvi o a rinviarli, nel contesto delle misure per contrastare gli effetti economici avversi della pandemia di Covid-19 e sostenere le imprese ferroviarie. Il Regolamento delegato in questione è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'UE il 29 giugno 2021.
- * **Regolamento (UE) 2021/1119 del Parlamento europeo e del Consiglio del 30 giugno 2021 che istituisce il quadro per il conseguimento della neutralità climatica e che modifica il Regolamento (CE) n. 401/2009 e il regolamento (UE) 2018/1999 (Normativa europea sul clima).** L'azione per il clima è finalizzata a dissociare la crescita economica

dalle emissioni di gas a effetto serra coinvolgendo tutti i settori dell'economia - compresi l'energia, l'industria, i trasporti, il riscaldamento e il raffreddamento, come pure l'edilizia, l'agricoltura, i rifiuti e l'uso del suolo, i cambiamenti di uso del suolo e la silvicoltura, indipendentemente dal fatto che tali settori rientrino nel sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nell'Unione (EU ETS). Questi dovrebbero contribuire al conseguimento della neutralità climatica nell'Unione entro il 2050 con nuove tabelle di marcia finalizzate ad apportare un valido contributo nella pianificazione degli investimenti necessari verso la transizione a un'economia climaticamente neutra e potrebbero anche servire a rafforzare l'impegno settoriale nella ricerca di soluzioni climaticamente neutre integrando le iniziative esistenti, tra cui l'Alleanza europea per le batterie e l'Alleanza europea per l'idrogeno pulito, che promuovono la collaborazione industriale nella transizione verso la neutralità climatica.

- * **Decisione (UE) 1/2021.** Il 30 giugno 2021 il Comitato dei Trasporti Terrestri Comunità Svizzera ha adottato la **Decisione che modifica l'allegato 1 dell'accordo fra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia** e la Decisione n. 2/2019 del Comitato relativa alle misure transitorie per la salvaguardia della fluidità del traf-

fico ferroviario tra la Svizzera e l'Unione europea. La Decisione in questione è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale dell'UE il 16 luglio 2021.

* **Regolamento delegato (UE) 2021/2178 della Commissione del 6 luglio 2021 che integra il Regolamento (UE) 2020/852 del Parlamento Europeo e del Consiglio precisando il contenuto e la presentazione delle informazioni che le imprese soggette all'articolo 19 bis o all'articolo 29 bis della direttiva 2013/34/UE** devono comunicare in merito alle attività economiche ecosostenibili e specificando la metodologia per conformarsi a tale obbligo di informativa.

* **Regolamento (UE) 2021/1153.** Il 7 luglio 2021 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato il **Regolamento che istituisce il meccanismo per collegare l'Europa** e abroga i Regolamenti (UE) n. 1316/2013 e (UE) n. 283/2014. Il Regolamento, che entra in vigore il 1° gennaio 2021, istituisce il meccanismo per collegare l'Europa (MCE - Connecting Europe Facility - CEF) per la durata del Quadro Finanziario Pluriennale (QFP - Multiannual Financial Framework - MFF) 2021-2027 stabilendone gli obiettivi, il bilancio, le forme di finanziamento dell'Unione e le regole di erogazione dei finanziamenti. Il Regolamento in questione è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'UE il 14 luglio 2021.

* **Direttiva (UE) 2021/1187.** Il 7

luglio 2021 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno adottato la **Direttiva sulla razionalizzazione delle misure per promuovere la realizzazione della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T)**. La presente Direttiva intende contribuire ad affrontare le difficoltà che molti investimenti volti al completamento della TEN-T sono costretti ad affrontare a causa di molteplici, diverse e complesse procedure di rilascio delle autorizzazioni, e consentire un completamento sincronizzato e tempestivo della TEN-T, agendo in modo armonizzato a livello dell'Unione. La Direttiva in questione è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale dell'UE il 20 luglio 2021.

* **Decisione di esecuzione (UE) 2021/1730 della Commissione del 28 settembre 2021 sull'uso armonizzato delle bande di frequenze accoppiate 874,4-880,0 MHz e 919,4-925,0 MHz e della banda di frequenze non accoppiata 1900-1910 MHz per la radio mobile ferroviaria.** Fornisce un quadro normativo per la politica in materia di spettro radio nello spazio europeo. Il testo considera gli scenari del futuro sistema di comunicazione mobile per le ferrovie (Future Railway Mobile Communication System, FRMCS) che succederà al GSM-R come uno degli elementi essenziali del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (European Railway Traffic Management System, ERTMS). Tale sistema sosterrà la digitalizzazione delle ferrovie

e l'innovazione dei servizi ferroviari.

* **Regolamento di esecuzione (UE) 2021/1903 della Commissione del 29 ottobre 2021 che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2018/764 relativo ai diritti e ai corrispettivi pagabili all'Agenzia dell'Unione europea per le ferrovie e alle condizioni di pagamento.** Il testo disciplina il regime di tariffe, diritti e commissioni applicabili dall'ERA - Agenzia dell'Unione Europea per le Ferrovie, a quelle Imprese Ferroviarie richiedenti certificati unici di sicurezza, autorizzazioni ERTMS, autorizzazioni al tipo dei veicoli ed altri servizi prestati. Viene introdotta una specifica tariffa per l'utilizzo del OSS One-stop-shop (Sportello Unico), disciplinato il regime di cd. pre-engagement, oltre alla definizione di ogni ulteriore aspetto operativo e contabile correlato al generale processo di fatturazione.

* **Regolamento (UE) 2021/2085 del Consiglio del 19 novembre 2021 che istituisce le imprese comuni nell'ambito di Horizon Europe.** Fra queste è inclusa Europe's Rail Joint Undertaking (ERJU), la nuova impresa comune del settore ferrovie fra i cui Membri Fondatori figura anche il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Fra gli obiettivi della nuova impresa comune figurano la diffusione di tecnologie innovative e game changers (in particolare DAC ed ERTMS) e il rispetto dell'agenda del Green Deal europeo (trasferimento

del 75% delle merci da strada a ferrovia e vie navigabili - market uptake 75%).

* **Decisione n. 2/2021 del Comitato dei Trasporti Terrestri Comunità Svizzera del 17 dicembre 2021 che modifica l'allegato 1 dell'accordo fra la Comunità europea e la Confederazione svizzera sul trasporto di merci e di passeggeri su strada e per ferrovia** e proroga la durata degli effetti della decisione n. 2/2019 relativa alle misure transitorie per la salvaguardia della fluidità del traffico ferroviario tra la Svizzera e l'Unione europea [2022/308] al 31 dicembre 2022.

* **Decisione (UE) 2021/2316 del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 dicembre 2021 relativa all'istituzione di un Anno europeo dei giovani (2022).** Questo dovrebbe dare ulteriore impulso alla risoluzione del Parlamento europeo del 15 settembre 2020, sulle misure efficaci per rendere più ecologici i programmi Erasmus+, Europa creativa e il Corpo europeo di solidarietà, in cui si sottolinea che Erasmus+ è fondamentale per la sensibilizzazione dei cittadini europei al fine di incoraggiarli ad avere una posizione attiva e informata sulla sostenibilità e sulle politiche sostenibili, ivi inclusa la promozione di sinergie con programmi a sostegno dei trasporti sostenibili come DiscoverEU.

* **Regolamento (UE) 2022/312 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 febbraio 2022**

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

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

da altri eventi eccezionali. La misura oggetto della Decisione - che fa seguito a un regime analogo già autorizzato in precedenza con riferimento al periodo 8 marzo-30 giugno 2020 - è stata prevista a livello nazionale dalle seguenti norme:

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

* **Direttiva (UE) 2022/362 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 febbraio 2022, che modifica le direttive 1999/62/CE, 1999/37/CE e (UE) 2019/520 per quanto riguarda la tassazione a carico di veicoli per l'uso di alcune infrastrutture.** Tale Direttiva istituisce principi di armonizzazione delle normative sulla fiscalità applicata agli operatori del trasporto stradale e una differenziazione delle accise sulla base delle tipologie di veicolo e delle emissioni inquinanti, delle emissioni CO₂ e dell'impatto sul sistema viario, al fine di incoraggiare l'impiego di veicoli che rispettino di più l'ambiente e il sistema viario e la transizione industriale e climatica collegata.



EVOLUZIONE DEI PROCEDIMENTI AVVIATI DALLE AUTORITÀ COMUNITARIE O DI CARATTERE EUROPEO

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

- * **Decisione della Commissione europea C (2021) 1733 final del 10 marzo 2021, State Aid SA. 59346 (2020/N) – Italy Covid-19: Damage compensation to commercial rail passenger operators.** In data 10 marzo 2021 la Commissione europea ha adottato la Decisione con cui ha autorizzato la spesa di 511,1 milioni di euro al fine di compensare le imprese che effettuano servizi di trasporto ferroviario di passeggeri non soggetti a obblighi di servizio pubblico per i danni subiti a causa dell'emergenza Covid-19 nel periodo 8 marzo 2020 - 30 giugno 2020. Nella Decisione l'aiuto è stato dichiarato compatibile con l'articolo 107, paragrafo 2, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea, che consente di indennizzare i danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali. La misura oggetto della Decisione è stata prevista a livello nazionale dall'articolo 214, commi 3 - 7, del Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020 (cd. DL Rilancio), convertito con modificazioni dalla Legge n. 77 del 17 luglio 2020, recante misure urgenti in materia di salute, so-

stegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19.

- * **Decisione della Commissione europea C (2021) 2083 final del 24 marzo 2021, State Aid SA. 59376 (2021/NN) – Italy Covid-19 - Reduction of track access charges for rail freight and commercial rail passenger services.** In data 24 marzo 2021 la Commissione europea ha adottato la Decisione, pubblicata il successivo 6 aprile 2021, con cui ha autorizzato la spesa di 270 milioni di euro al fine di supportare le imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto passeggeri e merci a mercato attraverso una riduzione del canone di accesso all'infrastruttura nel periodo 10 marzo 2020 - 31 dicembre 2020. Nella Decisione l'aiuto di Stato è stato dichiarato compatibile con il Regolamento (UE) 2020/1429 - che consente agli Stati di ridurre i canoni di accesso, in maniera trasparente, obiettiva e non discriminatoria, anche in deroga all'articolo 31, paragrafo 3, della Direttiva 2012/34/UE - e con le Linee guida comunitarie per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie. La misura oggetto della Decisione è stata prevista a livello nazionale dall'articolo 196 del Decreto Legge n. 34 del 19 maggio 2020 (cd. DL Rilancio), convertito con modificazioni dalla Legge n. 77 del 17 luglio 2020, recante misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di

politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19.

- * **Decisione della Commissione europea del 9 giugno 2021, State Aid SA. 62762 - Prolongation of the Covid-19 scheme for the reduction of track access charges for rail freight and commercial rail passenger services.** In data 9 giugno 2021 la Commissione europea ha adottato la Decisione, pubblicata il successivo 14 luglio 2021, con cui ha prorogato anche per il periodo 1° gennaio 2021 - 30 aprile 2021 la misura di riduzione del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria - già autorizzata in precedenza con riferimento al periodo 10 marzo 2020 - 31 dicembre 2020 - finalizzata a supportare le imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto passeggeri e merci a mercato. La misura oggetto della Decisione è stata prevista a livello nazionale dall'articolo 1, commi 679-680, della Legge n. 178 del 30 dicembre 2020 (Legge di Bilancio per l'anno 2021) attraverso uno stanziamento, da erogare a RFI, dell'ammontare di complessivi 150 milioni di euro per il periodo 1 gennaio 2021 - 30 aprile 2021 (20 milioni di euro per il 2021 e 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022-2034).
- * **Decisione della Commissione europea del 14 settembre 2021, State Aid SA. 63652 (2021/NN) - Second prolongation of the Covid-19 scheme for the reduction of track access charges for rail freight**

and commercial rail passenger services. In data 14 settembre 2021 la Commissione europea ha adottato la Decisione, ancora in corso di pubblicazione, con cui ha prorogato anche per il periodo 1 maggio 2021 - 30 settembre 2021 la misura di riduzione del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria - già autorizzata in precedenza con riferimento ai periodi 10 marzo 2020 - 31 dicembre 2020 e 1 gennaio 2021 - 30 aprile 2021 - finalizzata a supportare le imprese ferroviarie che effettuano servizi di trasporto passeggeri e merci a mercato. La misura oggetto della Decisione in discussione è stata prevista a livello nazionale dall'articolo 73, commi 4-5, del Decreto Legge n. 73 del 25 maggio 2021, convertito con modificazioni dalla Legge 23 luglio 2021, n. 106, recante misure urgenti connesse all'emergenza da Covid-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali, attraverso uno stanziamento, da erogare a RFI, dell'ammontare di complessivi 150 milioni di euro.

EVOLUZIONE DELLA NORMATIVA NAZIONALE

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

- * **Decreto Legge n. 172 del 18 dicembre 2020, recante "Ulteriori disposizioni urgenti per fronteggiare i rischi sanitari**

connessi alla diffusione del virus Covid-19", coordinato con la Legge di conversione n. 6 del 29 gennaio 2021. Il decreto ha introdotto, dal 24 dicembre e fino al 6 gennaio 2021, ulteriori misure restrittive rispetto a quelle già previste dal 21 al 15 gennaio 2021 dal D.L. n. 158 del 2 dicembre 2020 (le cui disposizioni vengono trasfuse nel medesimo Decreto Legge n. 172) e dal DPCM del 3 dicembre 2020. Durante i giorni festivi e prefestivi compresi tra il 24 dicembre 2020 e il 6 gennaio 2021 (24, 25, 26, 27 e 31 dicembre 2020 e 1, 2 e 3, 5 e 6 gennaio 2021) si applicano le misure e i divieti previsti per le zone a massimo rischio di cui all'articolo 3 del citato DPCM 3 dicembre 2020 (cd. aree rosse), mentre nei restanti giorni quelle di cui all'articolo 2 del medesimo decreto (cd. aree arancioni). Nel testo del Decreto Legge è poi confluito il contenuto del Decreto Legge n. 1/2021 conseguentemente abrogato.

- * **Decreto Legge n. 183 del 31 dicembre 2020, recante "Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi, di realizzazione di collegamenti digitali, di esecuzione della decisione (UE, EURATOM) 2020/2053 del Consiglio", del 14 dicembre 2020, nonché in materia di recesso del Regno Unito dall'Unione europea. Proroga del termine per la conclusione dei lavori della Commissione parlamentare di inchiesta sui fatti accaduti presso la comunità "Il Forteto", coordinato con la**

Legge di conversione n. 21 del 26 febbraio 2021. L'atto prevede all'art. 13:

- o al comma 1-bis, lettere a) e b) la modifica della disciplina - introdotta dall'art. 8, comma 4, lettera a), del Decreto Legge n. 76/2020 (cd. DL semplificazioni) - relativa all'adozione degli stati di avanzamento dei lavori (SAL) in corso di esecuzione, al fine di differire i termini in essa previsti e fissare un limite per il pagamento dei SAL medesimi;
- o al comma 2, lettera b-bis il differimento, al 31 dicembre 2021, del termine - scaduto il 31 dicembre 2020 e fissato dal cd. DL sblocca cantieri (D.L. n. 32/2019) - entro il quale possono essere oggetto di riserva anche gli aspetti progettuali sottoposti a verifica preventiva e la conseguente estensione dell'ambito di applicazione dell'accordo bonario;
- o al comma 14-bis la proroga fino al 31 dicembre 2021 o, se anteriore, fino alla data di nomina dei Commissari straordinari previsti dal Decreto Legge sblocca cantieri (DL n. 32 del 2019), del commissariamento per la realizzazione della tratta ferroviaria Napoli - Bari e dell'asse ferroviario AV/AC Palermo-Catania-Messina, effettuato ai sensi dell'articolo 1, commi 1 ed 8, del Decreto Legge n. 133 del 2014 e scaduto il 31 dicembre 2020;

- al comma 17-bis l'adozione di specifiche linee guida, indirizzate ai gestori delle infrastrutture ferroviarie e alle imprese ferroviarie e finalizzate ad assicurare la sicurezza nelle gallerie ferroviarie, attraverso l'approvazione del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adottato di concerto con il Ministro dell'interno. Nelle more dell'entrata in vigore del citato decreto contenente le linee guida, il comma differisce infine al 31 dicembre 2023 i termini previsti dagli articoli 3, comma 8, 10, comma 2, e 11, comma 4, del decreto Ministero Infrastrutture Trasporti 28 ottobre 2005, che disciplina la sicurezza nelle gallerie ferroviarie;
- al comma 17-ter la modifica dell'articolo 53, comma 2, del Decreto Legge n. 1 del 24 gennaio 2012, in materia di progettazione e costruzione delle infrastrutture ferroviarie nazionali.

Il decreto prevede inoltre la proroga alla data di cessazione dello stato di emergenza, e comunque non oltre il 30 aprile 2021, dei termini previsti dalle disposizioni legislative riferite alle misure adottate in contrasto all'epidemia di Covid-19.

- * **Decreto Legge n. 2 del 14 gennaio 2021, recante "Ulteriori disposizioni urgenti in materia di contenimento e prevenzione dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 e**

di svolgimento delle elezioni per l'anno 2021", coordinato con la legge di conversione n. 29 del 12 marzo 2021. Il provvedimento dispone la proroga al 30 aprile 2021 della facoltà - prevista all'articolo 1, comma 1, del D.L. n. 19/2020 - di adottare con DPCM le misure di contenimento dei contagi da Covid-19 potenzialmente applicabili su tutto il territorio nazionale o su parte di esso, per periodi predeterminati, ciascuno di durata non superiore a 50 giorni, reiterabili e modificabili anche più volte. Viene contestualmente prorogato lo stato di emergenza. Inoltre, viene prorogata al medesimo termine del 30 aprile 2021 la data di cessazione di efficacia di tutte le misure limitative della libertà di circolazione all'interno del territorio regionale, salva la possibilità di adottarle con riferimento a specifiche aree del territorio medesimo interessate da particolare aggravamento della situazione epidemiologica. Il Decreto Legge n. 2/2021 conferma inoltre, dal 16 gennaio 2021 al 15 febbraio 2021, il divieto di spostamento sull'intero territorio nazionale, in entrata e in uscita tra i territori di diverse regioni o province autonome, ad eccezione di quelli motivati da comprovate esigenze lavorative, necessità o salute. Prevede infine l'istituzione di un'area bianca, nella quale si collocano le Regioni con uno scenario di "tipo 1", un livello di rischio "basso" e una incidenza dei contagi, per tre settimane consecutive, in-

feriore a 50 casi ogni 100.000 abitanti. In area "bianca" non si applicano le misure restrittive previste dai DPCM per le aree gialle, arancioni e rosse, ma le attività si svolgono secondo specifici protocolli. In questo Decreto Legge sono stati trasposti i contenuti dei Decreti Legge n. 12 (che ha prorogato il divieto di spostamento tra Regioni sull'intero territorio nazionale dal 16 al 25 febbraio 2021) e n. 15 del 2021 (che prorogava al 27 marzo 2021, sull'intero territorio nazionale, il divieto di spostamento tra regioni e province autonome, già vigente fino al 25 febbraio 2021 per effetto del D.L. n. 12/2021), poi abrogati dal medesimo D.L. n. 2/2021 facendo salvi gli effetti e i rapporti giuridici spiegatisi nel tempo della loro vigenza.

- * **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 14 gennaio 2021 recante "Ulteriori disposizioni attuative del Decreto Legge n. 19 del 25 marzo 2020", convertito, con modificazioni, dalla legge n. 35 del 22 maggio 2020, recante "Misure urgenti", del Decreto Legge n. 33 del 16 maggio 2020, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 74 del 14 luglio 2020, recante "Ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da Covid-19", e del Decreto Legge n. 2 del 14 gennaio 2021, recante "Ulteriori disposizioni urgenti in materia di contenimento e prevenzione dell'emergenza**

epidemiologica da Covid-19 e di svolgimento delle elezioni per l'anno 2021". Il Decreto stabilisce il nuovo quadro di misure per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da Covid-19 per quanto attiene le limitazioni agli spostamenti personali e le aperture delle attività economiche e ricreative in vigore dal 16 gennaio fino al 5 marzo 2021. Il provvedimento conferma il sistema per fasce di colore assegnate alle singole Regioni. Conferma inoltre, indistintamente dalle fasce di colore di appartenenza delle Regioni, il coefficiente di riempimento massimo al 50% dei mezzi di trasporto pubblico locale e del trasporto ferroviario regionale, ad eccezione del trasporto scolastico dedicato. L'articolo 11 stabilisce nel dettaglio le regole in materia di trasporto pubblico di linea, ivi incluso quello ferroviario ed i relativi protocolli di regolamentazione che dovranno essere applicati (allegati 14 e 15). Si conferma, per i treni a lunga percorrenza, la regola del distanziamento interpersonale di un metro a bordo.

- * **Decreto interministeriale del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e del Ministero dell'Economia e delle Finanze n. 61 del 4 febbraio 2021** tratta il tema dell'anticipazione delle risorse stanziare dal Decreto-legge n. 137/2020 (cd. Decreto Ristori) e dalla Legge di Bilancio 2021. Nello specifico, l'art. 1 ripartisce a titolo di anticipazione del 50% del limite massimo, pari a

190 milioni di euro, delle risorse destinate dall'articolo 22 - ter, comma 2 del Decreto Ristori, e del 50% di 200 milioni di euro di cui all'art. 1, comma 816 della Legge di Bilancio del 30 dicembre 2020 n. 178, a servizi aggiuntivi da effettuare nell'anno 2021 per fronteggiare le esigenze di trasporto conseguenti all'attuazione delle misure di contenimento. Inoltre, stabilisce che le risorse di cui comma 1, non utilizzate per servizi aggiuntivi, sono considerate, per ciascuna Regione e Provincia autonoma ai fini della compensazione della riduzione dei ricavi tariffari relativi ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 gennaio 2021.

- * **Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri recante l'individuazione degli interventi infrastrutturali ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del Decreto Legge n. 32 del 18 aprile 2019, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 55 del 14 giugno 2019.** Lo schema di DPCM individua gli interventi infrastrutturali caratterizzati "da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico - amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio - economico a livello nazionale, regionale o locale" e prevede contestualmente - come richiesto dal primo periodo del comma 1 dell'art. 4 del D.L.

32/2019 - alla nomina dei relativi commissari straordinari. La tabella allegata allo schema in esame individua 58 opere per un costo complessivo di oltre 66 miliardi di euro, di cui:

- 14 relative a infrastrutture stradali, per un costo complessivo di circa 10,9 miliardi di euro;
- 16 relative a infrastrutture ferroviarie, per un costo complessivo di circa 46,2 miliardi di euro;
- 1 relativa al trasporto rapido di massa, del costo di 5,8 miliardi di euro;
- 12 relative a infrastrutture idriche, per un costo complessivo di circa 1,2 miliardi di euro;
- 3 relative a infrastrutture portuali, per un costo complessivo di circa 1,7 miliardi di euro;
- 12 relative a infrastrutture per presidi di pubblica sicurezza, per un costo complessivo di circa 0,5 miliardi di euro.

A seguito del parere positivo espresso dalle commissioni competenti di Camera e Senato, sono stati ammessi al visto di legittimità e alla conseguente registrazione alla Corte dei conti i relativi provvedimenti.

- * **Decreto Legge n. 22 del 1° marzo 2021, recante "Disposizioni urgenti in materia di riordino delle attribuzioni dei ministeri".** Il decreto stabilisce la ridenominazione del Mini-

stero delle infrastrutture e dei trasporti in Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Viene istituito il Ministero della transizione ecologica, che assume le competenze del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, nonché quelle in materia di politica energetica dal Ministero dello sviluppo economico. In considerazione dell'istituzione del nuovo dicastero, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri si istituisce il Comitato interministeriale per la transizione ecologica (CITE), con il compito di assicurare il coordinamento delle politiche nazionali per la transizione ecologica e la relativa programmazione. Si istituisce, inoltre, il Ministero del turismo, che avrà il compito di curare la programmazione, il coordinamento e la promozione delle politiche turistiche nazionali, i rapporti con le regioni e i progetti di sviluppo del settore turistico, le relazioni con l'Unione europea e internazionali in materia di turismo, fatte salve le competenze del Ministero degli affari esteri e della cooperazione internazionale, e i rapporti con le associazioni di categoria e le imprese turistiche e con le associazioni dei consumatori. Allo stesso Ministero saranno trasferite le funzioni in materia di turismo esercitate dal Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo, che assumerà quindi la nuova denominazione di Ministero della cultura. Il Ministro senza portafoglio per la transizione digitale, su delega

del Presidente del Consiglio dei Ministri, avrà il compito di promuovere, indirizzare e coordinare le materie dell'innovazione tecnologica, dell'attuazione dell'agenda digitale italiana ed europea, della strategia italiana per la banda ultra larga, della digitalizzazione delle pubbliche amministrazioni e delle imprese, nonché della trasformazione, crescita e transizione digitale del Paese, in ambito pubblico e privato, dell'accesso ai servizi in rete, della connettività, delle infrastrutture digitali materiali e immateriali e della strategia nazionale dei dati pubblici. È infine istituito il Comitato interministeriale per la transizione digitale (CITD), con il compito di assicurare il coordinamento e il monitoraggio dell'attuazione delle iniziative di innovazione tecnologica e transizione digitale delle diverse pubbliche amministrazioni ordinariamente competenti.

* **Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 2 marzo 2021 recante "Ulteriori disposizioni attuative del Decreto Legge n. 19 del 25 marzo 2020, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 35 del 22 maggio 2020, recante Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da Covid-19, del Decreto Legge n. 33 del 16 maggio 2020, convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 74 del 14 luglio 2020, recante Ulteriori misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da Covid-19, e del Decreto Legge**

n. 15 del 23 febbraio 2021, recante Ulteriori disposizioni urgenti in materia di spostamenti sul territorio nazionale per il contenimento dell'emergenza epidemiologica da Covid-19". Il decreto, in vigore dal 6 marzo al 6 aprile 2021, sostituisce le disposizioni del DPCM del 14 gennaio 2021. Il nuovo Decreto conferma, fino al 27 marzo, gli obblighi relativi ai dispositivi di protezione delle vie respiratorie e delle misure di distanziamento e sicurezza, e i divieti già in vigore di spostarsi tra regioni o province autonome diverse, sanciti dal D.L. n. 15/2021 e confluiti nel D.L. n. 2/2021 indipendentemente dal colore dell'area territoriale, con l'eccezione degli spostamenti dovuti a motivi di lavoro, salute o necessità. Novità di rilievo è la definizione all'articolo 7 dell'area cd. bianca riferita a Regioni che si collocano in uno scenario di tipo 1 e con un livello di rischio basso, a causa del manifestarsi nel relativo territorio di una incidenza settimanale dei contagi, per tre settimane consecutive, inferiore a 50 casi ogni 100.000 abitanti, e nella quale viene a cessare l'applicazione delle misure di cui al Capo III del Decreto, relative alla sospensione o al divieto di esercizio delle attività previsti per le aree gialle. Per quanto riguarda l'ambito dei trasporti si prevede:

- un coefficiente di riempimento non superiore al 50 per cento a bordo dei mezzi pubblici del trasporto locale

e del trasporto ferroviario regionale a prescindere dalla zona di appartenenza e con esclusione del trasporto scolastico dedicato (artt. 31, 34, 39);

- per le aziende di trasporto pubblico anche a lunga percorrenza, l'adozione di interventi straordinari di sanificazione dei mezzi, ripetuti a cadenza ravvicinata (art. 5, comma 1, lett. g);
- la possibilità per il Ministro delle Infrastrutture, in relazione alle nuove esigenze organizzative o funzionali, di integrare o modificare le *Linee guida per l'informazione agli utenti e le modalità organizzative per il contenimento della diffusione del Covid-19 in materia di trasporto pubblico*, di cui all'allegato 15, nonché, previo accordo con i soggetti firmatari, il *Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del Covid-19 nel settore del trasporto e della logistica* di settore sottoscritto il 20 marzo 2020, di cui all'allegato 14 (art. 54). Nel suddetto allegato 15 si conferma sui treni a lunga percorrenza il distanziamento interpersonale di un metro a bordo, assicurato anche attraverso un meccanismo di preventiva prenotazione. A far data dal 1° settembre 2021 le linee guida predisposte dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili hanno

stabilito, tra le altre cose, una capacità di riempimento dei treni dell'80% della capienza massima prevista. Tuttavia " consentita la capienza massima a bordo dei treni a lunga percorrenza, ferme restando le precedenti prescrizioni aggiuntive, esclusivamente nel caso in cui sia garantito a bordo treno un ricambio di aria almeno ogni 3 minuti e l'utilizzo di filtri altamente efficienti come quelli HEPA e la verticalizzazione del flusso dell'aria".

Il DPCM reca l'istituzione di un tavolo di confronto presso il Ministero della salute, con componenti in rappresentanza dell'Istituto superiore di sanità, delle regioni e delle province autonome, del Ministro per gli affari regionali e le autonomie e del Comitato tecnico-scientifico, con il compito di procedere all'eventuale revisione o aggiornamento dei parametri per la valutazione del rischio epidemiologico, in considerazione anche delle nuove varianti.

* **Decreto Legge n. 30 del 13 marzo 2021, recante "Misure urgenti per fronteggiare la diffusione del Covid-19 e interventi di sostegno per lavoratori con figli minori in didattica a distanza o in quarantena", coordinato con la legge di conversione n. 61 del 6 maggio 2021.** Il provvedimento prevede l'applicazione di disposizioni restrittive per il periodo temporale compreso tra il 15 marzo ed il 6 aprile 2021, volte a

rimodulare sul territorio nazionale le misure di contenimento e di contrasto dell'emergenza epidemiologica da Covid-19, in considerazione della maggiore diffusività del virus e delle sue varianti, al fine di limitare ulteriormente la circolazione delle persone ed evitare un aggravamento dell'epidemia. In tale intervallo dispone l'applicazione alle Regioni e Province autonome in "zona gialla" delle misure previste per quelle situate in "zona arancione" e, per i giorni delle festività pasquali (3, 4 e 5 aprile), l'applicazione su tutto il territorio nazionale (ad eccezione della "zona bianca") delle misure previste per la "zona rossa". Vengono stabilite le sanzioni applicabili alle violazioni delle prescrizioni previste. Prevede per il periodo 13 marzo 2021 - 30 giugno 2021 la possibilità - già prevista, con alcune differenze, per taluni periodi del 2020 - per i lavoratori dipendenti, con riferimento a specifiche fattispecie relative ai figli, di ricorrere al lavoro agile o, in casi più circoscritti e a condizione che la prestazione lavorativa non possa essere svolta in modalità agile, ad un congedo straordinario con indennità. Con riferimento ai figli conviventi di età compresa fra i 14 e i 16 anni, si prevede, sempre fino al 30 giugno 2021, il diritto, per uno dei due genitori, ad un congedo privo di indennità, qualora ricorrano le fattispecie suddette relative al lavoro agile per i figli infrasedicenni. Tali diritti vengono in linea di massima esclusi qualora

l'altro genitore non svolga attività lavorativa o sia sospeso dal lavoro. Si prevede altresì, per i lavoratori autonomi (ivi compresi i titolari di rapporti di collaborazione coordinata e continuativa), il personale del comparto sicurezza, difesa e soccorso pubblico (ivi compreso il personale della polizia locale) e i lavoratori dipendenti del settore sanitario (pubblico e privato accreditato), la possibilità di fruire - entro il 30 giugno 2021 ed in alternativa al lavoro agile ed ai congedi summenzionati, con indennità o senza - della corresponsione di un bonus per l'acquisto di servizi di baby-sitting o di servizi integrativi per l'infanzia, per i periodi, relativi ad un figlio convivente minore di anni quattordici, di sospensione dell'attività didattica o educativa in presenza, di infezione da Covid-19 o di quarantena disposta a seguito di contatto. I benefici del congedo con indennità e del bonus suddetto sono riconosciuti dall'INPS nel rispetto di un limite complessivo di 299,3 milioni di euro per il 2021. Reca altre due disposizioni in materia di lavoro agile: una norma generale e a regime, relativa alla cosiddetta disconnessione del lavoratore; l'estensione ai dipendenti pubblici e l'introduzione della fattispecie dei figli con bisogni educativi speciali nella disciplina che, fino al 30 giugno 2021, attribuisce il diritto al lavoro agile per i lavoratori dipendenti privati che abbiano almeno un figlio in condizioni di disabilità grave.

- * **Decreto Legge n. 41 del 22 marzo 2021, recante "Misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all'emergenza da Covid-19" coordinato con la legge di conversione 21 maggio 2021, n. 69 (cd. DL Sostegni).** Il decreto interviene con uno stanziamento di circa 32 miliardi di euro, pari all'entità massima dello scostamento di bilancio già autorizzato dal Parlamento, al fine di potenziare gli strumenti di contrasto alla diffusione del contagio da Covid-19 e di contenere l'impatto sociale ed economico delle misure di prevenzione adottate. Tra le altre norme inserite si segnalano:
 - o l'art. 29 (Trasporto Pubblico Locale) che rifinanzia per ulteriori 800 milioni di euro per l'anno 2021 la dotazione del fondo di cui al comma 1 dell'articolo 200 del Decreto Legge 19 maggio 2020, n. 34, diretto a compensare la riduzione dei ricavi tariffari relativi ai passeggeri subita in ragione dell'emergenza derivante dalla pandemia di Covid-19 in via prioritaria nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020 e, per la parte restante, fino al termine dell'applicazione delle limitazioni relative alla capienza massima dei mezzi adibiti ai servizi di trasporto pubblico (comma 1). Il comma 3-bis novella l'articolo 92, comma 4-bis, del Decreto Legge 17 marzo 2020, n.

18, estendendo il divieto di applicare decurtazioni dei corrispettivi, sanzioni o penali anche se previste, da parte dei committenti dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale, in ragione delle minori corse effettuate o delle minori percorrenze realizzate dai gestori di tali servizi a decorrere dal 23 febbraio 2020 e fino alla cessazione dello stato di emergenza epidemiologica e comunque fino al 31 luglio 2021;

- o l'articolo 6-quinquies (Misure per l'incentivazione del welfare aziendale) che reca l'estensione al periodo di imposta 2021 della previsione, già vigente per il periodo di imposta 2020, del raddoppio del limite di esenzione dall'IRPEF per i beni ceduti e i servizi prestati al lavoratore; tale limite viene elevato, anche per il suddetto periodo di imposta, da 258,23 euro a 516,46 euro.
- * **Decreto Legge n. 52 del 22 aprile 2021, recante "Misure urgenti per la graduale ripresa delle attività economiche e sociali nel rispetto delle esigenze di contenimento della diffusione dell'epidemia da Covid-19" (cd. DL Riapertura), coordinato con la legge di conversione n. 87 del 17 giugno 2021.** L'atto proroga le misure sullo smart working in ambito privato al 31 dicembre 2021 (anziché al 31 luglio 2021 come inizialmente previsto). Nel provvedimento, nel cor-

so dell'esame in Parlamento, è confluita la norma sulla rendicontazione delle perdite subite dalle imprese ferroviarie per l'emergenza da Covid-19 (già in vigore con il Decreto Legge n. 56/2021 "Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi", successivamente citato). L'atto conferma pertanto per le imprese ferroviarie la possibilità di rendicontare le perdite subite entro il 15 maggio 2021 nonché il termine per l'adozione del decreto ministeriale di assegnazione delle risorse alle imprese beneficiarie cui spetta il contributo a compensazione delle perdite entro il 15 giugno 2021.

- * **Legge n. 53 del 22 aprile 2021, recante "Delega al Governo per il recepimento delle direttive europee e l'attuazione di altri atti dell'Unione europea - Legge di delegazione europea 2019-2020".** La legge delega il Governo a dare attuazione alle direttive contenute nell'allegato A. Si citano le seguenti:
 - o direttiva (UE) 2019/520 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 marzo 2019, concernente l'interoperabilità dei sistemi di telepedaggio stradale e intesa ad agevolare lo scambio transfrontaliero di informazioni sul mancato pagamento dei pedaggi stradali nell'Unione;
 - o direttiva (UE) 2019/713 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 aprile 2019, relativa alla lotta contro le

frodi e le falsificazioni di mezzi di pagamento diversi dai contanti e che sostituisce la decisione quadro 2001/413/GAI del Consiglio;

- o direttiva (UE) 2019/883 del Parlamento europeo e del Consiglio del 17 aprile 2019, relativa agli impianti portuali di raccolta per il conferimento dei rifiuti delle navi, che modifica la direttiva 2010/65/UE e abroga la direttiva 2000/59/CE;
- o direttiva (UE) 2019/904 del Parlamento europeo e del Consiglio del 5 giugno 2019, sulla riduzione dell'incidenza di determinati prodotti di plastica sull'ambiente;
- o direttiva (UE) 2019/1936 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2019, che modifica la direttiva 2008/96/CE sulla gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali;
- o direttiva (UE) 2019/1159 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 giugno 2019, recante modifica della direttiva 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare e che abroga la direttiva 2005/45/CE riguardante il reciproco riconoscimento dei certificati rilasciati dagli Stati membri alla gente di mare.

Al riguardo dei provvedimenti ricompresi nell'allegato A, si prevede la cosiddetta "clausola Covid" secondo la quale, nell'a-

dozione dei decreti legislativi, il Governo dovrà tenere altresì conto delle eccezionali conseguenze economiche e sociali derivanti dalla pandemia da Covid-19.

Il provvedimento, oltre alle disposizioni di delega riguardanti il recepimento di 38 direttive europee inserite nell'allegato A, prevede l'adeguamento della normativa nazionale a 17 regolamenti europei (nessuno dei quali di particolare rilievo).

- * **Decreto Legge n. 56 del 30 aprile 2021, recante "Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi" (non convertito in legge).** Le norme di interesse del provvedimento, come sopra riportato, sono confluite all'interno del Decreto Legge n. 52/2021 (cd. DL Riapertura) in sede di esame parlamentare dello stesso provvedimento.
- * **Decreto Legge n. 59 del 6 maggio 2021, recante "Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti" coordinato con la Legge di conversione n. 101 del 1° luglio 2021.** Il provvedimento è volto ad approvare il Piano nazionale per gli investimenti complementari al PNRR. Per quanto riguarda i contenuti, con riferimento all'articolo 1 relativo al Fondo complementare al PNRR:
 - o al comma 2, lettera c), si segnala:

- punto 3, dedicato al “rafforzamento delle linee ferroviarie regionali” invece che al rafforzamento delle linee regionali – linee regionali gestite da Regioni e Municipalità;
 - punto 4, che ora specifica che le risorse sono destinate al rinnovo del materiale rotabile “e infrastrutture per il trasporto ferroviario delle merci”;
 - punto 6, che non riporta più il riferimento ad Anas SpA ma riguarda in generale l’implementazione di un sistema di monitoraggio dinamico per il controllo da remoto di ponti, viadotti e tunnel “della rete viaria principale”;
 - punto 12, che ora specifica che le risorse assegnate alla Strategia nazionale aree interne miglioramento dell’accessibilità e della sicurezza delle strade, includendo “la manutenzione straordinaria anche rispetto a fenomeni di dissesto idrogeologico o a situazione di limitazione della circolazione”;
 - al comma 2-bis si chiarisce che le risorse destinate al rinnovo delle flotte bus e al rafforzamento delle linee ferroviarie regionali di cui al comma 2, lettera c), punti 1 e 3 sono destinate, rispettivamente, in misura almeno pari al 50% e all’80% alle regioni Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Calabria, Puglia, Sicilia e Sardegna rispettivamente al fine di favorire la realizzazione di investimenti in materia di mobilità in tutto il territorio nazionale nonché di ridurre il divario infrastrutturale tra le diverse Regioni;
 - al comma 2-ter alla lettera b) si chiarisce che quota parte delle risorse di cui al comma 2, lettera c), punto 2, assegnate per il rinnovo delle flotte di navi (20 milioni di euro per l’anno 2021, 30 milioni di euro per l’anno 2022 e 30 milioni di euro per l’anno 2023) sono destinate al rinnovo ovvero all’acquisto, da parte di RFI, di unità navali impiegate nel traghettamento nello Stretto di Messina per i servizi ferroviari di collegamento passeggeri e merci ovvero nel traghettamento veloce dei passeggeri. Tali risorse si intendono immediatamente disponibili alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, ai fini dell’assunzione di impegni giuridicamente vincolanti;
 - al comma 2-quater è specificato che entro un mese dall’entrata in vigore della legge di conversione del decreto legge Fondo PNRR, il MIMS dovrà varare un decreto ministeriale per stabilire le modalità di assegnazione dei complessivi 200 milioni di euro (destinati al rinnovo del materiale rotabile e delle infrastrutture per il trasporto ferroviario di merci di cui al comma 2, lettera c), punto 4 (60 milioni di euro per l’anno 2021, 50 milioni di euro per l’anno 2022, 40 milioni di euro per l’anno 2023, 30 milioni di euro per l’anno 2024 e 20 milioni di euro per l’anno 2025). Le risorse, come chiarito alla lettera a), saranno destinate al finanziamento, in misura non superiore al 50%, dell’acquisto di nuovi carri, locomotive e mezzi di movimentazione per il trasporto merci ferroviarie anche nei terminal intermodali, nonché al finanziamento, nella misura del 100%, di interventi destinati all’efficientamento ecosostenibile di raccordi ferroviari di RFI;
 - al comma 2-quinquies prevede che le risorse assegnate alla Strategia nazionale aree interne miglioramento dell’accessibilità e della sicurezza delle strade di cui al comma 2, lettera c), punto 12, sono destinate, al fine di assicurare l’efficacia e la sostenibilità nel tempo della strategia, con particolare riferimento alla promozione e al miglioramento dell’accessibilità delle aree interne, al finanziamento di interventi di messa in sicurezza e manutenzione straordinaria della rete viaria delle medesime aree anche rispetto a fenomeni di dissesto idrogeologico o a situazioni di limitazione della circolazione.
 - **Decreto Legge n. 65 del 18 maggio 2021 recante “Misure urgenti relative all’emergenza epidemiologica da Covid-19” (cd. DL Riaperture-bis).** Il ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, sulla base di specifici criteri. L’articolo 1-bis reca misure di semplificazione per gli investimenti in conto capitale con riferimento a quelli dell’articolo 1. L’articolo 2, relativo all’assegnazione delle risorse a valere del FSC 2021-2027, prevede 5 milioni di euro per l’anno 2022 e 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, per interventi prioritari di adeguamento e potenziamento di nodi e collegamenti ferroviari nel Sud Italia, anche per la valorizzazione dei siti di interesse turistico, storico e archeologico; prevede inoltre 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023 e 15 milioni di euro per l’anno 2024, per il rinnovo delle flotte navali private adibite all’attraversamento dello Stretto di Messina. Il provvedimento prevede poi interventi di finanziamento in materia di linee ferroviarie AV/AC, in particolare la Verona-Padova (attraversamento di Vicenza) e Salerno-Reggio Calabria. Dispone infine che nella relazione che il Governo dovrà presentare alle Camere per aggiornarle sull’attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), dovrà essere specificata la ripartizione territoriale dei programmi e degli interventi.
 - **Decreto Legge n. 73 del 25 maggio 2021, recante “Misure urgenti connesse all’emergenza da Covid-19, per le imprese, il lavoro, i giovani, la salute e i servizi territoriali” (cd. DL Sostegni-bis).** Il decreto, convertito, con modificazioni, in Legge 23 luglio 2021, n. 106, interviene con uno stanziamento di circa 40 miliardi di euro, a valere sullo scostamento di bilancio autorizzato dal Parlamento, al fine di potenziare ed estendere gli strumenti di contrasto alla diffusione del contagio e di contenere l’impatto sociale ed economico delle misure di prevenzione che sono state adottate. Tra le altre norme d’interesse, si segnalano in particolare le seguenti in materia di trasporti:
 - articolo 1-septies, in materia di revisione dei prezzi dei materiali nei contratti pubblici;
 - articolo 31, comma 7, lett. g, che attribuisce 5 milioni di euro nel 2021 a Fondazione FS per le perdite subite dal Covid-19;
 - articolo 51 (Disposizioni urgenti in materia di trasporto pubblico locale) con cui si
- provvedimento, abrogato dall’art. 1, comma 3, L. 17 giugno 2021, n. 87, modifica i parametri di ingresso nelle “zone colorate”, secondo criteri proposti dal Ministero della salute, in modo che assumano principale rilievo l’incidenza dei contagi rispetto alla popolazione complessiva nonché il tasso di occupazione dei posti letto in area medica e in terapia intensiva. Inoltre, nelle “zone gialle” prevede rilevanti e graduali modifiche. Tra le altre, si segnala:
- dall’entrata in vigore del decreto, il divieto di spostamenti dovuti a motivi diversi da quelli di lavoro, necessità o salute, precedentemente previsto dalle ore 22.00 alle 5.00, viene ridotto di un’ora, rimanendo quindi valido dalle 23.00 alle 5.00. A partire dal 7 giugno 2021, sarà valido dalle ore 24.00 alle 5.00. Dal 21 giugno 2021 sarà completamente abolito;
 - dal 1° luglio la possibilità di tenere corsi di formazione pubblici e privati in presenza.
- L’art. 14 reca disposizioni in materia di rilascio e validità delle certificazioni verdi Covid-19. Si prevede che la certificazione verde Covid-19 abbia validità di nove mesi dalla data del completamento del ciclo vaccinale. Si prevede inoltre che essa sia rilasciata contestualmente alla somministrazione della prima dose di vaccino e che abbia validità dal quindicesimo giorno successivo alla somministrazione
- ne fino alla data prevista per il completamento del ciclo vaccinale.
- Il contenuto del Decreto Legge, nel corso dell’esame parlamentare, è confluito nel Decreto Legge n. 52/2021 (cd. DL Riaperture), precedentemente citato.

incrementa di ulteriori 450 milioni di euro la dotazione del fondo istituito presso il Ministero delle infrastrutture e la mobilità sostenibile a sostegno dell'erogazione dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale (legge n. 178/2020, art. 1, comma 816). Un fondo a parte, con dotazione di 50 milioni di euro, è istituito, sempre presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, con destinazioni d'uso specifiche in materia di mobilità precisate dalle lettere a) e b) del comma 7 del provvedimento;

- articolo 72 (Disposizioni urgenti per la funzionalità di Anas) con cui si autorizza a favore di Anas una spesa complessiva di 48,13 milioni di euro per il 2021 e 25,258 milioni per il 2022. In particolare
- il comma 1 destina alla sicurezza della circolazione stradale, alle attività di monitoraggio, sorveglianza, gestione, vigilanza, infomobilità e manutenzione delle strade inserite nella rete di interesse nazionale di cui al DPCM 21/11/2019 pubblicato in GU n. 22 del 28/1/2020, la spesa di 35,5 milioni di euro per il 2021;
- il comma 2 destina, per le finalità di cui al comma 1 nonché per assicurare l'attività di manutenzione ed ispezione dell'intera rete

stradale, la spesa di 12,63 milioni di euro per il 2021 e 25,258 milioni di euro per il 2022 per l'assunzione di personale altamente specializzato;

- articolo 73 (Disposizioni urgenti in materia di trasporto), commi 4 e 5. In particolare:
- al comma 4 si autorizza, allo scopo di sostenere la ripresa del traffico ferroviario e in considerazione del perdurare dell'emergenza epidemiologica da Covid-19, l'ulteriore spesa di 150 milioni di euro per l'anno 2021 a favore di RFI. Tale stanziamento è dedotto da RFI dai costi netti totali afferenti ai servizi del pacchetto minimo di accesso al fine di disporre, dal 1° maggio 2021 al 30 settembre 2021, entro il limite massimo dello stanziamento di cui al medesimo primo periodo, una riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria fino al 100 per cento della quota eccedente la copertura del costo direttamente legato alla prestazione del servizio ferroviario di cui all'articolo 17, comma 4, del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per i servizi ferroviari passeggeri non sottoposti a obbligo di servizio pubblico e per i servizi ferroviari merci;

- al comma 5 si prevede che eventuali risorse residue, conseguenti anche a riduzioni di volumi di traffico riferiti al periodo compreso tra il 1° maggio 2021 al 30 settembre 2021, siano destinate a compensare RFI delle minori entrate derivanti dal gettito del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nel medesimo periodo.
- articolo 73-ter (disposizioni urgenti per il settore ferroviario). In particolare:
- i commi 1 e 2 prevedono l'approvazione dell'aggiornamento per gli anni 2020 e 2021 del contratto di programma 2017-2021 - parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile e Rete Ferroviaria Italiana SpA con il solo parere favorevole del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS);
- i commi 3 e 4 autorizzano la spesa di 40 milioni di euro per l'anno 2021 al fine di favorire lo sviluppo delle aree interessate dagli eventi sismici verificatisi a far data dal 24 agosto 2016.

- * **Decreto Legge n. 82 del 14 giugno 2021, recante "Disposizioni urgenti in materia di cybersicurezza, definizione dell'architettura nazionale di**

cybersicurezza e istituzione dell'Agenzia per la cybersicurezza nazionale". Il provvedimento, convertito, con modificazioni, in Legge 4 agosto 2021, n. 109, istituisce l'Agenzia per la cybersicurezza nazionale ed ha inoltre la finalità di accrescere, attraverso la promozione della cultura della sicurezza cibernetica, la consapevolezza del settore pubblico, privato e della società civile sui rischi e le minacce cyber. L'Agenzia opererà sotto la responsabilità del Presidente del Consiglio dei ministri e dell'Autorità delegata per la sicurezza della Repubblica e in stretto raccordo con il Sistema di informazione per la sicurezza della Repubblica e sarà tra l'altro incaricata di:

- esercitare le funzioni di Autorità nazionale in materia di cybersecurity, a tutela degli interessi nazionali e della resilienza dei servizi e delle funzioni essenziali dello Stato da minacce cibernetiche;
- sviluppare capacità nazionali di prevenzione, monitoraggio, rilevamento e mitigazione, per far fronte agli incidenti di sicurezza informatica e agli attacchi informatici, anche attraverso il Computer Security Incident Response Team (CSIRT) italiano e l'avvio operativo del Centro di valutazione e certificazione nazionale;
- contribuire all'innalzamento della sicurezza dei sistemi

di Information and communications technology (ICT) dei soggetti inclusi nel perimetro di sicurezza nazionale cibernetica, delle pubbliche amministrazioni, degli operatori di servizi essenziali (OSE) e dei fornitori di servizi digitali (FSD);

- supportare lo sviluppo di competenze industriali, tecnologiche e scientifiche, promuovendo progetti per l'innovazione e lo sviluppo e mirando a stimolare nel contempo la crescita di una solida forza di lavoro nazionale nel campo della cybersecurity in un'ottica di autonomia strategica nazionale nel settore;
- assumere le funzioni di interlocutore unico nazionale per i soggetti pubblici e privati in materia di misure di sicurezza e attività ispettive negli ambiti del perimetro di sicurezza nazionale cibernetica, della sicurezza delle reti e dei sistemi informativi (direttiva NIS) e della sicurezza delle reti di comunicazione elettronica.

Inoltre, il decreto istituisce il Comitato interministeriale per la cybersicurezza (CIC) e prevede specifici poteri di controllo da parte del Comitato parlamentare per la sicurezza della Repubblica (COPASIR).

Infine, quale tempestivo adeguamento alla normativa europea, il Governo ha individuato l'Agenzia quale Centro nazionale di coordinamento italiano,

che si interfacerà con il "Centro europeo di competenza per la cybersicurezza nell'ambito industriale, tecnologico e della ricerca" di recente istituzione, concorrendo ad aumentare l'autonomia strategica europea nel settore.

- * **Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri recante l'individuazione di ulteriori interventi infrastrutturali da realizzare ai sensi dell'articolo 4, comma 1, del Decreto legge n. 32 del 18 aprile 2019 convertito, con modificazioni, dalla legge n. 55 del 14 giugno 2019, e dei commissari straordinari individuati per ciascuna opera.** Lo schema di decreto, sul quale le competenti Commissioni di Camera e Senato hanno espresso il prescritto parere a luglio, è un secondo atto recante:
 - l'individuazione di ulteriori interventi infrastrutturali caratterizzati da un elevato grado di complessità progettuale, da una particolare difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero che comportano un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale o locale per i quali si rende necessario il commissariamento, ai sensi dell'articolo 4 del Decreto Legge 32/2019, cd. "Sblocca cantieri";
 - l'indicazione dei Commissari designati per ciascuna opera.

La tabella allegata allo schema in esame individua 44 interventi, per un costo complessivo di 12,79 miliardi di euro, di cui, per quanto di più immediato interesse:

- 15 relativi a infrastrutture ferroviarie, per un costo complessivo di 6,9 miliardi di euro;
- 18 relativi a infrastrutture stradali, per un costo complessivo di 4,25 miliardi di euro.

Relativamente alle opere ferroviarie, nella relazione che accompagna lo schema si evidenzia che "si è proceduto ad individuare in alcuni casi le opere funzionali all'accesso ai luoghi interessati dall'evento olimpico di Milano Cortina 2026. Sono stati inoltre proposti sia interventi relativi ai collegamenti con i porti e gli aeroporti, l'elettrificazione di collegamenti ferroviari al Sud nonché l'adeguamento del tracciato per l'adduzione al tunnel ferroviario transfrontaliero del nuovo collegamento internazionale Torino-Lione". I relativi provvedimenti sono in attesa di registrazione alla Corte dei conti.

- * **Decreto Legge n. 89 del 22 giugno 2021, recante "Misure urgenti in materia di agricoltura e per il settore ferroviario"**. Il provvedimento, abrogato dall'art. 1, comma 2, della Legge 23 luglio 2021, n. 106, all'articolo 2 (Disposizioni urgenti per il settore ferroviario) dispone l'approvazione dell'aggiornamento per gli anni 2020 e 2021

del contratto di programma 2017-2021 - parte investimenti tra il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete Ferroviaria Italiana SpA con il solo parere favorevole del Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS). Il contenuto del presente Decreto Legge, nel corso dell'esame parlamentare, è confluito nel Decreto Legge n. 73/2021 (cd. Sostegni-bis), precedentemente citato.

- * **Decreto Legge n. 77 del 31 maggio 2021, recante "Governance del Piano nazionale di rilancio e resilienza e prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di accelerazione e snellimento delle procedure"**. Il provvedimento, convertito, con modificazioni, in Legge n. 108/2021, reca la governance del PNRR e le prime misure di rafforzamento delle strutture amministrative e di snellimento delle procedure (norme di semplificazione). Per quanto riguarda la governance si segnalano, tra gli altri, i seguenti ambiti di intervento:
 - Responsabilità di indirizzo: la responsabilità di indirizzo del Piano è assegnata alla Presidenza del Consiglio dei ministri. Viene istituita una Cabina di regia, presieduta dal Presidente del Consiglio dei ministri, alla quale partecipano di volta in volta i Ministri e i Sottosegretari di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri compe-

tenti in ragione delle tematiche affrontate in ciascuna seduta. Alle sedute della Cabina di regia partecipano i Presidenti di Regioni e delle Province autonome di Trento e di Bolzano quando sono esaminate questioni di competenza regionale o locale, nonché il Presidente della Conferenza, su questioni d'interesse di più Regioni o Province autonome. Possono essere inoltre invitati, a seconda della tematica affrontata, i rappresentanti dei soggetti attuatori e dei rispettivi organismi associativi e i referenti o rappresentanti del partenariato economico e sociale;

- Monitoraggio e rendicontazione: il monitoraggio e la rendicontazione del Piano sono affidati al Servizio centrale per il PNRR, istituito presso il Ministero dell'economia e delle finanze (MEF), che rappresenta il punto di contatto nazionale con la Commissione europea per l'attuazione del Piano;
- Realizzazione degli interventi: alla realizzazione operativa degli interventi previsti dal PNRR provvedono i singoli soggetti attuatori: le Amministrazioni centrali, le Regioni e le Province autonome e gli enti locali, sulla base delle specifiche competenze istituzionali o della diversa titolarità degli interventi definita nel PNRR;
- Poteri sostitutivi: in caso di

mancato rispetto da parte delle Regioni, delle Città metropolitane, delle Province o dei Comuni degli obblighi e impegni finalizzati all'attuazione del PNRR, il Presidente del Consiglio dei Ministri, nel caso in cui sia a rischio il conseguimento degli obiettivi intermedi e finali del PNRR e su proposta della Cabina di regia o del Ministro competente, assegna al soggetto attuatore interessato un termine non superiore a 30 giorni per provvedere. Si stabiliscono inoltre le procedure in caso perduri la situazione di inerzia;

- Si stabilisce poi che le misure e le procedure di accelerazione e semplificazione delineate nel decreto per l'efficace e tempestiva attuazione degli interventi trovano applicazione anche per gli investimenti finanziati con il Fondo complementare al PNRR;
- Premi e penali per l'esecuzione dei contratti legati al PNRR: per l'esecuzione dei contratti pubblici finanziati con le risorse previste dal PNRR e dal Fondo complementare, saranno previsti "premi di accelerazione" per ogni giorno di anticipo sul termine contrattuale. Saranno anche previste penali dovute al ritardato adempimento, comprese tra lo 0,6 per mille e l'1 per mille al giorno e da determinare in relazione all'entità delle conseguenze legate al ritardo,

con un massimo del 20 per cento dell'ammontare stesso.

Con riferimento, invece, alla semplificazione delle procedure, si segnalano, tra gli altri, i seguenti ambiti d'intervento del provvedimento:

- Semplificazione delle procedure per le opere di impatto rilevante: questo pacchetto di misure riguarda specifici progetti: l'alta velocità ferroviaria sulla tratta Salerno-Reggio Calabria, l'alta velocità/alta capacità sulla Palermo-Catania-Messina, il potenziamento della linea Verona-Brennero, la diga foranea di Genova, la diga di Campolattaro a Benevento, la messa in sicurezza e l'ammodernamento del sistema idrico del Peschiera nel Lazio e il potenziamento delle infrastrutture del porto di Trieste. Per assicurare una procedura veloce è previsto che tutti i pareri e le autorizzazioni richiesti (Conferenza dei servizi, valutazione di impatto ambientale, verifica archeologica, dibattito pubblico) vengano acquisiti sullo stesso livello progettuale, ossia sul progetto di fattibilità tecnico-economica per il quale il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici definirà i contenuti essenziali. Un Comitato speciale all'interno del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici indicherà le eventuali modifiche o integrazioni al progetto di fattibilità tecnico-economica che

dovessero essere necessarie per rispettare le indicazioni contenute nei pareri e le autorizzazioni;

- Sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali: sono individuate più puntualmente le competenze e le attività dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) eliminando possibili interferenze o sovrapposizioni con le attività per la sicurezza svolte dai concessionari o dagli enti gestori, dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, dalla Commissione permanente per le gallerie istituita presso il Consiglio superiore dei lavori pubblici. In particolare, ANSFISA adotta entro il 31 gennaio di ogni anno, e per il 2021 entro il 31 agosto, il programma annuale di vigilanza sulle condizioni di sicurezza di strade e autostrade, svolge attività ispettiva per la verifica della manutenzione da parte dei concessionari, effettua verifiche a campione sulle infrastrutture ;
- Valutazione di impatto ambientale (VIA): sono ridotti i tempi per la valutazione di impatto ambientale dei progetti che rientrano nel PNRR, di quelli finanziati dal fondo complementare e dei progetti attuativi del Piano nazionale integrato per l'energia e il clima (PNIEC). La

- durata massima della procedura sarà di 130 giorni;
- Commissione speciale: è istituita una apposita commissione tecnica per la VIA. La commissione è composta da un massimo di 40 persone nominate con decreto del Ministro. Lavoreranno a tempo pieno in modo da garantire efficienza e capacità produttiva;
 - Potere sostitutivo: è previsto l'esercizio di un potere sostitutivo nel caso di inerzia della commissione, oltre che dei dirigenti del Ministero della transizione ecologica e del Ministero della cultura;
 - Soprintendenza speciale: per la tutela dei beni culturali e paesaggistici interessati dagli interventi previsti nel PNRR è istituita presso il ministero della Cultura una Soprintendenza speciale;
 - Subappalto: dalla data di entrata in vigore del decreto e fino al 31 ottobre 2021, in deroga alle norme in vigore che prevedono un limite del 30 per cento, il subappalto non può superare la quota del 50 per cento dell'importo complessivo del contratto di lavori, servizi o forniture. Sono comunque vietate l'integrale cessione del contratto di appalto e l'affidamento a terzi della integrale esecuzione delle prestazioni o lavorazioni che ne sono oggetto, così come l'esecuzione prevalen-
- te delle lavorazioni ad alta intensità di manodopera. Infine, il subappaltatore deve garantire gli stessi standard qualitativi e prestazionali previsti nel contratto di appalto e riconoscere ai lavoratori un trattamento economico e normativo non inferiore a quello che avrebbe garantito il contraente principale, inclusa l'applicazione degli stessi contratti collettivi nazionali di lavoro; dal 1° novembre 2021 viene rimosso ogni limite quantitativo al subappalto, ma le stazioni appaltanti indicheranno nei documenti di gara le prestazioni o lavorazioni che devono essere eseguite obbligatoriamente a cura dell'aggiudicatario in ragione della loro specificità. Inoltre, le stesse dovranno indicare le opere per le quali è necessario rafforzare il controllo delle attività di cantiere e dei luoghi di lavoro e garantire una più intensa tutela delle condizioni di lavoro e della salute e sicurezza dei lavoratori e prevenire il rischio di infiltrazioni criminali, a meno che i subappaltatori siano iscritti nelle white list o nell'anagrafe antimafia; il contraente principale e il subappaltatore sono responsabili in solido nei confronti della stazione appaltante;
- Dibattito pubblico: per assicurare la più ampia condivisione delle opere da realizzare, il decreto legge rafforza lo strumento del "dibattito pubblico" e le attività della Commissione istituita presso il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per il confronto con la società civile e gli enti territoriali;
 - Appalto integrato: per gli interventi del PNRR è previsto un unico affidamento per la progettazione e l'esecuzione dell'opera sulla base del progetto di fattibilità tecnico-economica. L'aggiudicazione avverrà sulla base del criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, che tiene conto anche degli aspetti qualitativi oltre che economici;
 - Trasparenza e pubblicità degli appalti: tutte le informazioni relative alla programmazione, alla scelta del contraente, all'aggiudicazione ed esecuzione delle opere saranno gestite e trasmesse alla banca dati dei contratti pubblici dell'Autorità Nazionale Anticorruzione (ANAC) attraverso l'impiego di piattaforme informatiche interoperabili; le commissioni giudicatrici effettueranno la propria attività utilizzando, di norma, le piattaforme e gli strumenti informatici. La banca dati degli operatori economici è accorpata alla Banca dati dei contratti pubblici e verrà gestita da ANAC. All'interno della nuova banca dati, verrà istituito il fascicolo virtuale dell'operatore economico, nel quale saranno conservati tutti i
- dati e le informazioni necessarie ai fini della partecipazione alle procedure di gara, rendendo in tal modo più semplice le attività di verifica e controllo da parte delle stazioni appaltanti. Queste ultime dovranno avere requisiti di qualità in termini di esperienza pregressa documentata, personale qualificato e strumentazione tecnica adeguata;
- Primo rafforzamento del sistema delle stazioni appaltanti: nelle more di una compiuta razionalizzazione, riduzione e qualificazione delle stazioni appaltanti, si vieta ai Comuni non capoluogo di affidare appalti per interventi del PNRR, dovendo ricorrere alle Unioni di Comuni, Consorzi, Città metropolitane, Province e Comuni capoluogo;
 - Controversie amministrative opere PNRR: si prevede che in caso di impugnazione degli atti relativi alle procedure di affidamento si applichino, per tutte le opere finanziate con le risorse previste dal PNRR e dal PNC e dai programmi cofinanziati dai fondi strutturali dell'Unione europea, le disposizioni dell'art. 125 del codice del processo amministrativo, concernenti le controversie relative alle infrastrutture strategiche;
 - Sinergie Anas-FS: proroga dal 31 dicembre 2021 al 30 giugno 2023 del termine per

l'autorizzazione alle società del gruppo Ferrovie dello Stato di stipulare, anche in deroga alla disciplina del Decreto Legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (Codice dei Contratti), ad eccezione delle norme che costituiscono attuazione delle disposizioni delle Direttive 2014/24/UE e 2014/25/UE, apposite convenzioni al fine di potersi avvalere delle prestazioni di beni e servizi rese dalle altre società del Gruppo. È prorogato altresì dal 31 dicembre 2021 al 30 giugno 2023 il termine che consente ad Anas SpA di avvalersi dei contratti, anche di accordi quadro, stipulati dalle società del Gruppo FS per gli acquisti unitari di beni e servizi appartenenti alla stessa categoria merceologica e legati alla stessa funzione, anche non direttamente strumentali ai propri compiti istituzionali.

- * **Decreto Legge n. 105 del 23 luglio 2021, recante "Misure urgenti per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da Covid-19 e per l'esercizio in sicurezza di attività sociali ed economiche" (cd. DL Green Pass I).** Il provvedimento, convertito, con modificazioni, in Legge 16 settembre 2021, n. 126, dispone la proroga al 31 dicembre 2021 dello stato di emergenza nazionale (art. 1) e detta una serie di misure urgenti per consentire l'esercizio in sicurezza di attività sociali ed economiche. È prevista la

proroga al 31 dicembre 2021 del divieto ai committenti dei servizi di trasporto pubblico locale e regionale di applicare decurtazioni di corrispettivo, sanzioni o penali in ragione delle riduzioni di servizio (minori corse o percorrenze) realizzate a decorrere dal 23 febbraio 2020 a causa dell'emergenza pandemica (tale divieto non si applicava al trasporto ferroviario passeggeri di lunga percorrenza e ai servizi ferroviari interregionali indivisi). Inoltre, il provvedimento prevede, all'articolo 9, l'estensione fino al 31 ottobre 2021 della disciplina temporanea, relativa ai lavoratori fragili, che ha trovato già applicazione per il periodo 16 ottobre 2020 - 31 dicembre 2020 e per il periodo 1° gennaio 2021 - 30 giugno 2021. In particolare, il comma 1 prevede la proroga della misura del lavoro agile ai lavoratori, in possesso del riconoscimento di disabilità con connotazione di gravità e ai lavoratori in possesso di una certificazione attestante una condizione di rischio in caso di contagio dal virus SARS-CoV-2, anche attraverso l'adibizione a diverse mansioni o lo svolgimento di specifiche attività di formazione professionale, anche da remoto.

- * **Legge n. 116 del 4 agosto 2021, recante Disposizioni in materia di utilizzo dei defibrillatori semiautomatici e automatici.** La legge, entrata in vigore il 28 agosto 2021, ha la finalità di favorire la progressiva diffusione dei defibrillatori semiautomatici-

ci ed automatici esterni (DAE) in una serie di luoghi espressamente indicati, vale a dire presso le sedi delle pubbliche amministrazioni e degli aeroporti, delle stazioni ferroviarie e dei porti, a bordo dei mezzi di trasporto aerei, ferroviari, marittimi e della navigazione interna e, comunque, presso i gestori di pubblici servizi nonché di servizi di trasporto extraurbano in concessione. Il testo demanda ad un decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri la definizione di un programma pluriennale per favorire la diffusione e utilizzazione dei DAE e ad un decreto del Ministro della salute la definizione dei criteri e delle modalità per la loro installazione, favorendo, ove possibile, la loro collocazione in luoghi accessibili h 24 anche al pubblico.

* **Decreto Legge n. 111 del 6 agosto 2021, recante "Misure urgenti per l'esercizio in sicurezza delle attività scolastiche, universitarie, sociali e in materia di trasporti"**. Il provvedimento, convertito con modificazioni in Legge 133 del 24 settembre 2021, stabilisce, tra l'altro, le regole di utilizzo delle certificazioni verdi Covid-19 per l'accesso e l'utilizzo dei mezzi di trasporto. In particolare, l'articolo 2 integra le previsioni del Decreto Legge 22 aprile 2021, n. 52, convertito, con modificazioni, dalla Legge 17 giugno 2021, n. 87 (Riaperture) individuando i casi nei quali l'accesso ai mezzi di trasporto e il loro utilizzo nel territorio naziona-

le è consentito esclusivamente ai soggetti muniti di una delle certificazioni verdi Covid-19 di cui all'articolo 9, comma 2, del medesimo Decreto Legge.

* Il comma 1 prevede che, dal 1° settembre 2021 fino al 31 dicembre 2021 (termine di cessazione dello stato di emergenza), il possesso di una delle certificazioni verdi Covid-19 è necessario in relazione ai seguenti mezzi di trasporto:

- a. aeromobili adibiti a servizi commerciali di trasporto di persone, siano essi di linea o non di linea (esemplificativamente: charter e aerotaxi);
- b. navi e traghetti adibiti a servizi di trasporto interregionale, con esclusione di quelli impiegati per i collegamenti marittimi nello Stretto di Messina;
- c. treni impiegati nei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri di tipo intercitty, intercitty notte e alta velocità;
- d. autobus adibiti a servizi di trasporto di persone, ad offerta indifferenziata, effettuati su strada in modo continuativo o periodico su un percorso che collega più di due regioni e aventi itinerari, orari, frequenze e prezzi prestabiliti;
- e. autobus adibiti a servizi di noleggio con conducente, ad esclusione di quelli impiegati nei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale e regionale.

In considerazione della tassatività dell'elencazione contenuta nel comma 1, non è richiesto, per contro, il possesso di una delle certificazioni verdi Covid-19 ai fini dell'accesso e dell'utilizzo, nel territorio nazionale, di mezzi di trasporto diversi da quelli indicati nel citato comma 1, quali, a titolo esemplificativo: metropolitane e mezzi di trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico, ivi compresi quelli impiegati nell'erogazione dei servizi aggiuntivi; mezzi adibiti al trasporto scolastico dedicato; navi e traghetti impiegati per i collegamenti marittimi nello Stretto di Messina e con le isole minori; impianti nei comprensori sciistici. In relazione a detti mezzi di trasporto, resta comunque fermo l'obbligo di osservare le misure anti-contagio, ivi comprese quelle previste dai protocolli e linee guida di settore.

Il comma 2 prevede una deroga all'obbligo della certificazione verde Covid-19 introdotto dal comma 1, ai fini dell'accesso e dell'utilizzo dei mezzi di trasporto, in favore dei soggetti esclusi per età dalla campagna vaccinale e dei soggetti esenti sulla base di idonea certificazione medica rilasciata secondo i criteri definiti con circolare del Ministero della salute.

Il comma 3 pone a carico dei vettori aerei, marittimi e terrestri, nonché dei loro delegati, l'obbligo di verificare che l'utilizzo dei mezzi di trasporto av-

venga secondo le modalità e le condizioni previste dal comma 1, accertando altresì l'autenticità, la validità e l'integrità delle certificazioni verdi Covid-19, secondo le modalità previste dal DPCM adottato ai sensi dell'articolo 9, comma 10, del Decreto Legge n. 52 del 2021.

In sede referente è stato aggiunto il comma 3-bis con la finalità di specificare che il contenuto degli obblighi di servizio pubblico, che gravano sia su vettori sia su gestori di servizi pubblici di trasporto o di infrastrutture destinate alla prestazione di tali servizi, si considera integrato da quanto stabilito nelle linee guida e nei protocolli di contenimento della diffusione del Covid-19.

Il comma 4 individua le sanzioni applicabili in caso di inosservanza degli obblighi previsti dai commi 1 e 3.

Nell'articolo 2-ter, inserito in sede referente, la novella posta dalla lettera a) del comma 1 stabilisce l'estensione fino al 31 dicembre 2021 di due discipline temporanee, relative ai cosiddetti "lavoratori fragili" e concernenti, rispettivamente: l'equiparazione, a determinate condizioni, al ricovero ospedaliero del periodo di assenza dal servizio prescritto; la possibilità, di norma, per i medesimi soggetti, di svolgimento del lavoro in modalità agile, anche attraverso la destinazione a diversa mansione, ricompresa nella medesima categoria o area di inquadramento, come

definite dai contratti collettivi vigenti, o attraverso lo svolgimento di specifiche attività di formazione professionale, anche da remoto. Nella disciplina fino ad ora vigente, il termine di applicazione della norma sull'equiparazione al ricovero ospedaliero è scaduto il 30 giugno 2021, mentre il termine di applicazione della disciplina sul lavoro agile è scaduto il 31 ottobre 2021.

* **Decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili n. 315 del 2 agosto 2021, relativo all'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, con il quale sono state ripartite le risorse relative all'acquisto di autobus ecologici**. Il Decreto, che favorisce il rinnovo del parco autobus per il trasporto pubblico extraurbano e suburbano, ripartisce 600 milioni di euro, stanziati sul Fondo Complementare (art. 1, co.2, lett. c) p.1, D.L. n. 59/2021), tra le Regioni destinandone il 50% al Sud. Gli autobus da acquistare, oltre ad essere ecologici, dovranno disporre delle attrezzature idonee per l'accesso e il trasporto delle persone a mobilità ridotta, del sistema "conta-passeggeri" attivo indipendentemente dalla rilevazione con validazione elettronica dei biglietti, dei dispositivi per la localizzazione, di videosorveglianza e di protezione del conducente e di sistemi di areazione e climatizzazione. Sono ammessi al finanziamento anche gli acquisti di altre attrezzature, tra

cui quelle per il trasporto delle biciclette, fino al massimo del 5% del costo complessivo del veicolo. Il Decreto è in attesa di registrazione da parte della Corte dei conti.

* **Decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili n. 319 del 9 agosto 2021, relativo all'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, con il quale sono state ripartite le risorse relative all'acquisto di nuovi treni ad alimentazione elettrica o a idrogeno**. Il Decreto, che favorisce l'acquisto di nuovi treni ad alimentazione elettrica o a idrogeno, ripartisce 500 milioni di euro, stanziati nel PNRR, tra le Regioni destinandone il 50% al Sud. I nuovi treni per i servizi regionali dovranno obbligatoriamente essere dotati di climatizzazione, rete wi-fi utilizzabile dai passeggeri, prese per la ricarica delle biciclette elettriche, sistemi per la rilevazione del numero dei passeggeri a bordo, dispositivi per la localizzazione dei rotabili e di allarme al personale con citofonia, videosorveglianza interna ed esterna attraverso telecamere e monitor. Il Decreto è in attesa di registrazione da parte della Corte dei conti.

* **Decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili n. 330 del 13 agosto 2021, relativo all'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, con il quale sono state ripartite le risorse relative all'ammodernamento e efficientamento dei porti**. Il

Decreto, che individua i singoli interventi nell'ambito dello sviluppo delle infrastrutture portuali, ripartisce 2,8 miliardi di euro, stanziati sul Fondo Complementare (art. 1, co.2, lett. c) punti 7-11 D.L. n. 59/2021), e li assegna alle Autorità portuali. I fondi sono così ripartiti: 1,47 miliardi di euro per lo sviluppo dell'accessibilità marittima e della resilienza delle infrastrutture portuali ai cambiamenti climatici, 700 milioni di euro per l'elettrificazione delle banchine "cold ironing" che consente di ridurre le emissioni inquinanti delle navi che sostano nei porti, 390 milioni di euro per l'aumento selettivo della capacità portuale, 250 milioni di euro per la realizzazione dell'ultimo/penultimo miglio ferroviario o stradale (destinati alle AP di Civitavecchia, Napoli, Salerno, Ancona, Venezia, Trieste), 50 milioni di euro per l'efficientamento energetico. Il Decreto è in attesa di registrazione da parte della Corte dei conti.

* **Decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze n. 335 del 17 agosto 2021.** Il decreto interministeriale prevede l'ulteriore anticipazione delle risorse stanziato per i servizi aggiuntivi dal DL Ristori e dalla Legge di Bilancio 2021 per 390 milioni di euro. Nello specifico;

- impegna l'importo della differenza tra risorse erogate con decreto n. 61/2021 per 195 milioni e quelli rendicon-

tati dal 7/01 al 30/06/2021 dalle Regioni per 221 milioni;

- prevede l'anticipazione delle risorse residue di 169 milioni di euro per l'espletamento dei servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale al 31/12/2021, a valere sulle risorse residue stanziato dal DL Ristori e dalla Legge di Bilancio 2020 di competenza 2021;

- l'importo di 390 milioni di euro risulta quindi completamente impegnato per l'erogazione di servizi aggiuntivi trasporto pubblico locale.

* **Decreto Legge n. 121 del 10 settembre 2021, recante "Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali" (cd. Decreto Trasporti).** Il provvedimento, approvato definitivamente dalle Camere e in attesa di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, contiene misure per migliorare i servizi di trasporto e per agevolare gli investimenti in infrastrutture. Per quanto di specifico interesse per il Gruppo, si segnalano le seguenti disposizioni:

- ERTMS: si dispone l'istituzione di un fondo con una dotazione di 60 milioni di euro,

per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, per finanziare i costi di implementazione del sottosistema ERTMS a bordo dei veicoli (art. 3, commi 1-4);

- Formazione macchinisti: sono stanziati 2 milioni di euro per rifinanziare la misura anche per l'anno 2021 (art. 3, comma 5);

- TPL - COVID: si prevede che le regioni possano utilizzare una quota delle risorse assegnate per erogare servizi aggiuntivi per il potenziamento delle attività di controllo finalizzate ad assicurare che l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico locale avvenga in conformità alle misure di contenimento e di contrasto dei rischi sanitari derivanti dalla diffusione del Covid-19 (art. 3, comma 9);

- CISMI: si istituisce presso il MIMS il Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI) con la finalità di garantire la realizzazione degli interventi di titolarità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, finanziati in tutto o in parte con le risorse del Piano nazionale di ripresa e resilienza ovvero del Piano nazionale per gli investimenti complementari (art. 5);

- Funzioni ANSFISA: si trasferiscono all'Agenzia anche le funzioni esercitate dagli uffici speciali trasporti a im-

pianti fissi (USTIF) del MIMS. L'Agenzia, con proprio decreto, disciplina i requisiti per il rilascio dell'autorizzazione di sicurezza relativa al sistema di trasporto costituito dall'infrastruttura e dal materiale rotabile (art. 6);

- Procedure PNRR: sono aggiornate le procedure di attuazione del PNRR, in particolare attribuendo al MEF il compito di assegnare con proprio decreto le risorse determinate dalla decisione del Consiglio ECOFIN recante l'Approvazione della Valutazione del PNRR italiano. Le risorse del Fondo per lo sviluppo e la coesione necessarie all'attuazione del Piano sono assegnate annualmente (art. 10);

- Perequazione infrastrutturale: si dispone da parte del MIMS - entro e non oltre il 30 novembre 2021 - la ricognizione del numero e della classificazione funzionale delle strutture sanitarie, assistenziali e scolastiche, nonché del numero e dell'estensione, con indicazione della relativa classificazione funzionale, delle infrastrutture stradali, autostradali, ferroviarie, portuali, aeroportuali, idriche, al fine assicurare il recupero del divario infrastrutturale tra le diverse aree geografiche del territorio nazionale, anche infra-regionali, nonché di garantire analoghi livelli essenziali di infrastrutturazione e dei servizi a essi con-

nessi (art. 15);

- Durata incarico Commissario straordinario ponte di Genova: al fine di consentire il completamento degli interventi relativi al Ponte di Genova, si dispone la possibilità di prorogare o rinnovare l'incarico del Commissario straordinario per la ricostruzione non oltre il 31 dicembre 2024 (art. 16).

In sede di conversione sono poi state approvate le seguenti norme:

- Newco gestione autostrade (Anas): è prevista la costituzione di una nuova società (controllata interamente dal MEF e soggetta al controllo analogo del MIMS) a cui saranno trasferite, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, le funzioni e le attività attribuite dalle vigenti disposizioni ad Anas SpA (art. 2, commi da 2-sexies a 2-sexiesdecies). La società avrà una dotazione patrimoniale calibrata sul valore delle attuali concessioni autostradali in capo ad Anas. È prevista l'adozione, da parte di Anas, di un sistema di separazione contabile tra le attività oggetto di contratto di programma con lo Stato e le altre attività "a mercato". Con una modifica al comma 870 della L. n. 208/2015 viene inoltre specificato che il contratto di programma in capo alla società non preveda la definizione di un corrispettivo

annuale ma si limiti a individuare le opere da realizzare e i servizi da rendere. Infine, è previsto che la quota degli stanziamenti destinati alla realizzazione degli interventi, riconosciuta ad Anas SpA a copertura degli oneri di investimento che sostiene, sia ridotta dal 12,5 al 9%.

- Realizzazione tratto Tarquinia-San Pietro in Palazzi (Anas): al fine di accelerare la realizzazione dell'autostrada Tarquinia-San Pietro in Palazzi, è previsto l'acquisto da parte di Anas dei progetti elaborati dalla società Autostrada tirrenica Spa (art. 2, commi 2-ter e 2-quater);

- Infrastrutture energetiche funzionali all'infrastruttura ferroviaria (PNRR): viene introdotta una procedura autorizzativa unica per la realizzazione contestuale delle infrastrutture di cui all'Allegato IV del DL Semplificazioni con le opere di connessione agli impianti lineari energetici (art. 10, commi 7-bis);

- Infrastrutture ferroviarie/Gallerie: si applica solo alle infrastrutture già in esercizio la previsione, inserita dal D.L. n. 183/2020 (DL Milleproroghe), che possono essere applicati alla progettazione e costruzione delle nuove infrastrutture ferroviarie nazionali parametri e standard tecnici e funzionali più stringenti rispetto

a quelli previsti dagli accordi e dalle norme dell'Unione Europea, se sono finalizzati a garantire più elevati livelli di sicurezza. In riferimento alla sicurezza delle gallerie ferroviarie, si prevede che le linee guida (art. 13, comma 17-bis, D.L. n. 183/2020) dovranno definire anche i tempi di adeguamento a dette prescrizioni da parte dei gestori e delle imprese ferroviarie (art. 10, 7-ter e 7-quater);

- Modifiche DL Semplificazioni/VIA (PNRR): si prevede l'accelerazione dei procedimenti VIA relativi agli interventi di cui all'Allegato IV del D.L. n. 77/2021 (DL Semplificazioni) per i quali, alla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto-legge, il PFTE è stato già trasmesso all'autorità competente ai fini dell'espressione della VIA (art. 12, comma 1-bis);
- Modifiche DL Semplificazioni/Appalto integrato (PNRR): vengono apportate modifiche all'articolo 44 del DL Semplificazioni, comma 7, in materia di verifica preventiva della progettazione. Inoltre, viene estesa anche alla realizzazione degli interventi inclusi nell'Allegato IV del DL Semplificazioni la procedura che consente l'affidamento di progettazione ed esecuzione dei lavori anche sulla base del PFTE (cd. appalto integrato) (art. 16, comma 3-octies).

* **Decreto Legge n. 127 del 21 settembre 2021, recante "Misure urgenti per assicurare lo svolgimento in sicurezza del lavoro pubblico e privato mediante l'estensione dell'ambito applicativo della certificazione verde Covid-19 e il rafforzamento del sistema di screening".** Il provvedimento, convertito con modificazioni dalla legge 19 novembre 2021, n. 165, prevede l'estensione dell'ambito applicativo della certificazione verde Covid-19 a lavoro pubblico e privato. Per quanto riguarda il settore privato, all'articolo 3, è previsto dal 15 ottobre il possesso e, su richiesta, l'esibizione del Certificato Verde per tutti i soggetti che svolgono, a qualsiasi titolo, la propria attività lavorativa, di formazione o di volontariato presso il luogo di lavoro. I datori di lavoro devono assicurare il rispetto della prescrizione, definire, entro il 15 ottobre, le modalità operative per l'organizzazione delle verifiche (che possono essere anche a campione e preferibilmente svolte all'accesso ai luoghi di lavoro) e individuare i soggetti incaricati dell'accertamento e della contestazione di eventuali violazioni. L'articolo 3, al comma 6, prevede poi che il personale non in possesso della Certificazione Verde è considerato assente ingiustificato fino alla presentazione della predetta certificazione, e comunque non oltre il 31 dicembre 2021, senza conseguenze disciplinari e con diritto alla conservazione del rapporto di lavoro. Per il

periodo di assenza ingiustificata non sono dovuti la retribuzione né altro compenso o emolumento, comunque denominato. In caso di violazione dell'obbligo di verificare le certificazioni, di mancata adozione delle misure organizzative nel termine previsto e in caso di accesso nei luoghi di lavoro da parte di persone non in possesso della Certificazione Verde, si applicano le sanzioni previste per il mancato rispetto delle misure di contenimento previste dall'art. 4 del Decreto Legge n. 19 del 2020. In caso di accesso nei luoghi di lavoro senza Certificazione Verde, la sanzione amministrativa è stabilita in euro da 600 a 1.500. Il Decreto, all'articolo 4, stabilisce inoltre un prezzo calmierato per i tamponi effettuati in farmacia e la gratuità di questi per le persone che sono state esentate dalla vaccinazione. In sede di conversione, sono state introdotte misure per la semplificazione delle verifiche, fra cui la possibilità di consegnare al datore di lavoro copia della certificazione verde.

* **Decreto Legge n. 146 del 21 ottobre 2021, recante "Misure urgenti in materia economica e fiscale, a tutela del lavoro e per esigenze indifferibili".** Il provvedimento, convertito con modificazioni dalla legge 17 dicembre 2021, n. 215, dispone, tra le altre cose, ingenti anticipazioni di cassa sull'anno in corso, in particolare finalizzate a rendere compiuta la norma che prevede un anticipo fino

al 30% dell'importo dei lavori a favore delle società di costruzione. In particolare, l'art. 16 prevede l'incremento di 1.300 milioni di euro dell'autorizzazione di spesa prevista dal comma 86 dell'articolo 1 della L. n. 266/2005 a favore di RFI, al fine - come accennato - di poter procedere all'aumento fino al 30% dell'anticipazione del prezzo dell'appalto, come previsto dall'articolo 207 del D.L. n. 34/2020 (DL Rilancio). Lo stesso articolo prevede anche l'aumento pari a 200 milioni di euro delle risorse destinate nell'anno 2021 al Contratto di programma - parte Investimenti di RFI, derivanti dal Fondo investimenti di cui all'articolo 1, commi 95 e 98 della L. n. 145/2018. In sede di conversione sono stati introdotti:

- l'articolo 7-bis che modifica l'articolo 10 del Codice della strada, ripristinando in larga parte il testo anteriore al Decreto Legge n. 121 del 2021, in materia di massa massima consentita nei trasporti su strada, cosiddetti trasporti eccezionali;
- l'articolo 11-ter che prevede la possibilità di destinare le risorse del Fondo per l'attuazione di misure relative alle politiche attive al Fondo nuove competenze, costituito presso l'ANPAL per le finalità di sostegno alla ripresa economica delle imprese nell'ambito dei contratti collettivi di lavoro sottoscritti a livello aziendale o territoriale.

* **Decreto Legge n. 152 del 6 novembre 2021, recante "Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose".** Il provvedimento, convertito con modificazioni dalla Legge n. 233 del 29 dicembre 2021, prevede alcune disposizioni d'interesse, tra le quali in particolare: l'art. 5, che reca disposizioni urgenti in materia di semplificazione delle procedure di approvazione dei contratti di programma, parte Servizi e parte Investimenti, sottoscritti tra il MIMS e RFI SpA, e l'art. 6, che consente di anticipare la localizzazione dell'opera al momento del "progetto di fattibilità tecnica economica" (PFTE), anziché attendere la fase definitiva di progettazione del progetto. Le ulteriori autorizzazioni, che non possono essere acquisite sul PFTE, potranno essere acquisite nelle ulteriori fasi di progettazione, senza indizione della conferenza dei servizi, in deroga alla legge n. 241/1990.

* **Ordinanza del Ministero della salute e del Ministero delle infrastrutture e delle mobilità sostenibili, del 12 novembre 2021.** Reca le disposizioni cui devono attenersi gli addetti ai trasporti e alla logistica e aggiorna il protocollo di cui all'allegato 14 del Dpcm del 2 marzo 2021. Dispone che il controllo del Green Pass per i servizi per i quali è richiesto l'obbligo debba essere preferibilmente svolto prima della salita a bordo

da personale incaricato. Si prevede, inoltre, un costante confronto tra datori di lavori e il Comitato per l'applicazione e la verifica delle regole contenute nel protocollo, anche sulla possibilità di attivare punti di vaccinazione nei luoghi di lavoro. Il protocollo conferma per tutti i settori di trasporto la necessità di adeguate comunicazioni a bordo dei mezzi, aggiornate in relazione all'evoluzione delle regole per contenere la diffusione del virus, anche mediante cartelli che indichino le corrette modalità di comportamento dell'utente e con l'avviso che il mancato rispetto potrà comportare l'interruzione del servizio. Nel settore ferroviario è previsto che, in caso di presenza di passeggeri con sintomi riconducibili al Covid-19, le autorità sanitarie e la polizia ferroviaria possono decidere, valutate le condizioni, di fermare il treno per procedere a interventi d'urgenza o di prevedere appositi spazi dedicati. L'azienda dovrà poi sanificare il convoglio interessato prima di rimetterlo in esercizio. Nei grandi hub ferroviari (Milano Centrale, Roma Termini, Firenze Santa Maria Novella), e dove possibile anche nelle altre stazioni, il controllo del green pass deve essere effettuato preferibilmente prima della salita sul mezzo. In caso contrario, il controllo può essere effettuato dal personale di bordo insieme alla verifica del biglietto. Nel settore del trasporto merci il protocollo aggiornato

conferma che, se sprovvisti di mascherine, gli autisti devono rimanere a bordo, mentre se scendono ed entrano in contatto con altri operatori dovranno indossare la mascherina. Le attività di carico/scarico delle merci devono avvenire in condizioni di sicurezza, con modalità che non prevedano contatti diretti tra operatori e autisti. L'accesso agli uffici in aziende diverse dalla propria è consentito secondo modalità previste dalla stessa che prevedrà servizi igienici dedicati. È inoltre raccomandato l'utilizzo di modalità di pagamento online o no contact.

* **Decreto Legge n. 172 del 26 novembre 2021 recante "Misure urgenti per il contenimento dell'epidemia da Covid-19 e per lo svolgimento in sicurezza delle attività economiche e sociali".** Il provvedimento, convertito con modificazioni dalla Legge 21 gennaio 2022, n. 3, dispone nuove misure per il contenimento dell'epidemia da Covid-19 e per lo svolgimento in sicurezza delle attività economiche e sociali e detta misure in materia di Green Pass. In particolare, estende a ulteriori settori, tra cui il trasporto ferroviario regionale e interregionale ed i servizi di trasporto pubblico locale, l'obbligo di Green Pass. Si rileva tuttavia che le norme in esame sono state superate dall'adozione di due successivi decreti (D.L. n. 221/21 e D.L. 229/21). A decorrere dal 6 dicembre 2021 viene introdotto il Green Pass

rafforzato valido solo per coloro che sono o vaccinati o guariti. Dal 6 dicembre 2021 e fino al 15 gennaio 2022 è previsto che il Green Pass rafforzato per lo svolgimento delle attività, che altrimenti sarebbero oggetto di restrizioni in zona gialla, debba essere utilizzato anche in zona bianca.

* **Decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze n. 483 del 2 dicembre 2021.** Il decreto affronta il tema della riassegnazione delle risorse destinate ai servizi aggiuntivi ed utilizzabili in via residuale anche per gli indennizzi destinati alla compensazione per mancati ricavi da traffico per i servizi di trasporto pubblico locale; in particolare:

- o l'art. 1 riporta la ripartizione delle risorse di 450 milioni di euro destinate all'espletamento dei servizi aggiuntivi di cui all'art. 51 del Decreto Legge n. 73/2021 sopra descritto;
- o l'art. 2 definisce il termine del 31 marzo 2022 per la trasmissione dei dati per la rendicontazione dei servizi aggiuntivi 2021;
- o l'art. 3 prevede un successivo decreto del MIMS/MEF per la ripartizione definitiva delle risorse stanziato. Le risorse assegnate e non utilizzate al 31 dicembre 2021 sono considerate, per ciascuna Regione e Provincia autonoma, ai fini della com-

pensazione della riduzione dei ricavi tariffari relativi ai servizi di trasporto pubblico locale e regionale nel periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2021.

* **Decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze n. 489 del 2 dicembre 2021.** Il Decreto interministeriale affronta il tema della compensazione della riduzione dei ricavi tariffari relativi al servizio di trasporto pubblico locale negli anni 2020 e 2021; nello specifico si segnalano:

- o l'art. 1 riporta i contributi assegnati per 1,56 milioni di euro per la compensazione dei minori ricavi di competenza 2020, sulla base delle rendicontazioni trasmesse entro il 30 settembre 2021;
- o l'art. 2 procede ad individuare le somme ancora da impegnare a favore delle singole Regioni in relazione ai minori ricavi 2020 rendicontati (0,7 milioni di euro a valere sulle risorse stanziato dall'art. 29 del D.L. n. 41/2021) e prevede che è fatta salva la verifica degli equilibri contrattuali al fine di evitare eventuali sovracompenzazioni;
- o l'art. 3 procede alla ripartizione a titolo di anticipazione di 64 milioni di euro per la compensazione dei minori ricavi 2021;
- o l'art. 4 prevede che l'importo rimanente di 0,2 milioni di euro sia ripartito con successivo provvedimento entro il 31 di-

cembre 2021 con le percentuali di cui all'articolo 1, modificate tenendo conto delle rendicontazioni inserite dal 1° ottobre 2021 al 5 novembre 2021;

o l'art. 5 prevede che con successivo decreto interministeriale tra MIMS e MEF verranno definite le procedure e i tempi per la ripartizione definitiva dei contributi assegnati per la compensazione dei minori ricavi 2021. Lo stesso provvedimento potrà anche correggere il riparto delle risorse per l'anno 2020, conseguenti ai controlli effettuati sugli equilibri contrattuali.

* **Decreto Legge n. 209 del 10 dicembre 2021, recante "Misure urgenti finanziarie e fiscali".** Il provvedimento dispone, per quanto di specifico interesse, l'incremento di 1.450 milioni di per l'anno 2021 dell'autorizzazione di spesa concessa al Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria nazionale a copertura degli investimenti per la rete tradizionale (art. 1, comma 1). Tale norma è stata poi trasposta con un emendamento nella Legge di bilancio n. 234 del 30 dicembre 2021, all'articolo 1, comma 649.

* **Decreto Legge n. 221 del 24 dicembre 2021, recante "Proroga dello stato di emergenza nazionale e ulteriori misure per il contenimento della diffusione dell'epidemia da Covid-19".** Il provvedimento, convertito con modificazioni nella Legge 18 febbraio 2022, n. 11, reca le seguenti misure di

specifico interesse:

- o l'art. 1 proroga lo stato di emergenza fino al 31 marzo 2022;
- o all'art. 3 specifica che dal 1° febbraio 2022 la durata del Green Pass vaccinale è ridotta da 9 a 6 mesi;
- o l'art. 5-quater prevede fino al 31 marzo 2022 l'obbligo del cosiddetto Green Pass rafforzato per l'accesso e l'utilizzo dei mezzi di trasporto elencati nell'articolo 9-quater, comma 1, del decreto-legge n. 52 del 2021, ovvero:
 - aeromobili adibiti a servizi commerciali di trasporto di persone;
 - navi e traghetti adibiti a servizi di trasporto interregionale;
 - treni impiegati nei servizi di trasporto ferroviario passeggeri di tipo interregionale, Intercity, Intercity Notte e Alta Velocità;
 - autobus adibiti a servizi di trasporto di persone che collega più di due Regioni;
 - autobus adibiti a servizi di noleggio con conducente;
 - mezzi impiegati nei servizi di trasporto pubblico locale o regionale

Si prevede inoltre l'obbligo di indossare i dispositivi di protezione delle vie respiratorie di tipo FFP2 per l'accesso ai mezzi di trasporto sopra in-

dicati. In deroga al principio sopra esposto, resta valida la certificazione verde ordinaria (il cosiddetto Green Pass base) per l'utilizzo di mezzi aerei, marittimi e terrestri negli spostamenti da e per le isole con il resto del territorio italiano.

o l'art. 17 proroga le disposizioni di cui all'articolo 26, comma 2-bis, del Decreto Legge n. 18/2020 (DL cura Italia) in base a cui i lavoratori fragili svolgono di norma la prestazione lavorativa in modalità agile, anche attraverso l'adibizione a diversa mansione ricompresa nella medesima categoria o area di inquadramento, come definite dai contratti collettivi vigenti, o lo svolgimento di specifiche attività di formazione professionale anche da remoto. Tale misura è prorogata fino alla data di adozione del decreto del Ministero della salute (e comunque non oltre il 28 febbraio 2022) con cui saranno individuate le patologie croniche con scarso compenso clinico e con particolare connotazione di gravità.

Infine, l'Allegato A contiene ulteriori proroghe di termini legislativi correlati con lo stato di emergenza, tra cui la misura all'articolo 90, comma 3, del Decreto Legge n. 34/2020 (DL rilancio) che obbliga i datori di lavoro del settore privato a comunicare al Ministero del lavoro, in via telematica, i nominativi dei lavoratori e la data

di cessazione della prestazione di lavoro in modalità agile. In sede di conversione è stata inserita la proroga al 31 marzo 2022 della misura di cui all'art. 92, comma 4-bis, del Decreto Legge n. 18/2020, che prevede la non applicazione delle decurtazioni di corrispettivo per i servizi di trasporto pubblico locale (numero 6-bis dell'allegato A).

* **Decreto Legge n. 228 del 30 dicembre 2021, recante "Disposizioni urgenti in materia di termini legislativi" (DL proroga termini).** Il provvedimento, la cui legge di conversione è in via di pubblicazione in Gazzetta Ufficiale, reca le seguenti misure di interesse:

- art. 3, comma 1, proroga al 31 luglio 2022 l'applicabilità della normativa semplificata sullo svolgimento delle assemblee di società, enti, associazioni e fondazioni di cui all'articolo 106 del Decreto Legge n. 18 del 2020;
- art. 3, comma 4, in materia di liquidità delle imprese appaltatrici, proroga al 31 dicembre 2022 la disposizione dell'articolo 207, comma 1, del Decreto Legge n. 34/2020 (DL rilancio), che dispone l'innalzamento della percentuale di anticipazione contrattuale di cui all'articolo 35, comma 18, del codice dei contratti pubblici (D.Lgs. n. 50/2016), portandola dal 20% al 30%;
- art. 9, comma 8, estende anche al 2022 il termine per

l'attuazione degli interventi finanziati dal cd. Fondo nuove competenze;

- art. 10, commi 2, 3 e 3 bis. Il comma 2 prevede la proroga dei termini ai fini dell'assegnazione delle risorse (5 milioni di euro annui dal 2021 al 2034), autorizzate dall'art. 1, comma 671, della L. n. 178/2020 (LB 2021), per l'indennizzo delle imprese detentrici e noleggiatrici di carri ferroviari merci, nonché gli spedizionieri e gli operatori del trasporto multimodale (periodo dal 23 febbraio 2020 al 31 dicembre 2020). In particolare è prevista la proroga al 15 marzo 2022 per l'adozione del decreto del MIMS, di concerto con il MEF; al 30 aprile 2022 per la rendicontazione da parte delle imprese beneficiarie e al 30 giugno 2022 per l'assegnazione delle risorse alle imprese beneficiarie. Il comma 3 prevede la proroga dei termini ai fini dell'assegnazione delle risorse (30 milioni di euro annui dal 2021 al 2034), autorizzate dall'art. 1, comma 675 della L. n. 178/2020 (LB 2021), per l'indennizzo delle imprese che effettuano servizi di trasporto ferroviario di passeggeri e di merci a mercato (periodo dal 1° gennaio 2021 al 30 aprile 2021). In particolare è prevista la proroga al 30 gennaio 2022 per la rendicontazione da parte delle imprese beneficiarie e la proroga al 31

marzo 2022 per l'adozione del decreto del MIMS per l'assegnazione delle risorse alle imprese beneficiarie. Il comma 3 bis proroga al 31 dicembre 2026 la possibilità per le società del Gruppo Ferrovie dello Stato di stipulare convenzioni con le altre società del Gruppo in deroga al codice dei contratti pubblici e per Anas di avvalersi dei contratti stipulati dalle società del Gruppo FS per gli acquisti unitari di beni e servizi non strumentali;

- art. 12, comma 2-quater, estende da 24 a 30 mesi dalla data di emissione, il periodo di validità dei voucher riconosciuti - in alternativa al rimborso - a fronte della mancata fruizione per ragioni legate alla pandemia di contratti di trasporto aereo, ferroviario, marittimo, nelle acque interne o terrestre, contratti di soggiorno e contratti di pacchetto turistico;
- art. 13, comma 3, proroga al 30 aprile 2022 le attività del Commissario di Cortina D'Ampezzo (art. 61, comma 9, D.L. n. 50/2017) al fine di garantire la chiusura delle attività connesse ai rapporti giuridici attivi e passivi esistenti, nonché delle attività liquidatorie residuali;
- art. 17 proroga al 31 dicembre 2022 i poteri speciali del Governo nei settori cd. di rilevanza strategica con

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

- art. 20 reca alcune proroghe di termini legislativi relativi al regime-quadro della disciplina degli aiuti di Stato.
- * **Legge n. 234 del 30 dicembre 2021, "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2022 e bilancio pluriennale per il triennio 2022-2024", pubblicata nella GU n. 310 del 31 dicembre 2021 (s.o. n. 49).**

Tra le norme di interesse si segnalano le seguenti disposizioni relative alla sezione I:

- comma 392: istituisce, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, un apposito Fondo denominato "Fondo per la strategia di mobilità sostenibile", con una dotazione complessiva di 2.000 milioni di euro di cui di 50 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2023 al 2026, 150 milioni di euro per ciascuno degli anni 2027 e 2028, 200 milioni di euro per l'anno 2029, 300 milioni di euro per l'anno 2030 e 250 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2031 al 2034;
- comma 394: prevede il finanziamento di 5 miliardi per l'Adriatica;
- comma 395: autorizza la spesa di 20 milioni di euro

per l'anno 2024, di 230 milioni di euro per l'anno 2025, di 300 milioni di euro per l'anno 2026, 500 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2027 al 2032 e 550 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2033 al 2036, per il finanziamento del contratto di programma RFI - parte investimenti per gli anni 2022-2026.

- comma 396: autorizza la spesa complessiva di 5,1 miliardi di euro, di cui 500 milioni di euro per l'anno 2022, 1.000 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023, 2024, 2025, 2026 e di 600 milioni di euro per l'anno 2027 per il finanziamento del contratto di programma RFI - parte servizi 2022-2027;
- comma 397: autorizza la spesa complessiva di 4,55 miliardi di euro, di cui 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2023 e 2024, 250 milioni di euro per l'anno 2025, di 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2028, e di 400 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2029 al 2036, per il finanziamento del contratto di programma Anas 2021-2025;
- commi 398 e 399: apportano modifiche all'art. 1-septies, del Decreto Legge 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla Legge 23 luglio 2021, n. 106 (Disposizioni urgenti in materia di revisione dei prezzi

dei materiali nei contratti pubblici) finalizzate a consentire alle imprese di poter portare a compensazione, anche in deroga a quanto previsto dal codice dei contratti pubblici, per tutto il 2021 (e non solo per il primo semestre come previsto attualmente nell'art. 1-septies) i maggiori costi sopportati a causa delle eventuali variazioni dei prezzi in aumento dei materiali da costruzione individuati con appositi decreti del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. A tal fine, è prevista l'adozione, entro il 31 marzo 2022, di un ulteriore decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per individuare eventuali variazioni, in aumento o in diminuzione, superiori all'8%, dei prezzi dei materiali da costruzione per il secondo semestre del 2021;

- comma 649: dispone l'autorizzazione di spesa per l'incremento di 1.450 milioni di euro per l'anno 2021 in favore di RFI a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale e per la manutenzione straordinaria;
- comma 811: reca precisazioni per l'applicazione della norma ERTMS;
- comma 1009: prevede che la progettazione e lo sviluppo logistico del nuovo centro merci di Alessandria Smitamento siano inseriti nel

Contratto di Programma con RFI SpA, parte investimenti 2022-2026, collegati al progetto P234 "Linea AV/ AC Milano - Genova: Terzo Valico dei Giovi" e affidati al Commissario straordinario.

* **Decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze n. 546 del 31 dicembre 2021.** Il Decreto interministeriale aggiorna quanto anticipato nel Decreto interministeriale n. 489 del 2 dicembre 2021 sopra descritto e nello specifico:

- l'art. 1 riporta la ripartizione dei contributi residui per la compensazione dei minori ricavi da traffico 2020 registrati dalle aziende del trasporto pubblico locale in base ai dati nella banca dati dell'Osservatorio nel periodo dal 1° ottobre 2021 al 5 novembre 2021. Rispetto ai 1.837 milioni di euro stanziati dai vari provvedimenti per la compensazione dei minori ricavi, in seguito alle ulteriori rendicontazioni e correzioni, 1.607 milioni di euro risultano assorbiti per la compensazione dei minori ricavi nell'anno 2020;
- l'art. 2 procede alla ripartizione definitiva delle somme destinate alla compensazione dei minori ricavi nell'anno 2021, quantificate in 230 milioni di euro, tenendo conto dell'assorbimento dello stanziamento iniziale di 1.837 milioni di euro per

1.607 milioni di euro nell'anno 2020;

- l'art. 3 stabilisce che con successivo provvedimento dirigenziale si provveda all'impegno delle risorse necessarie per la copertura di quanto disposto dagli articoli precedenti e nello specifico per 100 milioni di euro a valere del Decreto Ristori e 102,4 milioni di euro a valere del Decreto Sostegni.

* **Decreto Legge n. 4 del 27 gennaio 2022, recante "Misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all'emergenza da Covid-19, nonché per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico" (cd. Decreto Sostegni-ter).** Il provvedimento, pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 27 gennaio 2022 ed in corso di conversione in legge, reca le seguenti disposizioni di interesse:

- l'art. 18, al comma 1, sopprime la riduzione dell'accisa per i carburanti utilizzati nel trasporto ferroviario di persone e merci di cui alla Tabella A, punto 4, del testo unico delle disposizioni legislativi concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi approvato con decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, che prevedeva una aliquota pari al 30% di quella ordinaria;
- l'art. 24, al comma 1, pre-

vede lo stanziamento di 80 milioni di euro per servizi aggiuntivi di trasporto pubblico locale fino alla fine dello stato di emergenza (31 marzo 2022); al comma 3, stabilisce che le Regioni possono rendicontare al MIMS le risorse assegnate entro il 15 maggio 2022 attestando che i servizi aggiuntivi sono stati esercitati in misura non superiore al fabbisogno derivante dalle limitazioni poste al coefficiente di riempimento dei mezzi e che gli stessi servizi aggiuntivi sono stati effettivamente utilizzati dagli utenti; al comma 4, riporta che le eventuali somme residue possono essere utilizzate nell'anno 2022 per il potenziamento delle attività di controllo finalizzate ad assicurare che l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico locale avvenga in conformità alle misure di contrasto all'epidemia e per la compensazione della riduzione dei ricavi tariffari riscontrati dalle aziende di trasporto pubblico locale di cui all'art. 200, comma 1, del DL Rilancio. Le Regioni dovranno rendicontare l'utilizzo delle risorse entro il 31 gennaio 2023;

- l'art. 25, recante misure per il settore ferroviario, autorizza la spesa di 10 milioni di euro a favore di RFI, per ciascuno degli anni dal 2022 al 2034 (totale 130 milioni di euro), al fine di disporre, nel

primo trimestre del 2022, una riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria per i servizi per i servizi passeggeri non sottoposti a obbligo di servizio pubblico e per i servizi ferroviari merci. La disposizione prevede inoltre che eventuali risorse residue siano destinate a compensare RFI delle minori entrate derivanti dal gettito del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nel medesimo periodo;

- l'art. 25, al comma 2-bis, prevede per il sostegno alle imprese del settore trasporto ferroviario delle merci, anche in considerazione del perdurare dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 e dell'aumento dei prezzi nel settore elettrico, l'incremento di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2027 delle risorse di cui all'articolo 1, comma 294, della Legge n. 190 del 23 dicembre 2014, da corrispondere alle imprese ferroviarie per il trasporto merci. Le modalità di attribuzione di tali risorse sono disciplinate con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, nel rispetto delle Linee guida per gli aiuti di Stato alle imprese ferroviarie adottate dalla Commissione europea. Gli incentivi sono destinati alla compensazio-

ne dei costi supplementari per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, inclusi quelli relativi al traghettamento ferroviario dei treni merci ed alle attività ad esso connesse, sostenute dalle imprese ferroviarie rispetto ad altre modalità più inquinanti, per l'effettuazione di trasporti ferroviari di merci aventi origine o destinazione nelle regioni Abruzzo, Lazio, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria e Sicilia. Le risorse non attribuite alle imprese ferroviarie ai sensi del periodo precedente sono destinate, nei limiti degli stanziamenti disponibili, al riconoscimento di un contributo alle imprese ferroviarie che effettuano i trasporti di merci per ferrovia sull'intera infrastruttura ferroviaria nazionale, in misura non superiore al valore di 2,5 euro a treno km. Detto contributo, che tiene conto dei minori costi esterni rispetto ai trasporti in modalità stradale, è ripartito fra le imprese aventi diritto in maniera proporzionale ai treni km effettuati;

- l'art. 25 al comma 2-ter, autorizza a favore di Anas SpA la spesa di 3,9 milioni di euro per l'anno 2027 e di 25 milioni di euro annui dal 2028 al 2031, al fine di compensare la società per le minori entrate derivanti dalla riduzione nell'anno 2021 della circolazione autostradale conseguente all'emergenza

epidemiologica da Covid-19 e per i maggiori oneri derivanti dall'incremento dei costi sostenuti da Anas SpA per l'illuminazione pubblica delle strade nell'anno 2021.

* **Decreto Legge n. 5 del 4 febbraio 2022, recante "Misure urgenti in materia di certificazioni verdi Covid-19 e per lo svolgimento in sicurezza delle attività nell'ambito del sistema educativo, scolastico e formativo" pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 4 febbraio 2022** stabilisce che:

- la validità delle certificazioni verdi Covid-19 per coloro che hanno la terza dose viene estesa senza necessità di ulteriori richiami;
- -'abolizione del periodo di quarantena per coloro che sono guariti dal Covid-19 a seguito di un ciclo vaccinale di due dosi;
- l'ampliamento della validità delle certificazioni verdi alle zone rosse;
- la definizione di nuove regole per la didattica a distanza nelle scuole primarie, medie e superiori;
- il libero accesso e la libera circolazione nel territorio nazionale agli stranieri che siano in possesso di una certificazione verde Covid-19 a seguito di ciclo vaccinale riconosciuto dallo Stato estero.



ATTIVITÀ REGOLATORIA DELL'AUTORITÀ DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI (ART)

Di seguito, sono brevemente indicati i contenuti delle principali Delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) di interesse del Gruppo.

- * **Delibera n. 28/2021 Autorità di Regolazione dei Trasporti.** Il 25 febbraio 2021 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 28, ha adottato specifiche misure sul contenuto minimo dei diritti degli utenti in materia di trattamento dei reclami, relativamente ai servizi ferroviari e su gomma, a mercato o soggetti ad obblighi di servizio pubblico, ai servizi prestati dai gestori di stazione nonché dai gestori di piattaforme digitali. Le misure riguardano, tra l'altro, obblighi informativi, accessibilità delle procedure di reclamo ed il riconoscimento al cliente di un indennizzo forfetario ed automatico in caso di mancata o tardiva risposta al reclamo. I gestori dei predetti servizi dovranno ottemperare alle misure entro il 1° gennaio 2022.
- * **Delibera n. 33/2021 Autorità di Regolazione dei Trasporti.** L'11 marzo 2021 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 33, ha definito il valore del tasso di remunerazione del capitale investito netto, per il periodo 12 marzo 2021 - 11 marzo

2022, in misura pari a 5,41% per i servizi di trasporto pubblico locale su ferro (5,39% per il periodo precedente) e a 5,24% per quelli su gomma (5,31% per il periodo precedente). Tale valore (WACC reale pre-tax) dovrà essere applicato come misura del margine di utile ragionevole nella redazione del piano economico finanziario (PEF) simulato per gli affidamenti dei contratti di servizio nonché in occasione di revisione contrattuale con conseguente aggiornamento del PEF.

- * **Delibera n. 58/2021 Autorità di Regolazione dei Trasporti.** Il 6 maggio 2021 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 58, in ottemperanza alla sentenza del TAR Piemonte n. 835/2020, ha rideterminato il pedaggio relativo al pacchetto minimo di accesso (PMdA) per i servizi merci effettuati sulla linea ferroviaria Verona-Brennero, con specifico riferimento alla sub-componente B1 e relativamente ai giorni in cui il gestore dell'infrastruttura prevede interruzioni programmate in orario (IPO) notturne. L'Autorità ha previsto l'applicazione retroattiva della misura al 20 novembre 2019 e prescritto a Rete Ferroviaria Italiana SpA di procedere alla ricomputazione del canone relativo al PMdA per i servizi di trasporto ferroviario merci circolati sulla linea Verona-Brennero nonché di provvedere ai con-

seguenti conguagli con gli aventi diritto. Al fine di preservare l'equilibrio dei conti del gestore dell'infrastruttura, riguardo ai minori introiti derivanti dall'applicazione della delibera e riferibili alle annualità 2019-2021, RFI deve definire una specifica posta figurativa di pari importo, da distribuire sulla componente B del canone unitario che verrà applicata ai servizi di trasporto merci sull'intera rete ferroviaria nazionale nel corso del nuovo periodo regolatorio 2022-2026, sulla base dei volumi di traffico complessivi previsti per il medesimo periodo.

- * **Delibera n. 88/2021 Autorità di Regolazione dei Trasporti.** Il 17 giugno 2021 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 88, ha concluso il procedimento - avviato con la Delibera n. 39/2021 - di ottemperanza alla sentenza del Consiglio di Stato n. 6108 del 9 settembre 2019, che ha determinato il parziale annullamento dei provvedimenti dell'Autorità concernenti la determinazione del canone di accesso alla rete AV/AC per il periodo 6 novembre 2014 - 31 dicembre 2015 (misura 6.6.2 della delibera ART n. 70/2014), a causa della "parziale e non adeguata considerazione della remunerazione del capitale investito" tra gli elementi di costo da riconoscere in sede di fissazione del pedaggio. Tale Delibera definisce, tra

l'altro, i criteri per: l'accertamento dell'ammontare dei costi complessivi del gestore dell'infrastruttura da recuperare con i canoni di accesso all'infrastruttura AV/AC per il periodo 6 novembre 2014 - 31 dicembre 2015; il calcolo del conguaglio a favore del gestore dell'infrastruttura, da ripartire fra le imprese ferroviarie in ragione delle rispettive percorrenze chilometriche nel periodo in esame; la determinazione delle modalità per il recupero dell'importo del conguaglio (rimessa al gestore dell'infrastruttura sulla base di un minimo di 10 rate annuali, a partire dal 31 dicembre 2021).-

- * **Delibera n. 97/2021 Autorità di Regolazione dei Trasporti.** Il 1° luglio 2021 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 97, ha avviato nei confronti di Grandi Stazioni Retail SpA, a seguito di un reclamo presentato da Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA, un procedimento finalizzato a ridefinire le tariffe relative agli anni 2020 e 2021 per l'accesso agli spazi destinati a servizi di accoglienza ed assistenza ai passeggeri (cd. sale lounge) - all'interno delle stazioni dalla stessa gestite (tra cui Roma Termini, Roma Tiburtina, Milano C.le, Firenze SMN) - in conformità ai criteri della delibera ART n. 96/2015 (tariffe non superiori al costo di fornitura aumentato di un profitto ragionevole). Sulla

base degli elementi istruttori acquisiti, l'ART ha ravvisato un fumus violativo del quadro normativo e regolatorio. In particolare, GS Retail: (i) avrebbe adottato tariffe del tutto disallineate rispetto alle regole di costing/pricing stabilite dalla normativa di riferimento, in quanto basate su parametri di mercato; (ii) avrebbe determinato e modulato le tariffe omettendo di rendere note "la struttura dei costi ritenuti ammissibili (in quanto pertinenti ed efficienti) a fini tariffari e le relative modalità di calcolo". Il termine del procedimento è fissato in sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni da parte dei soggetti interessati al procedimento.

- * **Delibera n. 114/2021 Autorità di Regolazione dei Trasporti.** Il 5 agosto 2021 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 114, ha dichiarato la carenza degli elementi idonei a consentire la verifica di conformità, rispetto ai criteri di cui alla Delibera n. 96/2015, della proposta di nuovo sistema tariffario 2022-2026 per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale (PMdA) e di quella per i servizi extra PMdA, presentate da Rete Ferroviaria Italiana SpA RFI dovrà, quindi, tramettere nuove proposte tariffarie che tengano conto delle criticità rilevate. Con specifico riferimento alla tariffazione del PMdA, l'Au-

torità ha - tra l'altro - prescritto a RFI di applicare per il 2022 ed il 2023, in via transitoria, i livelli tariffari del 2021, incrementati annualmente del tasso di inflazione programmato. Dovrà inoltre essere applicata una posta figurativa (da individuarsi secondo quanto previsto dalla lettera C, Misura 4, Delibera n. 96/2015) per assicurare gradualità nell'evoluzione dei canoni e dei corrispettivi.

- * **Delibera n. 130/2021 Autorità di Regolazione dei Trasporti.** Il 7 ottobre 2021 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 130, ha avviato un procedimento per l'ottemperanza alla sentenza del TAR per il Piemonte n. 646/2021, finalizzato al riesame, attraverso un adeguato supplemento istruttorio, del reclamo di Italo-Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA del 14 ottobre 2019, nella parte in cui lamenta una discriminazione, da parte di RFI e Grandi Stazioni Rail, nell'assegnazione degli spazi all'interno delle stazioni di Roma Termini, Firenze Santa Maria Novella e Verona Porta Nuova. In particolare, il TAR per il Piemonte ha rilevato alcune lacune istruttorie e motivazionali da parte dell'ART con riferimento all'applicazione del principio di pari adeguata visibilità e accessibilità e dei parametri definiti nella delibera 130/2019, con riferimento alla ripartizione degli spazi e servizi disponi-

bili in stazione. Il termine per la conclusione del procedimento è fissato in sei settimane dal ricevimento di tutte le informazioni pertinenti.

*** Delibera n. 154/2021 Autorità di Regolazione dei Trasporti.**

Il 18 novembre 2021 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 154, ha concluso il procedimento avviato con la Delibera 115/2021 (in ottemperanza alla sentenza del Consiglio di Stato n. 3191/2021) e deliberato di applicare alla tratta ferroviaria AV/AC Bivio Casirate - Bivio/PC Roncadelle, dall'11 dicembre 2016 (data di entrata in esercizio) fino al 31 dicembre 2017, il canone di accesso AV/AC determinato da Rete Ferroviaria Italiana SpA per le tratte Torino-Milano, Milano-Bologna, Bologna-Firenze, Roma-Napoli della rete AV/AC, in esecuzione della misura 58 della Delibera n. 96/2015.

*** Delibera n. 172/2021 Autorità di Regolazione dei Trasporti.**

Il 16 dicembre 2021 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 172, ha subordinato la conformità al modello regolatorio, di cui alla Delibera 96/2015, della proposta tariffaria per il 2023 relativa ai servizi extra-Pacchetto Minimo di Accesso (PMdA), trasmessa da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A, al rispetto di specifiche prescrizioni, tra cui:

- conferma per il 2023 del

tasso di remunerazione nominale pre-tax vigente nel precedente periodo regolatorio, pari a 4,52%;

- inclusione nella proposta tariffaria del servizio di sgombero con mezzi di soccorso attrezzati, con evidenza dei relativi corrispettivi in coerenza con il principio di correlazione ai costi di fornitura;

- comunicare alle imprese ferroviarie (entro il 31 dicembre 2021) le modalità con cui possono segnalare a RFI (entro il 31 gennaio 2022) quali locali, tra quelli ad esse concessi nelle stazioni passeggeri, sono funzionali all'esercizio ferroviario ma non aperti al pubblico (ulteriori rispetto a quelli strettamente funzionali alle biglietterie) e richiedere per questi spazi l'applicazione della tariffa risultante dai criteri stabiliti con delibera n. 96/2015. A tale riguardo, RFI - entro il 18 gennaio 2022 - dovrà determinare le tariffe per detti locali e trasmetterle all'ART per le conseguenti verifiche;

- escludere dal computo degli oneri ammissibili gli "oneri afferenti alle operazioni o ai processi produttivi di RFI, ancorché riferibili ad esercizi precedenti" (oneri di natura straordinaria);

- escludere dal calcolo del Capitale investito netto

relativo al servizio di Accesso e utilizzo degli scali merci, le partecipazioni finanziarie in Terminali Italia, Quadrante Europa Terminal Gate e Interporto Marche;

- escludere dai costi presi in considerazione nella determinazione delle tariffe quelli relativi agli impianti che, al 1° gennaio dell'anno base, risultano continuamente inutilizzati da almeno due anni, rispetto ai quali non sono pervenute richieste di utilizzo ("impianti in disuso").

*** Delibera n. 175/2021 Autorità di Regolazione dei Trasporti.**

Il 16 dicembre 2021 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 175, ha concluso il procedimento avviato con la Delibera n. 28/2020 e deliberato - in ottemperanza alle sentenze del TAR Piemonte (Sez. Seconda) n. 19, n. 23 e n. 25 del 2020, con riferimento al pedaggio afferente al Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale, relativo al periodo 2018-2021 - che la differenza fra la componente B del canone prevista da Rete Ferroviaria Italiana SpA per il segmento Open Access Internazionali e quella prevista per il segmento Open Access nazionali Basic non risulta giustificata. Conseguentemente, RFI dovrà ricomputare il canone relativo al Pacchetto Minimo di Accesso

all'infrastruttura ferroviaria nazionale per il predetto periodo 2018-2021, attribuendo alla componente B1 del canone applicata ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri del segmento di mercato Open Access Internazionali il medesimo livello tariffario previsto per l'analoga componente applicata al segmento di mercato Open Access nazionali Basic. A valle della ricomputazione, RFI dovrà provvedere ai conseguenti conguagli. L'ART ha, infine, inoltre prescritto a RFI:

- di stabilire che, a partire dal 1° gennaio 2022:
 - i. ogni treno del segmento Open Access Internazionale circolante su tratte della rete con velocità superiore a 250 km/h sia assimilato, in riferimento al calcolo della componente B del canone, al segmento Open Access Premium;
 - ii. ogni altro treno Open Access Internazionale sia assimilato, in riferimento al calcolo della componente B del canone, al segmento Open Access Basic;
- di appostare una specifica posta figurativa (pari alla differenza di ricavi derivante dall'applicazione dei conguagli e alla revisione dei canoni per il periodo 2018-2021), da distribuire sulla componente B del canone unitario che verrà

applicata ai servizi di trasporto ferroviari passeggeri operanti in regime di mercato Open Access (intera rete) nel corso del secondo periodo regolatorio (2023-2027).

*** Delibera n. 181/2021 Autorità di Regolazione dei Trasporti.**

Il 16 dicembre 2021 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 181, pubblicata il 9 febbraio 2022, ha stabilito misura e modalità di versamento del contributo per l'anno 2022. In particolare, l'Autorità ha confermato l'aliquota del contributo, pari allo 0,6 per mille del fatturato risultante dall'ultimo bilancio approvato alla data di pubblicazione della delibera. Rispetto al contributo per l'anno 2021, l'Autorità ha, invece, aumentato la soglia di esenzione dall'obbligo contributivo da 1.800 euro a 3.000 euro ed innalzato a 5 milioni di euro (precedentemente 3 milioni di euro) la soglia di fatturato che fa scattare l'obbligo per le imprese di dichiarare all'ART i dati anagrafici ed economici. Inoltre, tra i soggetti tenuti al versamento del contributo sono stati inclusi anche gli operatori della logistica e quelli eroganti servizi di agenzia e raccomandazione marittima. Un terzo dell'importo del contributo dovrà essere versato entro il 29 aprile 2022; i restanti due terzi entro il 28 ottobre 2022.

*** Delibera n. 17/2022 Autorità di Regolazione dei Trasporti.**

Il 27 gennaio 2022 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 17, ha avviato la verifica di impatto della regolazione introdotta con la delibera n. 96/2015 (Criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria), da concludersi entro il 31 marzo 2022. Tale verifica è stata avviata dall'Autorità in considerazione dell'intervenuta conclusione del primo periodo tariffario (2016-2021) e dell'opportunità di individuare eventuali correttivi, anche in relazione agli effetti prodotti dall'emergenza epidemiologica e dagli investimenti di cui al D.L. n.152/2021 (Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per la prevenzione delle infiltrazioni mafiose).

*** Delibera n. 20/2022 Autorità di Regolazione dei Trasporti.**

Il 9 febbraio 2022 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 20, ha avviato un procedimento, nei confronti di Trenitalia SpA e di Rete Ferroviaria Italiana SpA in concorso, per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio, per l'inottemperanza alle misure dell'Autorità in materia di diritti dei passeggeri, con particolare riferimento alla soppressione di un treno ed alla comunicazione di informazioni adeguate in ordi-

ne alla disponibilità di mezzi alternativi per la prosecuzione del viaggio (misure 3.4 e 4.5 dell'Allegato A alla delibera n. 106/2018). All'esito del procedimento, la cui conclusione è fissata in centottanta giorni dalla data di notifica della delibera, potrebbe essere irrogata, nei confronti di Trenitalia S.p.A. e a Rete Ferroviaria Italiana SpA, una sanzione amministrativa pecuniaria fino ad un massimo del dieci per cento del rispettivo fatturato.

* **Delibera n. 21/2022 Autorità di Regolazione dei Trasporti.** Il 9 febbraio 2022 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la Delibera n. 21, ha avviato un procedimento nei confronti di Rete Ferroviaria Italiana SpA, in relazione alla metodologia di allocazione degli stanziamenti di cui all'articolo 73, comma 4, del D.L. 25 maggio 2021, n. 73, convertito, con modificazioni, dalla legge 23 luglio 2021, n. 106 (cd. Decreto Sostegni-bis). Tali stanziamenti, pari a 150 milioni di euro per l'anno 2021, sono finalizzati - per il periodo dal 1° maggio 2021 al 30 settembre 2021 - alla riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, fino al 100% della componente B, per i servizi ferroviari passeggeri non sottoposti a obbligo di servizio pubblico e per i servizi ferroviari merci. A tale riguardo, l'ART - a valle della

prevista attività di monitoraggio - ha evidenziato come la metodologia di allocazione di detti stanziamenti applicata da RFI (consistente nel riconoscimento di uno sconto pari al 100% della componente B, fino ad esaurimento della spesa prevista dal Decreto Sostegni-bis) abbia generato risultati non equi tra i vari segmenti di trasporto e, in particolare, tra le singole imprese ferroviarie destinatarie dei cd. Ristori Covid. L'applicazione di una diversa metodologia, che preveda una quota di sconto della componente B inferiore al 100% e definita in misura utile a coprire tutto il periodo temporale indicato dal Decreto Sostegni-bis, avrebbe invece determinato: (i) nel segmento di mercato passeggeri Open Access, un incremento degli importi riconosciuti, per complessivi 474.843,00 euro; (ii) nel segmento merci, una pressoché generalizzata riduzione degli importi riconosciuti, per complessivi 474.843,00 euro. Il procedimento de quo - il cui termine è fissato in centottanta giorni dalla data di notifica della delibera - è, quindi, finalizzato all'eventuale adozione di un ordine di rideterminazione della metodologia applicata da RFI e, conseguentemente, di applicazione di una nuova metodologia di allocazione degli stanziamenti del Decreto Sostegni-bis.



DIALOGO CON GLI STAKEHOLDER

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane si impegna a mantenere un rapporto con i propri stakeholder³⁴ basato sul coinvolgimento attivo e sul dialogo continuo, nella

convincione che la comprensione delle reciproche aspettative e la condivisione di obiettivi sia garanzia di una effettiva creazione di valore.

Di seguito si riporta la Mappa degli stakeholder del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e le principali modalità di ascolto.

IL PANEL DEGLI STAKEHOLDER

Il Panel degli stakeholder costituisce un importante momento di confronto tra il Gruppo e i suoi principali portatori di interessi, anche nel percorso di definizione delle ambizioni a lungo periodo. Il V Panel degli stakeholder ha contribuito, infatti, a comprendere le aspettative degli stakeholder in relazione a tre temi chiave: ener-

gia ed emissioni, sicurezza e mobilità sostenibile. In coerenza con gli ambiti prioritari per il Gruppo, tale percorso di coinvolgimento degli stakeholder proseguirà con altri temi rilevanti, in linea con il piano industriale.

Inoltre, nella pagina dedicata al dialogo con gli stakeholder del sito

aziendale sono pubblicate le proposte raccolte durante le prime quattro edizioni del Panel degli stakeholder, con il dettaglio delle misure realizzate e delle eventuali motivazioni per cui il Gruppo non ha ritenuto opportuno accoglierle.

PRINCIPALI CANALI DI COMUNICAZIONE CON GLI STAKEHOLDER



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

IMPEGNO PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE

APPROCCIO, IMPEGNI E POLITICHE

Il contesto di riferimento esterno, segnato da due anni di pandemia, richiede un cambio di mindset focalizzato su un percorso che conduce il Gruppo FS a diventare l'azienda che abilita un sistema di infrastrutture resilienti, di mobilità sostenibile e di logistica integrata. Il Gruppo mira a diventare un'impresa di mobilità capace di operare nel rispetto dei principi della sostenibilità, identificando e cogliendo al meglio le opportunità.

Questa manifestazione di intenti forma una base condivisa di valori che orienta le scelte del Gruppo in linea con l'Agenda 2030 definita dalle Nazioni Unite. Alla luce della crisi sanitaria, sociale ed economica ancora in atto, in un futuro che si prevede non risponderà più a logiche lineari, l'attenzione agli equilibri sociali e ambientali diventa prioritaria per garantire il successo del Gruppo FS. Il modello di business sul quale il Gruppo si è impegnato negli ultimi anni punta quindi alla creazione di valore per tutti gli stakeholder, con un approccio inclusivo, attraverso l'integrazione della sostenibilità nella pianificazione strategica, nei processi decisionali e in tutte le attività, incrementando l'impatto positivo sulla comunità. In questa cornice, nel processo di definizione delle priorità e degli obiettivi strategici del Gruppo, risulta cruciale il coinvolgimento degli

stakeholder (ad esempio, passeggeri, clienti, istituzioni, accademia, associazioni no profit). Il Gruppo, infatti, ha istituito un canale di ascolto con i suoi stakeholder volto al confronto sui temi prioritari (come risultato nella matrice di materialità). Attorno a tre tavoli monotematici – energia ed emissioni, sicurezza e mobilità sostenibile – sono stati incontrati nel 2018 alcuni stakeholder chiave del Gruppo con i quali sono state definite le ambizioni a lungo termine da cui il management, nel corso del 2021, è ripartito per lavorare alla stesura delle nuove linee strategiche.

Per rispondere allo scenario pandemico ancora in corso, di riposizionamento e di individuazione di modalità di lavoro per consolidare un percorso di costante creazione di valore, a marzo 2022 è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione il Piano Strategico 2022-2031.

Il nuovo approccio al business rappresenta una visione del mondo condivisa e rispettosa del futuro, in cui i fattori ESG guidano il percorso strategico del Gruppo e il relativo contributo al raggiungimento dei 17 Sustainable Development Goals. Transizione ecologica, mobilità e logistica sostenibili, economia circolare e valorizzazione e cura delle persone sono i pilastri ESG, riconducibili agli ambiti prioritari per il Gruppo, a cui corrispondono obiettivi e target specifici.



© frankandiverfoto

I PILASTRI ESG DEL PIANO 2022-2031

E Tutelare gli equilibri naturali attraverso un modello di sviluppo sostenibile

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

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

Sicurezza delle persone: valori, tecnologie e cultura

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



Inclusione, valorizzazione e sviluppo delle persone

Promuovere l'inclusione delle diversità e le pari opportunità, garantendo il benessere delle persone e la conciliazione fra vita personale e professionale



Valore al cliente

Essere vicini ai clienti, comprendendo le loro esigenze e offrendo servizi di mobilità multi-modale, in ambito passeggeri e merci, sempre più di qualità e promuovendo modalità di spostamento collettive e condivise



Mitigazione del cambiamento climatico

Affrontare la sfida della mitigazione del cambiamento climatico, riducendo i consumi energetici e le emissioni di gas serra e promuovendo le fonti rinnovabili



Economia circolare e acquisti responsabili

Implementare modelli di business circolari, dalla fase di acquisto alla fase di utilizzo, fino alla prevenzione, al riuso e al riciclo dei rifiuti derivanti dalle attività del Gruppo




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 dall'adesione al network del UN Global Compact e dagli impegni espressi nella Politica di sostenibilità di cui il Gruppo si è dotato nel 2019.

POLITICA DI SOSTENIBILITÀ

Per contribuire a elevare la sostenibilità a elemento guida per la definizione delle scelte strategiche e operative e per assicurare una crescita sostenibile nel medio e lungo

periodo, FS Italiane ha definito i principi che caratterizzano il suo operare all'interno del documento di Politica di sostenibilità. La Politica, approvata il 16 aprile 2019

dal Consiglio di Amministrazione e ispirata agli Obiettivi di sviluppo sostenibile e ai principi del UN Global Compact, si fonda su sette principi.

	<p>CREAZIONE DI VALORE CONDIVISO</p> <p>Conciliare gli obiettivi economici con quelli sociali e ambientali, generando valore per l'azienda, per gli stakeholder e per i territori in cui opera</p>
	<p>COINVOLGIMENTO DI COMUNITÀ E STAKEHOLDER</p> <p>Attivare processi sistematici di stakeholder engagement</p>
	<p>SICUREZZA PER CHI VIAGGIA E PER CHI LAVORA</p> <p>Assicurare un sempre più alto livello di salute e sicurezza e consolidare una cultura del risk management e della prevenzione</p>
	<p>QUALITÀ DEI SERVIZI</p> <p>Migliorare l'esperienza dei clienti, curando con attenzione tanto la qualità resa quanto quella percepita</p>
	<p>VALORE DEI DIPENDENTI</p> <p>Contribuire attivamente alla cura e allo sviluppo delle persone, evitando qualsiasi forma di discriminazione</p>
	<p>USO EFFICIENTE DELLE RISORSE E TUTELA DELL'AMBIENTE</p> <p>Promuovere un uso efficiente delle risorse energetiche e favorire l'adozione di una logica LCA in tutti i processi</p>
	<p>RISPETTO DEI DIRITTI UMANI</p> <p>Tutelare i diritti umani nelle proprie attività, tra fornitori e business partner, contribuendo alla creazione di una filiera responsabile</p>

SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

Il Gruppo FS Italiane intende contribuire a ridurre l'impronta ecologica del settore dei trasporti massimizzando i vantaggi ambientali del trasporto collettivo, favorendo uno shift verso modalità di trasporto più sostenibili e minimizzando gli impatti negativi sull'ambiente derivante dalle proprie attività. Il core business del Gruppo FS, il trasporto su ferro, è una delle modalità di spostamento più efficienti, meno inquinanti e col minore impatto sul territorio e rappresenta l'asse su cui incentrare la mobilità per persone e merci.

Le soluzioni tecnologiche che caratterizzano i mezzi - dai requisiti energetici dei nuovi treni alta velocità e di quelli regionali, alle performance dei nuovi mezzi su gomma - così come i criteri di ideazione e gestione delle infrastrutture ferroviarie e stradali contribuiscono a costruire un sistema di trasporto integrato a ridotto impatto ambientale. Il Gruppo è anche impegnato a promuovere un utilizzo razionale delle risorse naturali in tutta la filiera, in una prospettiva attenta al completo ciclo di vita di prodotti e servizi gestiti.

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

Dato il differenziato spettro delle attività svolte, il risultato del processo di monitoraggio degli aspetti energetici e ambientali più significativi tiene conto della sud-

divisione per settori che caratterizzano il business prevalente delle società: trasporto, infrastruttura, servizi immobiliari e altri servizi.



ENERGIA ED EMISSIONI

L'evoluzione dello scenario pandemico ha visto proseguire l'incertezza del 2020, in un contesto che tuttavia sembra avviarsi verso una progressiva ripresa. In attesa di un recupero di volumi paragonabili al periodo precedente alla crisi, le attività di trasporto hanno continuato ad adottare misure per contenere la diffusione dei contagi, con conseguenze anche sui valori ambientali ed energetici, fortemente legati a queste attività. In particolare, malgrado il contesto, sono i consumi di energia a rappresentare le principali componenti del bilancio ambientale del Gruppo FS Italiane.

I volumi totali di consumo di energia per il 2021, pari a 26.410 TJ³⁵, sono in crescita rispetto all'anno precedente del 5,6%. Tale aumento mostra l'inversione di tendenza rispetto all'anno critico 2020, dovuta alla crescita delle principali voci energetiche del Gruppo FS Italiane: energia elettrica per trazione ferroviaria (+6,2%) e gasolio (+4,7%). I consumi di energia elettrica rappresentano la parte maggioritaria dei consumi totali, circa il 70% del totale, dei quali quasi l'80% assorbiti dalla trazione ferroviaria, che può beneficiare della significativa quota di rete elettrificata su cui effettuare il servizio (oltre il 70%

della rete RFI ha linee elettrificate). Il consumo di energia elettrica per usi diversi dalla trazione ferroviaria può beneficiare dell'acquisto di Garanzie d'Origine (GO) certificate da impianti di produzione da fonti rinnovabili: nel 2021 le società del Gruppo hanno acquistato GO coprendo il fabbisogno di circa il 61% dell'elettricità destinata a tali usi (nel 2019 era pari al 17%, nel 2020 il 37%).

La restante parte dei consumi energetici è quasi interamente assorbita dai consumi di gasolio (23,3% del totale), mentre una quota residuale compete al gas naturale (5,3% del totale), oltre a biodiesel (0,9%) e ad altre fonti (0,3% del totale).

Le società del Gruppo che si occupano di trasporto assorbono, così come negli anni precedenti, oltre i tre quarti dell'energia consumata, mentre quelle che si occupano di infrastruttura assorbono quasi l'intera parte restante.

Il consumo energetico si riflette sulle emissioni di gas a effetto serra che tuttavia, a fronte di un generalizzato aumento dei consumi riportato in precedenza, risultano inferiori rispetto all'anno precedente: 2,06 milioni di tonnellate di CO₂ equivalente³⁶ contro 2,08 del 2020. Tale

scostamento è riconducibile sia al rinnovo della flotta ferroviaria con mezzi a più alta efficienza energetica sia al miglioramento del mix di generazione elettrico. Come negli scorsi anni, alle attività delle società di trasporto sono imputabili oltre il 75% delle emissioni del Gruppo.

	Terajoule		
ENERGIA CONSUMATA PER FONTE (*)	2021	2020	2019
Energia elettrica per trazione ferroviaria	14.803	13.935	17.522
Energia elettrica per altri usi	3.753	3.678	3.930
Gasolio	6.142	5.864	7.325
Gas naturale	1.396	1.237	1.418
Biodiesel	229	241	
Calore, olio combustibile, benzina, GPL e idrogeno	87	63	67
TOTALE ENERGIA CONSUMATA ALL'INTERNO DEL GRUPPO FS	26.410	25.018	30.262
di cui % per settore:			
<i>trasporto</i>	75,3%	75,3%	77,1%
<i>infrastruttura</i>	24,5%	24,5%	22,7%
<i>servizi immobiliari</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. I fattori di conversione utilizzati si riferiscono all'anno "n-2". Le fonti dei fattori di conversione sono: Energy Statistics Manual (International Energy Agency (IEA), 2005), National Inventory Report - Italian Greenhouse Gas Inventory 1990-2019 (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), 2021), Fiche 330 (Union Internationale des Chemins de Fer (UIC), 2008), DEFRA UK - Conversion factors.

	mln tCO ₂ e		
EMISSIONI DI GAS A EFFETTO SERRA (GHG) DEL GRUPPO FS^{1 2 3}	2021	2020	2019
Emissioni totali dirette di GHG (Scope 1)	0,56	0,53	0,66
Emissioni totali indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)	1,50	1,55	1,98
TOTALE EMISSIONI DI GAS A EFFETTO SERRA (GHG) DEL GRUPPO FS	2,06	2,08	2,64
di cui per settore:			
<i>Trasporto</i>	76,1%	76,4%	78,0%
<i>Infrastruttura</i>	23,7%	23,4%	21,8%
<i>servizi immobiliari</i>	0,1%	0,1%	0,1%
<i>altri servizi</i>	0,1%	0,1%	0,1%

1 Per il calcolo delle emissioni è stato implementato un approccio di calcolo location-based, in conformità a quanto previsto dal GHG Protocol Corporate Accounting and Reporting Standard. I fattori di conversione utilizzati si riferiscono all'anno n-2. Le fonti dei fattori di conversione sono: National Inventory Report - Italian Greenhouse Gas Inventory 1990-2019 (NIR), Common Reporting Format (CRF) (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), 2021), SINAnet - Rete del Sistema Informativo Nazionale Ambientale - Fattori di emissione per le sorgenti di combustione stazionarie in Italia (Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), 2019), ISPRA_Fattori emissione produzione e consumo elettricità, DEFRA UK - Conversion factors.

2 Per il calcolo delle tonnellate equivalenti di CO₂ viene utilizzato il Global Warming Potential (GWP) a 100 anni del CH₄ (28) e del N₂O (265). Tali valori sono presenti nel Fifth Assessment Report Climate Change 2013: The Physical Science Basis (Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC), 2013).

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

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

35 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.

36 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) e protossido d'azoto (N₂O), prodotti dalle attività antropiche che comportano la combustione di combustibili fossili.

VALORIZZAZIONE E TUTELA DEL TERRITORIO

Una grande opera si innesta nei tessuti socioculturali condizionandone destini individuali, progetti familiari, aggregazioni sociali e finanche assetti locali e nazionali.

Per garantire l'idoneo inserimento nel territorio di opere anche di straordinaria complessità ingegneristica, quali ad esempio le infrastrutture ferroviarie e stradali, particolare attenzione viene rivolta alla valutazione integrata degli impatti ambientali, sociali ed economici rispetto a tutto il ciclo di vita utile del bene. Il confronto sistematico con tutti gli attori coinvolti nel processo di realizzazione dell'opera, dalle prime fasi progettuali alle fasi realizzative, sino al completamento e all'attivazione dell'infrastruttura, è quindi indispensabile.

Negli studi ambientali è data grande importanza all'analisi del contesto territoriale in cui l'opera si colloca, valutando l'impatto finale dell'opera sul territorio, le interferenze della fase di costruzione legate a tutti gli aspetti di cantiere e le misure di mitigazione e compensazione individuate.

Gli studi e le indagini archeologiche preventive in fase di progettazione sono invece finalizzati a individuare e risolvere le criticità archeologiche preliminarmente all'inizio dei lavori. L'esito di tali attività consente alle Soprintendenze Archeologiche territorialmente competenti di formulare il proprio parere

sui progetti esaminati, dettando le successive prescrizioni per la fase realizzativa.

Allo scopo di minimizzare gli impatti nelle fasi di realizzazione e di esercizio delle nuove opere o di adeguamento delle opere esistenti, sono previsti interventi volti a ridurre l'impatto ambientale residuo, come ad esempio: interventi di sistemazione a verde e di ingegneria naturalistica delle pertinenze stradali, delle opere d'arte e degli imbocchi delle gallerie; il mantenimento della connettività tramite ecodotti e sottopassi faunistici; il trattamento delle acque di piattaforma con vasche di trattamento delle acque di prima pioggia e degli sversamenti accidentali; la riduzione dell'inquinamento dell'aria con barriere vegetali antipolvere.

Nel corso del 2021 sono stati sviluppati, secondo gli indirizzi delle *Linee guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC (Piano Nazionale degli Investimenti Complementari)*, studi e relazioni di sostenibilità delle opere programmate nell'ambito del PNRR, con l'obiettivo di offrire una lettura chiara sulle potenzialità, correlate agli interventi infrastrutturali, di generare valore per le comunità.

Attraverso la misura degli indicatori di sostenibilità, le analisi svilup-

pate hanno evidenziato i benefici offerti dai progetti infrastrutturali in termini di sviluppo economico, ambientale, sociale e turistico dei territori anche in virtù delle specifiche caratteristiche delle aree interessate dagli interventi.

Gli studi e le relazioni hanno inoltre evidenziato l'attenzione posta in fase di sviluppo dei progetti all'individuazione di soluzioni orientate al miglioramento dei livelli di coesione territoriale, alla salvaguardia ambientale, all'uso efficiente delle risorse in un'ottica di circular economy, a una maggiore resilienza dell'infrastruttura, alla creazione di nuove connessioni per la mobilità sostenibile e di valore per lo sviluppo dei territori. Sono state inoltre condotte, per i Progetti di fattibilità tecnico-economica del PNRR, specifiche valutazioni rispetto agli obiettivi ambientali individuati dal Regolamento Tassonomia UE 852/2020 per l'applicazione del Principio Do No Significant Harm (DNSH).

Di seguito sono rappresentati gli aspetti ambientali³⁷ più rilevanti relativi alla fase di realizzazione delle infrastrutture ferroviarie in cui il Gruppo, nel ruolo di committente, 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.

³⁷ 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.

tonnellate

MATERIE PRIME UTILIZZATE PER PESO O VOLUME	2021	2020	2019
MATERIALI NON RINNOVABILI	6.909.546	4.225.577	2.884.247
Terre - approvvigionamento	205.401	436.489	36.074
Calcestruzzo	4.473.439	2.676.502	1.696.123
Materiale inerte	1.973.892	964.240	602.929
Acciaio per armamento ferroviario	2.216	777	725
Acciaio per sistemi tecnologici ferroviari	2.792	5.745	5.235
Traverse CAP	37.550	4.909	261.759
Ferro	213.875	136.780	233.740
Alluminio	73	11	35
Rame	308	124	47.627
MATERIALI RINNOVABILI	8.088.261	7.368.805	4.076.889
Terre - riutilizzo	2.400.368	1.723.284	1.058.069
Terre - riutilizzo riqualificazioni ambientali	5.687.893	5.645.521	3.018.820

MATERIE PRIME RICICLATE (CANTIERI)	2021	2020	2019
Percentuale dei materiali utilizzati che deriva da materiale riciclato	53,9%	63,6%	58,6%
Percentuale di terre riutilizzate	97,5%	94,4%	99,1%

megalitri

ACQUA PRELEVATA PER FONTE (CANTIERI)	2021	2020	2019
Uso civile	130	110	101
da acquedotto	129	107	101
da acque sotterranee (falde e sorgenti)	1	1	
da corpi idrici		2	
Uso industriale	1.886	1.955	660
da acquedotto	448	322	126
da acque sotterranee (falde e sorgenti)	1.357	1.393	512
da corpi idrici	81	240	22
Totale acqua prelevata dai cantieri	2.016	2.065	761

megalitri

ACQUA SCARICATA PER QUALITÀ E DESTINAZIONE (CANTIERI)	2021	2020	2019
ACQUE REFLUE DOMESTICHE	124,9	104,2	100,7
in fognatura	40,0	32,5	40,4
in altra destinazione	84,9	71,7	60,3
ACQUE REFLUE INDUSTRIALI	975	888	404
in fognatura	12,0	0,1	1,8
- di cui % preliminarmente a trattamento	100,0%	100,0%	-
in altra destinazione	962,6	887,4	401,8
- di cui % preliminarmente a trattamento	98,7%	99,9%	100,0%
TOTALE ACQUA REFLUE	1.100	992	504

tonnellate

RIFIUTI PRODOTTI PER TIPOLOGIA (CANTIERI)	2021	2020	2019
Rifiuti speciali non pericolosi	1.462.731	1.202.465	711.186
Rifiuti speciali pericolosi	20.268	25.841	6.076
TOTALE RIFIUTI PRODOTTI	1.482.999	1.228.306	717.262

tonnellate

RIFIUTI INVIATI A TRATTAMENTO (CANTIERI)	2021	2020	2019
Rifiuti speciali non pericolosi inviati a trattamento	1.378.751	1.172.206	711.186
di cui % a recupero	82,0%	90,5%	81,9%
di cui % a smaltimento	18,0%	9,5%	18,1%
Rifiuti speciali pericolosi inviati a trattamento	12.754	25.826	4.311
di cui % a recupero	40,4%	1,4%	1,1%
di cui % a smaltimento	59,6%	98,6%	98,9%
TOTALE RIFIUTI INVIATI A TRATTAMENTO	1.391.505	1.198.032	715.497



Lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto riveste un ruolo delicato anche nei confronti della biodiversità, in quanto può causare perdita di habitat, frammentazione degli ecosistemi, incremento della mortalità per alcune specie e altre ricadute negative.

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

* prevenire: evitare di costruire

infrastrutture non necessarie e non coinvolgere zone dove sono presenti aree protette;

* mitigare: ridurre gli impatti al minimo con misure opportune (sottopassi, sovrappassi, recinzioni);

* compensare: ristabilire il valore complessivo di biodiversità, che è stato perso a causa della realizzazione dell'infrastruttura, attraverso ripristini ecosi-

stemici, ricreando altrove ambienti alternativi.

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è consapevole della fragilità degli ecosistemi nei quali sviluppa le proprie attività e, per questo motivo, ha dato la massima priorità a quest'aspetto.

Nella tabella seguente sono riassunti i dati principali dei progetti sviluppati nel 2021:

SITO	AREA GEOGRAFICA	NOME AREA PROTETTA	TIPOLOGIA DI TUTELA	AMPIEZZA SITO (KM²)	TIPOLOGIA DI ATTIVITÀ	VALORE DELLA BIODIVERSITÀ
Potenziamento Ferroviario Linea Venezia - Trieste	Friuli Venezia Giulia	ZPS/ZSC - IT3330005 Foce dell'Isonzo - Isola Della Cona	Natura 2000	26,68	Linea ferroviaria	Habitat 92A0
Raddoppio Ferroviario Linea Roma - Viterbo Tratta Cesano - Vigna di Valle	Lazio	ZSC IT8050049 Fiumi Tanagro e Sele	Natura 2000	36,77	Linea ferroviaria	Non sono presenti specie protette
Conferimento caratteristiche autostradali al Raccordo Salerno/Avellino compreso l'adeguamento della S.S. 7 e 7 Bis fino allo svincolo di Avellino Est dell'A16. 1° stralcio da Mercato S. Severino allo svincolo di Fratte	Campania	ZSC/ZPS IT8050056 "Fiume Irno"	Natura 2000	0,0065	Raccordo autostradale - Tipo A	ND
S.S. 268 "del Vesuvio" - raddoppio da due a quattro corsie dal km 19+554 al km 29+300 suddiviso in due lotti funzionali: 1° lotto dal km 19+554 al km 23+100; 2° lotto dal km 23+100 al km 29+300 e Verifica dei Piani di Utilizzo terre e rocce da scavo ai sensi del D.P.R. 120/2017	Campania	Parco Regionale del Fiume Sarno	Area protetta	i) 0,023 ii) 0,019	i) Strada Statale - Tipo B ii) Cantieri	ND
S.S. 4 Variante dell'abitato di Monterotondo scalo - 2° stralcio. Progetto definitivo	Lazio	Monumento Naturale Laghetti in Località Semblera	Area protetta	0,009	Strada Statale - Tipo C	ND
E78 S.G.C. "Grosseto-Fano" Tratto Siena-Bettolle (A1). Adeguamento a 4 corsie del Tratto Siena-Ruffolo (Lotto 0). Progetto definitivo	Toscana	Centro storico di Siena	UNESCO (buffer zone)	0,5163	Strada Statale - Tipo B	ND
SS 45 bis Gardesana Occidentale - Progetto definitivo delle opere di costruzione della galleria in variante tra il km 86+567 e il km 88+800 con Verifica del Piano di utilizzo terre ai sensi dell'art. 9, DPR 120/2017	Lombardia	a) Parco regionale dell'Alto Garda Bresciano b) ZPS IT2070402 Alto Garda Bresciano	a) Area protetta b) Natura 2000	a - i) 0,0018 a - ii) 0,021 b - i) 0,001 b - ii) 0,02	i) Strada Statale. - Tipo C ii) Cantieri	ND
Completamento della Tangenziale di Vicenza - 1° Stralcio - Completamento	Veneto	SIC IT 3220040 Bosco di Dueville e risorgive limitrofe	Natura 2000	≈ 0	Attraversamento, per mezzo di due ponti, del fiume Bacchiglione e della roggia Zubana - Strada Statale - Tipo C	ND

Per quanto concerne, invece, le tematiche legate alla sicurezza nei cantieri relativi alle infrastrutture ferroviarie, il Gruppo da sempre

rivolge la massima attenzione alle attività di responsabilizzazione e sensibilizzazione delle ditte appaltatrici.

Di seguito si riportano i principali indici sulla safety:

unità

INFORTUNI DIPENDENTI DITTE APPALTRATICI ¹	2021	2020	2019
Infortuni	202	214	147
<i>di cui mortali</i>		2	1

INDICI DEGLI INFORTUNI DIPENDENTI DITTE APPALTRATICI ¹	2021	2020	2019
Indice di frequenza ²	18,09	26,21	20,12
Indice di gravità ³	0,77	3,23	1,91

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 per gli appalti relativi a nuove linee AV/AC affidate a General Contractor nei quali Italferr svolge il ruolo di Direzione Lavori e di Alta Sorveglianza per la sicurezza, e infine per gli appalti a Contraente Generale, nei quali Italferr svolge il ruolo di Alta Sorveglianza sia per la Direzione Lavori, sia per la sicurezza.

² Indice di frequenza: [numero infortuni/ore lavorate]*1.000.000.

Le ore lavorate sono ottenute moltiplicando le ore lavorative giornaliere (convenzionalmente 8h/gg) alle giornate uomo degli operai.

³ Indice di gravità: [(giorni di prognosi rilevati + giorni convenzionali relativi agli eventi mortali)/ore lavorate]*1.000.

I giorni convenzionali relativi agli eventi mortali sono ottenuti moltiplicando il numero di infortuni mortali per 7.500. Le ore lavorate sono ottenute moltiplicando le ore lavorative giornaliere (convenzionalmente 8h/gg) alle giornate uomo degli operai.

L'Indice di Frequenza presenta un valore inferiore rispetto a quanto registrato nel corso del 2020 (If=26,21) così come l'Indice di Gravità 2021 (nel 2020 pari a 3,23) stante il verificarsi, nel corso del 2020, di due infortuni mortali a fronte dell'assenza di eventi registrati nel 2021.

Nel corso del 2021 si è registrato un aumento delle ore lavorate pari a circa il 36% rispetto alle ore lavorate nel corso dell'anno precedente, segno evidente degli aumentati investimenti nel settore ferroviario nonché di un rinnovato impegno da parte del Gruppo nel proseguire nell'ammodernamento della rete infrastrutturale ferroviaria del Paese,

tanto realizzando nuove tratte, quanto dotando le tratte esistenti di tecnologie di ultima generazione.

A fronte di tale aumento di ore lavorate si registra una diminuzione degli infortuni, sia in termini assoluti (202 infortuni registrati a fronte dei 214 dell'anno 2020), sia in termini relativi, come testimoniato dalla diminuzione dell'indice di frequenza.

GESTIONE DEI RIFIUTI

Il Gruppo FS Italiane si ispira a un ripensamento dei cicli produttivi in un'ottica sempre più circolare, secondo un modello di gestione orientato alla prevenzione, riduzione, riuso e riciclo dei rifiuti³⁸. Il continuo miglioramento della gestione del ciclo dei rifiuti rappresenta una priorità del Gruppo.

Considerando la classificazione secondo l'origine, oltre il 95% dei rifiuti sono derivanti dalle attività industriali - principalmente ferro,

acciaio, cemento e traverse in legno - e solo una parte residuale è classificata come rifiuti urbani; di questi, circa il 60% provengono dai sistemi di raccolta nelle stazioni. I rifiuti derivanti dalle attività delle società che operano nei settori dell'infrastruttura e del trasporto rappresentano oltre il 99% del totale dei rifiuti prodotti dal Gruppo.

Dopo il calo del 2020, la progressiva ripresa delle attività ha determinato un aumento nella produzio-

ne dei rifiuti - come quelli derivanti dalla demolizione dei carri ferroviari o la sostituzione delle traverse in legno lungo le tratte oggetto di rinnovo - a livelli anche superiori a quelli del 2019. Anche i volumi dei rifiuti urbani nei siti del Gruppo FS hanno visto un rimbalzo quasi ai livelli del 2019. Non della stessa consistenza è stato il volume dei rifiuti urbani in stazione, dove persistono le conseguenze delle limitazioni negli spostamenti.

tonnellate

RIFIUTI PRODOTTI PER TIPOLOGIA (GRUPPO)*	2021	2020	2019
Rifiuti urbani	7.197	5.736	6.892
<i>di cui raccolta differenziata</i>	30,6%	30,9%	31,3%
Rifiuti urbani delle stazioni	10.439	9.420	16.179
<i>di cui raccolta differenziata</i>	30,9%	31,3%	33,6%
Rifiuti speciali non pericolosi	323.465	274.981	300.681
<i>di cui inviati a recupero</i>	96,0%	96,0%	96,0%
<i>di cui inviati a smaltimento</i>	4,0%	4,0%	4,0%
Rifiuti speciali pericolosi	60.660	61.092	64.447
<i>di cui inviati a recupero</i>	93,0%	96,0%	95,0%
<i>di cui inviati a smaltimento</i>	7,0%	4,0%	5,0%
TOTALE RIFIUTI PRODOTTI	401.761	351.229	388.199
di cui % per settore:			
<i>trasporto</i>	22,6%	22,4%	28,5%
<i>infrastruttura</i>	77,4%	77,5%	71,3%
<i>servizi immobiliari</i>	0,0%	0,0%	0,1%
<i>altri servizi</i>	0,0%	0,0%	0,1%

(*) 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.

³⁸ I rifiuti sono classificati secondo l'origine in rifiuti speciali e urbani. I rifiuti speciali sono i rifiuti derivanti da attività produttive di industrie e aziende che, in considerazione della concentrazione di sostanze inquinanti contenute al loro interno, si classificano in pericolosi o non pericolosi. I rifiuti assimilabili agli urbani sono rifiuti speciali che presentano caratteristiche e composizione merceologica tali da consentirne il recupero o lo smaltimento in impianti originariamente progettati per il trattamento di rifiuti urbani ovvero rifiuti domestici derivanti da luoghi adibiti ad abitazioni civili e gestiti dalla Pubblica Amministrazione.

GESTIONE DELLE RISORSE IDRICHE

L'uso efficiente delle risorse idriche, il trattamento dei reflui, la tutela della qualità dell'acqua, i controlli e i monitoraggi sulla rete rappresentano alcune delle principali attività svolte dalle società del Gruppo FS per una corretta gestione delle risorse idriche.

La tipologia dei business caratteristici del Gruppo FS Italiane comporta limitati consumi idrici - pre-

valentemente per uso civile (circa l'87% dei consumi è a servizio degli uffici, dei bagni, delle docce nelle officine e delle fontanelle in stazioni) e in minor parte, il restante 13%, per fini industriali (lavaggi di treni e bus).

Frequenti sono le campagne organizzate dalle società del Gruppo per sensibilizzare i viaggiatori a un uso responsabile della risorsa

e, in merito agli utilizzi industriali, gli sforzi sono rivolti principalmente alla riduzione dei consumi per garantire l'efficace raccolta e trattamento dei relativi reflui³⁹. I dati 2021 registrano un trend in diminuzione, dovuto sostanzialmente alla ridotta presenza del personale negli uffici e alla minore affluenza degli utenti nelle stazioni a causa dell'emergenza sanitaria.



megalitri

ACQUA PRELEVATA PER USO E PER FONTE (GRUPPO)	2021	2020	2019
USO CIVILE*	15.974	16.093	17.286
di cui da acquedotto	8.562	8.608	9.207
di cui da acque sotterranee (falde e sorgenti)	7.363	7.477	8.074
di cui da corpi idrici	49	8	5
USO INDUSTRIALE	2.390	2.336	2.904
di cui da acquedotto	1.488	1.426	1.682
di cui da acque sotterranee (falde e sorgenti)	859	863	1.177
di cui da corpi idrici	43	47	45
TOTALE ACQUA PRELEVATA DAL GRUPPO	18.364	18.429	20.190
di cui % per settore:			
trasporto	16,1%	17,1%	18,4%
infrastruttura	83,2%	82,3%	80,8%
servizi immobiliari	0,5%	0,5%	0,5%
altri servizi	0,1%	0,1%	0,2%

* Include i prelievi idrici per uso civile nelle stazioni.

³⁹ L'acqua prelevata per uso industriale segue un processo di trattamento dei reflui differente rispetto al trattamento dei reflui dell'acqua per uso civile, in considerazione delle specifiche caratteristiche dei carichi inquinanti.

megalitri

ACQUA SCARICATA PER QUALITÀ E DESTINAZIONE (GRUPPO)*	2021	2020	2019
Acque reflue scaricate in fognatura	15.396	13.963	15.167
di cui % inviate preliminarmente a trattamento	8,8%	6,8%	7,4%
Acque reflue scaricate in altra destinazione	872	743	889
di cui % inviate preliminarmente a trattamento	25,6%	37,5%	36,0%
TOTALE ACQUA REFLUE SCARICATE DAL GRUPPO	16.268	14.706	16.056
di cui % per settore:			
trasporto	14,0%	15,3%	15,6%
infrastruttura	85,2%	84,0%	83,5%
servizi immobiliari	0,6%	0,6%	0,6%
altri servizi	0,2%	0,2%	0,3%

(*) Gli scarichi derivanti dagli utilizzi del Gruppo sono prevalentemente classificati come reflui domestici (nel 2021 i reflui domestici sono pari circa all'88% dei reflui complessivi). Questi scarichi sono convogliati nelle reti fognarie comunali in ottemperanza ai requisiti indicati dal D.Lgs. 152/2006.

Nell'ambito delle attività svolte dalle società del Gruppo, i possibili sversamenti di liquidi derivano principalmente dallo stoccaggio di

gasolio; tali eventi accidentali sono per la maggior parte contraddistinti da piccoli sversamenti per i quali è previsto un tempestivo in-

tervento di contenimento e successiva attività di ripristino ambientale svolta da impresa specializzata.

⁴⁰ Nel corso del 2021 si sono registrati 10 sversamenti significativi, per un volume complessivo pari a circa 159,3 m³.

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



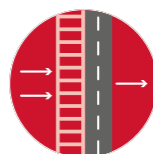
CUSTOMER SATISFACTION



GESTIONE RECLAMI



MIGLIORAMENTO DEI SERVIZI



INFRASTRUTTURA

Il settore infrastruttura comprende:

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

Per quanto riguarda la rete ferroviaria e le stazioni, il Gruppo mo-

nitora gli obiettivi dichiarati nella carta dei servizi (previsti dalla normativa di riferimento per i servizi pubblici del settore trasporti - Dir. P.C.M. 27 gennaio 1994 e D.P.C.M. 30 dicembre 1998). In particolare, nel 2021 tutti gli obiettivi sono

stati raggiunti, sia quelli riferiti alla qualità percepita, rilevati tramite indagini di customer satisfaction, sia quelli riferiti alla qualità offerta, verificati tramite monitoraggio interno e di terzi.

RETE FERROVIARIA/STAZIONI	OBIETTIVO 2021	CONSUNTIVO 2021
Indicatore		
Attenzione all'ambiente	Raddoppio della quota di energia elettrica da fonti rinnovabili per usi interni RFI acquistata tramite apposito contratto di fornitura (pubblicazione gara)	raggiunto
Sicurezza in stazione	Numero di furti in stazione inferiore alla media del triennio di riferimento 2016-2018*	raggiunto
Accessibilità delle stazioni	Realizzazione interventi per il miglioramento dell'accessibilità (banchine h 55, ascensori) - almeno 125 interventi	raggiunto

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

In merito agli obiettivi di qualità percepita, collegati alla percentuale di viaggiatori soddisfatti (che hanno espresso un voto tra

6 e 9) per i servizi offerti nelle stazioni, i risultati hanno evidenziato per la quasi totalità dei macro-fattori un lieve miglioramento

rispetto ai valori 2020. Sono inoltre rimasti sui livelli di eccellenza i valori registrati nel 2021 per la qualità dei servizi Sale Blu.

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

RETE FERROVIARIA/STAZIONI	CONSUNTIVO 2021	CONSUNTIVO 2020	VAR. PUNTI PERCENTUALI (P.P)
Qualità (Qualità delle stazioni nel complesso)	98,2%	96,8%	+1,4
Informazioni in stazione (Percezione dell'informazione in condizioni di criticità nella circolazione)	96,3%	95,8%	+0,5
Assistenza (Livello di soddisfazione per il servizio di assistenza erogato nel circuito Sale Blu)	99,6%	99,0%	+0,6

STRADE E AUTOSTRADE	OBIETTIVO 2021	CONSUNTIVO 2021
Indicatore		
Regolarità del servizio (Tempo di chiusura della strada per nevicate non eccezionali e/o non dovuta a chiusura programmata sulle tratte campione individuate)	Standard di riferimento < 12h	Parzialmente raggiunto
Sicurezza del viaggio (Tempo intercorrente tra la verifica della segnalazione pervenuta in Sala Operativa e la pubblicazione sui sistemi di informazione all'utenza, VAI, PMV, SITO Anas, di eventi relativi alla viabilità)	Standard di riferimento max 30 minuti	Raggiunto
Risposta definitiva ai clienti entro 30 giorni solari rispetto a richieste di informazioni, reclami, suggerimenti	80%	92%



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 7,4 su 10 (riferito ai primi nove mesi dell'anno).

TRASPORTO PASSEGGERI SU FERRO

ITALIA

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

- * media e lunga percorrenza;
- * regionale.

Per quanto riguarda il fattore puntualità, tutte le tipologie di servizi hanno fatto registrare un miglioramento della performance.

(dati aggiornati al 13 gennaio 2022)

PUNTUALITÀ IN ITALIA ****	2021	2020	VAR. PUNTI PERCENTUALI (P.P)
Servizi a mercato (Freccie)*	82,5%	79,1%	+3,4
Servizio universale (IC Giorno e IC Notte)**	88,5%	87,3%	+1,2
Servizio regionale***	93,0%	92,8%	+0,2

(*) % di treni in arrivo entro 10' dall'orario

(**) % di treni in arrivo entro 15' dall'orario

(***) % di treni in arrivo entro 5' dall'orario

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

La qualità percepita viene rilevata attraverso indagini periodiche con passeggeri di età superiore a 14 anni con riferimento alla loro

esperienza di viaggio sui treni gestiti dal Gruppo (media - lunga percorrenza⁴¹ e corto raggio - locale/regionale⁴²). La rilevazio-

ne avviene attraverso interviste face to face e interviste telefoniche⁴³.

41 Ogni rilevazione, a cadenza bimestrale per un totale di 6 rilevazioni annue, prevede 5.000 interviste rivolte a un campione di viaggiatori selezionato secondo una procedura di tipo probabilistico basata su tre stadi: relazione di traffico, stazione, brand.

42 Ogni rilevazione, a cadenza bimestrale per un totale di 6 rilevazioni annue, prevede 7.666 interviste. Tale numerosità consente anche di effettuare un approfondimento sulla clientela che viaggia su 35 principali linee ferroviarie regionali distribuite sull'intero territorio nazionale.

43 Le interviste face to face sono effettuate in stazione prima della partenza 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, dove 9 esprime la massima soddisfazione e 1 la massima insoddisfazione. Sono considerati soddisfatti i viaggiatori che hanno attribuito un punteggio pari o maggiore a 6 ai diversi fattori oggetto dell'indagine.

Nel 2021 il 97,1% dei clienti dei treni di media e lunga percorrenza si è dichiarato soddisfatto del viaggio nel complesso, in aumento di 1,8

punti percentuali rispetto all'anno precedente. Complessivamente, tutti i principali aspetti hanno registrato miglioramenti rispetto

all'anno precedente, con particolare riferimento alla puntualità che ha fatto registrare un incremento di 4,1 punti percentuali.

MEDIA LUNGA PERCORRENZA	2021	2020	VAR. PUNTI PERCENTUALI (P.P)
Viaggio nel complesso*	97,1%	95,3%	+1,8
Pulizia	94,9%	93,0%	+1,9
Puntualità	91,4%	87,3%	+4,1
Comfort	96,8%	95,4%	+1,4

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

Anche i risultati relativi ai servizi di trasporto regionale confermano il trend in aumento della soddisfazione del cliente.

Il viaggio nel complesso risulta sod-

disfacente per il 90,4% dei viaggiatori con un incremento di 1,4 punti percentuali rispetto all'anno 2020 e, complessivamente, tutti i principali aspetti considerati hanno registrato miglioramenti rispetto all'anno prece-

dente. Analizzando i singoli aspetti, la soddisfazione riguardo la puntualità aumenta di 2,1 punti percentuali, pulizia aumenta di 1,9 punti percentuali e il comfort di 1,2 punti percentuali.

REGIONALE	2021	2020	VAR. PUNTI PERCENTUALI (P.P)
Viaggio nel complesso*	90,4%	89,0%	+1,4
Pulizia	81,1%	79,2%	+1,9
Puntualità	82,0%	79,9%	+2,1
Comfort	90,7%	89,5%	+1,2

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

UK

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

Nel corso del 2021 è stata effettuata una survey attraverso Wavelength⁴⁴, che ha evidenziato un miglioramento della soddisfazione dei clienti nel corso dell'anno. Durante il primo trimestre

dell'anno (10 gennaio - 31 marzo) la soddisfazione complessiva è stata di 77/100, mentre a fine anno il punteggio è migliorato a 78/100.

GRECIA

TrainOSE monitora trimestralmente la soddisfazione dei passeggeri (ad esempio, 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 seg-

menti di business: lunga percorrenza, interurbano, regionale). Nel corso del 2021 si è registrato un generale abbassamento della soddisfazione dei clienti che sembrerebbe correlata a un decremento della soddisfazione relativa alla puntualità e affidabili-

tà del servizio, che ha scontato, nella maggior parte dei casi, le problematiche relative alla gestione dell'infrastruttura (la gestione della quale è in capo a un altro soggetto).

GRECIA	2021	2020	VAR. PUNTI PERCENTUALI (P.P)
Soddisfazione del viaggio (nel complesso)	73,3%	84,0%	-10,7
Puntualità	67,2%	77,0%	-9,8
Affidabilità	66,7%	78,9%	-12,2
Pulizia a bordo treno	75,5%	77,3%	-1,8

44 Nel 2021 la National Rail Passenger Survey condotta da Transport Focus, i cui risultati sono stati rappresentati nel 2020, non è stata svolta a causa del contesto legato alla pandemia. Tale survey è stata sostituita dalla "Wavelength customer satisfaction survey". Per tali motivazioni non è possibile mettere a confronto i risultati delle due annualità.

GERMANIA

Il gruppo Netinera, per il monitoraggio della puntualità e della soddisfazione dei passeggeri, utilizza una metodologia definita

dall'Autorità per i Trasporti Pubblici su base regionale e in funzione della tipologia di servizio offerto. Per tale motivo, al mo-

mento, non sono disponibili indicatori di sintesi a livello di gruppo o di società.



TRASPORTO PASSEGGERI SU GOMMA

ITALIA

Il dato sulla puntualità (rapporto tra ritardi registrati e corse monitorate per la puntualità) del 2021 viene confrontato con il 2019, in quanto il 2020 è stato condizionato dalle fasi più acute della pandemia, con impatti significativi in

termini di riduzione dei servizi, che rendono pertanto l'annualità in questione non confrontabile con la serie storica.

Dal confronto con il 2019, anno senza discontinuità di servizio, si può notare come ci sia un sostanziale

miglioramento dell'indicatore della puntualità sia per i servizi urbani che extraurbani (il dato è calcolato come il rapporto tra ritardi registrati e corse monitorate, ponderato sulle corse effettuate nell'anno).

TRASPORTO PASSEGGERI SU GOMMA	2021 ⁴⁵	2020 ⁴⁶	VAR. PUNTI PERCENTUALI (P.P)
Puntualità (urbano) (% di corse in orario entro 5 min)	95,0%	90,3%	+4,7
Puntualità (extraurbano) (% di corse in orario entro 15 minuti)	95,3%	88,3%	+7,0

Nel corso del 2021 è stato possibile riprendere con il tradizionale monitoraggio per rilevare la soddisfazione dei clienti. La metodologia privilegiata è stata la rilevazione sul campo, intervistando direttamente i clienti nel momento della fruizione dei servizi.

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 perce-

zione dei clienti sulla qualità del servizio reso (Customer Satisfaction), utilizzando la scala di valutazione da 1 a 10. La percezione viene rilevata sia in relazione a una valutazione globale del servizio, sia relativamente a singoli aspetti del servizio stesso.

I risultati consolidati delle indagini effettuate nell'anno 2021, nei mesi di maggio e novembre riguardano i bacini di Umbria, Veneto e Campania. Tali risultati sono riferiti ai servizi urbani e ai servizi extraurbani e sono stati consolidati ponderando i valori rilevati per singolo bacino con il corrispondente numero dei passeggeri trasportati.

Nelle tabelle riportate di seguito il confronto è stato effettuato rispetto al 2019 perché, come rappresentato lo scorso anno, nel 2020 c'è stata una forte discontinuità a causa della situazione emergenziale legata al Covid-19, anche con riferimento all'indagine di customer satisfaction. Dal confronto rispetto al periodo pre pandemia, si può notare come tutti i parametri analizzati siano migliorati, a testimonianza dell'impegno del Gruppo nel miglioramento dei servizi offerti anche in un periodo difficile. Nel 2021 sono stati intervistati complessivamente 5.833 clienti, di cui 3.191 clienti sui servizi urbani e 2.642 clienti sui servizi extraurbani.

45 Il perimetro di riferimento include i servizi TPL offerti in Umbria, Veneto e Campania.

46 Il perimetro di riferimento include i servizi TPL offerti in Toscana, Umbria, Veneto e Campania.

TRASPORTO PASSEGGERI SU GOMMA URBANO	2021 ⁴⁷	2020 ⁴⁸	VAR. PUNTI PERCENTUALI (P.P)
Giudizio complessivo	90,6%	87,9%	+2,7
Pulizia	80,5%	78,5%	+2,0
Comfort	82,5%	77,3%	+5,2

TRASPORTO PASSEGGERI SU GOMMA EXTRAURBANO	2021 ⁴⁹	2020 ⁵⁰	VAR. PUNTI PERCENTUALI (P.P)
Giudizio complessivo	88,7%	83,9%	+4,8
Pulizia	79,3%	69,9%	+9,4
Comfort	82,8%	76,6%	+6,2

OLANDA

Il sistema di monitoraggio della soddisfazione dei passeggeri di Qbuzz BV prevede lo svolgimento

di un'indagine Barometro OV⁵¹, su base nazionale, per tutte le tratte e le società concessionarie.

L'indagine non è stata svolta nel 2021 a causa delle restrizioni legate alla pandemia.

47 Il perimetro di riferimento include i servizi TPL offerti in Umbria, Veneto e Campania.

48 Il perimetro di riferimento include i servizi TPL offerti in Toscana, Umbria, Veneto e Campania.

49 Il perimetro di riferimento include i servizi TPL offerti in Umbria, Veneto e Campania.

50 Il perimetro di riferimento include i servizi TPL offerti in Toscana, Umbria, Veneto e Campania.

51 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.

MERCI

Nel 2021, per la prima volta, tutte le società del Polo merci hanno condotto l'indagine di customer satisfaction utilizzando una metodologia comune.

La centralità del cliente rappresenta uno dei valori fondamentali per tutte le società del Polo Mercitalia.

Al fine quindi di soddisfare le esigenze del cliente, nel corso del 2021 le società hanno garantito:

- * la fornitura di servizi tailor made;
- * la flessibilità nella realizzazione di soluzioni di trasporto efficienti e competitive;
- * la creazione di relazioni di valore impresa-cliente al fine di garantire offerte adeguate, tempestive e personalizzate;
- * l'innovazione e lo sviluppo di driver strategici unitamente al rinnovamento dei mezzi e delle infrastrutture di cui il Polo Mercitalia dispone.

In particolare, il livello di gradimento dei servizi forniti è stato valutato attraverso la somministrazione di un questionario online che ha coinvolto i clienti rappresentativi di almeno il 70% del fatturato di trasporto.

Il giudizio complessivo assegnato dai clienti al servizio offerto dal Polo Mercitalia (le società che hanno svolto l'indagine sono Mercitalia Rail, Mercitalia Logistics e Mercitalia Shunting & Terminal), calcolato come media dei giudizi assegnati alle società, è risultato pari a 7,0

(su una scala da 1 a 10), dimostrando quindi un apprezzamento degli sforzi del Gruppo nell'offrire un

servizio sempre più di qualità e definito sulla base delle loro esigenze.



CATENA DI FORNITURA SOSTENIBILE

L'attività negoziale delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane si ispira ai principi dettati dal trattato UE a tutela della concorrenza ed è disciplinata dal Regolamento per le attività negoziali delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

I nostri rapporti con i fornitori (inclusi collaboratori esterni, consulenti, intermediari, subappaltatori, subfornitori e più in generale tutti i soggetti coinvolti nella supply chain) e business partner sono orientati al rispetto dei principi di onestà, integrità, imparzialità nonché ai valori della sostenibilità.

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, ecc.) e prosegue, anche nell'ambito dei Sistemi di Gestione implementati dalle società del Gruppo, attraverso un percorso volto al miglioramento delle performance ambientali e sociali dei propri fornitori.

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

- * il possesso delle certificazioni ambientali, sociali, di salute e sicurezza e di qualità (ad esempio, ISO 14001, ISO 9001, ISO 45001, ecc.);
- * l'utilizzo di materiali eco-compatibili e la certificazione dei prodotti (ad esempio, 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 (ad esempio, percentuale delle donne nei team di progetto).

Oltre 22,2 miliardi di euro è il valore economico delle gare che ha aggiudicato il Gruppo nel corso del 2021 (in oltre il 90% delle gare sono stati inclusi criteri ambientali e sociali), confermando il proprio ruolo di motore per lo sviluppo economico e infrastrutturale del Paese.

Oltre 16,4 miliardi di euro è il valore monetario dei pagamenti effettuati nel 2021 dalle società del Gruppo ai fornitori, di cui il 65% circa per l'esecuzione di appalti di lavori e il 92% attribuibile a fornitori con sede legale in Italia che generano, direttamente e indirettamente, reddito e opportunità di lavoro sul territorio.

PERCENTUALE DI SPESA SU FORNITORI DIRETTI LOCALI	UNITÀ DI MISURA	2021	2020	2019
Italia	%	92	89	85
Estero	%	8	11	15



Sono proseguite nel corso del 2021 le attività di monitoraggio degli impatti ambientali e sociali della catena di fornitura attraverso la somministrazione di una survey online composta da circa 100 domande suddivise in sei sezioni (informazioni generali, diritti umani, ambiente, società, salute e sicurezza sul lavoro e miglioramento

continuo), alla quale hanno risposto 74 fornitori strategici delle principali società.

RFI SpA ha inoltre valutato 611 fornitori (di cui il 18%, ovvero 114, sono nuovi fornitori valutati nel 2021), utilizzando i criteri ambientali e sociali messi a disposizione dalla piattaforma di monitoraggio EcoVadis.

Nell'ambito di Railponsible, iniziativa che raggruppa le principali aziende del settore ferroviario con l'obiettivo di promuovere acquisti sostenibili, sono proseguiti i lavori per lo sviluppo di azioni su tre ambiti rilevanti: cambiamento climatico, acquisti sostenibili e responsabilità sociale.



CAPITALE UMANO

Il numero dei dipendenti del Gruppo è passato dalle 81.409 unità al 31 dicembre 2020 alle 81.906 unità⁵² al 31 dicembre 2021, con un incremento netto pari a 497 unità.

È infatti proseguita, nonostante il perdurare dell'emergenza sanitaria, l'opera di ricambio generazionale, con 8.680 assunzioni a fronte di 8.183 uscite, di cui 1.429 unità per

variazioni di perimetro societario. Si registra invece una riduzione di personale sulle consistenze medie (-473 unità).

DIPENDENTI AL 31.12.2020	81.409
Entrate (*)	8.680
Uscite (*) (**)	8.183
DIPENDENTI AL 31.12.2021	81.906
CONSISTENZA MEDIA 2020	81.838
CONSISTENZA MEDIA 2021(*)	81.365

(*) le entrate e le uscite includono quelle realizzate con contratti a tempo determinato del settore delle navi traghetto.

(**) 1.429 unità scaturiscono da cessioni societarie, di cui 158 unità della società NWN (controllata di Netinera), 773 unità della Società ATAF Gestioni Srl e 498 unità di Busitalia Sita Nord Srl.

⁵² Il Gruppo è in linea con la normativa vigente con riferimento al tema delle categorie protette.

Unità

DISTRIBUZIONE DEL PERSONALE PER GENERE E INQUADRAMENTO PROFESSIONALE	2021	2020	2019
DIRIGENTI	998	1.004	999
	1,2%	1,2%	1,2%
- di cui donne	237	215	198
- di cui uomini	761	789	801
QUADRI	12.285	11.896	12.298
	15,0%	14,6%	14,7%
- di cui donne	2.743	2.503	2.445
- di cui uomini	9.542	9.393	9.853
IMPIEGATI	39.934	38.829	40.299
	48,8%	47,7%	48,1%
- di cui donne	10.386	9.829	9.849
- di cui uomini	29.548	29.000	30.450
OPERAI	28.689	29.680	30.168
	35,0%	36,5%	36,0%
- di cui donne	2.261	2.291	2.163
- di cui uomini	26.428	27.389	28.005
TOTALE ORGANICO (AL 31 DICEMBRE)	81.906	81.409	83.764
- di cui donne	15.627	14.838	14.655
- di cui uomini	66.279	66.571	69.109
INCIDENZA DONNE	19,1%	18,2%	17,5%
INCIDENZA UOMINI	80,9%	81,8%	82,5%
CONSISTENZA MEDIA ANNUA	81.365	81.838	83.181

La presenza femminile è in costante crescita: nel 2021 l'incidenza è pari al 19,1% (+0,9 punti percentuali rispetto al 2020 e +1,6 punti percentuali rispetto al 2019), in

linea con le azioni del Gruppo per ridurre il gender gap.

Oltre l'11% dei dipendenti lavora nelle società con sede all'estero (-0,1 punti percentuali rispetto al

2020 e +0,6 punti percentuali rispetto al 2019), a conferma della vocazione verso l'internazionalizzazione del Gruppo.

Unità

DISTRIBUZIONE DEL PERSONALE PER AREA GEOGRAFICA	2021	2020	2019
PERSONALE PER AREA GEOGRAFICA	81.906	81.409	83.764
ITALIA	72.577	72.087	74.749
- Nord	28.724	28.196	30.477
- Centro	22.675	23.273	22.586
- Sud e Isole	21.178	20.618	21.686
ESTERO	9.329	9.322	9.015
Italia	88,6%	88,5%	89,2%
- Nord	39,6%	39,1%	40,8%
- Centro	31,2%	32,3%	30,2%
- Sud e Isole	29,2%	28,6%	29,0%
ESTERO	11,4%	11,5%	10,8%

La consistenza finale del personale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, al 31 dicembre 2021 raffrontato con i due anni prece-

deni, suddivisa per fasce d'età e inquadramento professionale, è di seguito riportata:

Unità

DISTRIBUZIONE DEL PERSONALE PER FASCE D'ETÀ E INQUADRAMENTO PROFESSIONALE	2021	2020	2019
DIRIGENTI	998	1.004	999
Fino a 20 anni	0%	0%	0%
Da 21 a 30 anni	0%	0%	0%
Da 31 a 40 anni	4%	4%	5%
Da 41 a 50 anni	40%	38%	37%
Da 51 a 60 anni	44%	45%	46%
Oltre 60 anni	12%	12%	12%
QUADRI	12.285	11.896	12.298
Fino a 20 anni	0%	0%	0%
Da 21 a 30 anni	3%	1%	1%
Da 31 a 40 anni	16%	14%	12%
Da 41 a 50 anni	32%	30%	29%
Da 51 a 60 anni	34%	38%	40%
Oltre 60 anni	16%	17%	18%
IMPIEGATI	39.934	38.829	40.299
Fino a 20 anni	1%	0%	1%
Da 21 a 30 anni	24%	22%	20%
Da 31 a 40 anni	25%	23%	21%
Da 41 a 50 anni	21%	21%	20%
Da 51 a 60 anni	21%	25%	28%
Oltre 60 anni	9%	9%	10%
OPERAI	28.689	29.680	30.168
Fino a 20 anni	1%	1%	1%
Da 21 a 30 anni	25%	22%	19%
Da 31 a 40 anni	21%	21%	21%
Da 41 a 50 anni	20%	22%	22%
Da 51 a 60 anni	25%	26%	29%
Oltre 60 anni	8%	9%	8%

Le nuove assunzioni del personale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, pari a 8.680 unità al 31 dicembre 2021, sono di seguito

riportate, suddivise per genere e tipologia contrattuale, e raffrontate con i due anni precedenti:

Unità

ASSUNZIONI PER GENERE/ TIPOLOGIA CONTRATTUALE	2021	2020	2019
TOTALE ASSUNZIONI PER GENERE/TIPOLOGIA CONTRATTUALE	8.680	6.100	9.068
APPRENDISTATO PROFESSIONALE	3.121	1.911	4.035
	36,0%	31,3%	44,5%
- di cui donne	620	343	1.003
- di cui uomini	2.501	1.568	3.032
TEMPO DETERMINATO	1.969	2.055	1.876
	22,7%	33,7%	20,7%
- di cui donne	374	393	354
- di cui uomini	1.595	1.662	1.522
TEMPO INDETERMINATO	3.572	2.068	3.111
	41,2%	33,9%	34,3%
- di cui donne	809	523	708
- di cui uomini	2.763	1.545	2.403
ALTRI CONTRATTI	18	66	46
	0,2%	1,1%	0,5%
- di cui donne	4	4	3
- di cui uomini	14	62	43

Le tabelle che seguono riportano ulteriori informazioni di dettaglio⁵³ sulle consistenze del personale, sulle assunzioni e cessazioni e sul turnover⁵⁴ nel periodo di riferimento.

Unità

DIPENDENTI PER CONTRATTO DI LAVORO PER GENERE	2021	2020	2019
TOTALE	62.301	59.363	61.753
TEMPO INDETERMINATO	62.256	59.283	61.674
- di cui donne	11.700	10.828	10.773
- di cui uomini	50.556	48.455	50.901
TEMPO DETERMINATO	44	78	76
- di cui donne	1	4	11
- di cui uomini	43	74	65
ALTRO	1	2	3
- di cui donne			
- di cui uomini	1	2	3

Unità

DIPENDENTI PER CONTRATTO DI LAVORO PER AREA GEOGRAFICA	2021	2020	2019
TOTALE	62.301	59.363	61.753
TEMPO INDETERMINATO	62.259	59.283	61.674
Nord	26.354	25.919	27.789
Centro	18.424	17.831	17.909
Sud-Isole	17.246	15.369	15.846
Estero	235	164	130
TEMPO DETERMINATO	41	78	76
Nord	3	8	11
Centro	5	7	14
Sud-Isole	33	63	51
Estero			
ALTRO	1	2	3
Nord			
Centro			1
Sud-Isole			
Estero	1	2	2

⁵³ Il perimetro di analisi riguarda le seguenti società: FS Holding, RFI, Trenitalia, Ferservizi, Italferr, FS Sistemi Urbani, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail, Mercitalia Intermodal, Busitalia Veneto, Busitalia Rail Service, Busitalia Campania, Grandi Stazioni Rail, Grandi Stazioni Immobiliare, Terminali Italia, Italcertifer, Nugo, FS Technology, Cremonesi Workshop, Ferrovie del Sud Est e FS International. Il totale delle consistenze del perimetro di analisi è pari a 62.301 unità, circa il 76% del totale dell'organico del Gruppo.

⁵⁴ Per il calcolo del tasso di turnover è stata utilizzata la seguente formula: [(entrate + uscite)/consistenze medie]*100.

Unità

DIPENDENTI PER CONTRATTO DI LAVORO PER GENERE	2021	2020	2019
TOTALE	62.301	59.363	61.753
FULL TIME	61.742	58.703	60.867
- di cui donne	11.296	10.346	10.146
- di cui uomini	50.446	48.357	50.721
PART TIME	558	658	883
- di cui donne	405	486	638
- di cui uomini	153	172	245
ALTRO	1	2	3
- di cui donne			
- di cui uomini	1	2	3

Unità

ASSUNZIONI PER FASCE D'ETÀ	2021	2020	2019
TOTALI ASSUNZIONI PER FASCE D'ETÀ	5.889	3.168	5.624
FINO A 20 ANNI	579	234	616
- di cui donne	9,8%	7,4%	11,0%
- di cui uomini	83	27	123
DA 21 A 30 ANNI	496	207	493
- di cui donne	65,6%	70,0%	74,1%
- di cui uomini	884	496	1.207
DA 31 A 40 ANNI	2.980	1.722	2.961
- di cui donne	15,9%	12,4%	8,8%
- di cui uomini	203	131	131
DA 41 A 50 ANNI	736	262	364
- di cui donne	5,8%	6,0%	3,7%
- di cui uomini	69	33	26
DA 51 A 60 ANNI	274	156	180
- di cui donne	2,4%	3,6%	2,0%
- di cui uomini	14	4	9
OLTRE I 60 ANNI	127	111	105
- di cui donne	0,4%	0,6%	0,4%
- di cui uomini	23	19	25
- di cui donne			1
- di cui uomini	23	19	24

Unità

ASSUNZIONI PER AREA GEOGRAFICA	2021	2020	2019
TOTALE ASSUNZIONI PER AREA GEOGRAFICA	5.889	3.168	5.624
ITALIA	5.794	3.113	5.565
- Nord	2.358	1.147	2.426
- Centro	1.610	957	1.564
- Sud e Isole	1.826	1.009	1.575
ESTERO	95	55	59
ITALIA	98%	98%	99%
- Nord	41%	37%	44%
- Centro	28%	31%	28%
- Sud e Isole	32%	32%	28%
ESTERO	2%	2%	1%

Unità

CESSAZIONI PER FASCE D'ETÀ	2021	2020	2019
TOTALI CESSAZIONI PER FASCE D'ETÀ	4.244	4.535	6.453
FINO A 20 ANNI	9	7	13
	0,2%	0,2%	0,2%
- di cui donne	4	2	3
- di cui uomini	5	5	10
DA 21 A 30 ANNI	285	141	222
	6,7%	3,1%	3,4%
- di cui donne	57	32	41
- di cui uomini	228	109	181
DA 31 A 40 ANNI	226	113	137
	5,3%	2,5%	2,1%
- di cui donne	41	17	21
- di cui uomini	185	96	116
DA 41 A 50 ANNI	130	120	93
	3,1%	2,6%	1,4%
- di cui donne	13	6	6
- di cui uomini	117	114	87
DA 51 A 60 ANNI	852	986	1.558
	20,1%	21,7%	24,1%
- di cui donne	69	87	182
- di cui uomini	783	899	1.376
OLTRE I 60 ANNI	2.742	3.168	4.430
	64,6%	69,9%	68,7%
- di cui donne	326	338	544
- di cui uomini	2.416	2.830	3.886

Unità

CESSAZIONI PER AREA GEOGRAFICA	2021	2020	2019
CESSAZIONI PER AREA GEOGRAFICA	4.244	4.535	6.453
ITALIA	4.217	4.517	6.432
- Nord	1.861	1.967	2.877
- Centro	971	1.020	1.550
- Sud e Isole	1.385	1.530	2.005
ESTERO	27	18	21
ITALIA	99%	100%	100%
- Nord	44%	44%	45%
- Centro	23%	23%	24%
- Sud e Isole	33%	34%	31%
ESTERO	1%	0%	0%

TURNOVER PER FASCE D'ETÀ	2021	2020	2019
TOTALE TURNOVER	16,6%	12,9%	19,5%
Fino a 20 anni	1,0%	0,4%	1,0%
Da 21 a 30 anni	6,8%	3,9%	7,1%
Da 31 a 40 anni	1,9%	0,8%	1,0%
Da 41 a 50 anni	0,8%	0,5%	0,5%
Da 51 a 60 anni	1,6%	1,8%	2,7%
Oltre i 60 anni	4,5%	5,3%	7,2%

TURNOVER PER GENERE	2021	2020	2019
TOTALE TURNOVER	16,6%	12,9%	19,5%
Donne	2,9%	2,0%	4,0%
Uomini	13,7%	10,9%	16,0%

TURNOVER PER AREA GEOGRAFICA	2021	2020	2019
TOTALE TURNOVER	16,6%	12,9%	19,5%
Italia	16,4%	12,7%	19,3%
- Nord	6,9%	5,2%	8,5%
- Centro	4,2%	3,3%	5,0%
- Sud e Isole	5,3%	4,2%	5,8%
Estero	0,2%	0,1%	0,1%

LE RELAZIONI INDUSTRIALI, LA NORMATIVA DEL LAVORO E IL WELFARE

EVOLUZIONE DELLA NORMATIVA DEL LAVORO RILEVANTE PER IL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Come negli anni precedenti, il 100% dei dipendenti delle società del Gruppo FS Italiane oggetto di analisi⁵⁵ è coperto da contratti collettivi. Il CCNL applicato nella quasi totalità dei casi è il CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie 16.12.2016, integrato con il Contratto Aziendale di Gruppo FS 16.12.2016⁵⁶.

Relativamente alla normativa legale e contrattuale del lavoro, nel 2021 sono state fornite indicazioni e pareri sull'applicazione delle previsioni contrattuali e di legge, assicurando il consueto supporto alle strutture aziendali di Gruppo di riferimento (Gestione; Legale Lavoro, Normativa del lavoro e Contenzioso, Relazioni Industriali). Sono state, pertanto, emesse specifiche note sui principali provvedimenti normativi, inclusa l'emergenza sanitaria da Covid-19 anche attraverso il contributo ai lavori della Task Force intersocietaria. Sono state, altresì, fornite indicazioni per l'applicazione degli accordi sindacali conclusi nel 2021, tra i quali quello sullo smart working (ad esempio, aspetti giuridici relativi all'ela-

borazione dell'accordo individuale, informativa ai dipendenti) e pareri sull'applicazione delle normative. A tale ultimo riguardo, in particolare, è stata garantita alle società del Gruppo FS Italiane l'assistenza per le materie di competenza durante l'iter delle gare di appalto, con riferimento alla corretta applicazione della clausola sociale e contrattuale.

Alla struttura di Legale Lavoro, è stato fornito il supporto nell'interpretazione contrattuale/di legge nella definizione delle memorie difensive, e relative linee di difesa, e nell'elaborazione di pareri, atti e accordi (come ad esempio l'accordo individuale di lavoro sull'apprendistato professionalizzante di Busitalia Sita Nord).

Circa l'attività internazionale, è stata assicurata la rappresentanza del Gruppo FS Italiane nel dialogo sociale europeo attraverso la partecipazione alla CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies), sia nell'attività negoziale in senso stretto (si veda l'accordo sindacale 2021 Women in Rail sulla parità di genere) che con la partecipazione a progetti europei (EDA - Employability in the Railway Sector in the Light of Digitalisation and Automation; STAFFFER - Skill Training Alliance For the Future European Rail system). Con riferimento alla normativa sui titoli di viaggio internazionali FIP, si è garantita la rappresentanza degli interessi del Gruppo FS Italiane nel Gruppo di lavoro 2021 e sono state fornite indicazioni interne al Gruppo rispetto all'applicazione delle relative norme.

AGGIORNAMENTI, SE PRESENTI, AL CCNL APPLICATO AL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Nell'anno 2021 sono stati raggiunti diversi accordi sindacali riguardanti le società del Gruppo FS Italiane.

In particolare, oltre agli accordi del 18 febbraio e del 17 giugno 2021, siglati da Agens e dalle OO.SS. relativi al CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie del 16 dicembre 2016 ed al CCNL Autoferrotranvieri-internavigatori del 28 novembre 2015, che hanno definito un importo "una tantum" a

favore dei lavoratori delle aziende che applicano i suddetti CCNL ad integrale copertura del periodo 1° gennaio 2018 - 31 dicembre 2020, le società del Gruppo che applicano il CCNL Mobilità/Area AF ed il Contratto Aziendale di Gruppo FS hanno sottoscritto un accordo che, anche in considerazione della particolare fase emergenziale in atto, ha previsto specifici interventi sull'istituto dello smart working e sul welfare.

Rispetto allo smart working è stata estesa la durata del contratto individuale da 12 a 24 mesi ed è stato previsto che, al termine del periodo emergenziale, tutti i dipendenti le cui mansioni siano compatibili con tale modalità di svolgimento della prestazione potranno lavorare in smart working per un minimo di sei ed un massimo di 11 giornate nel mese.

Con riferimento al welfare, attraverso la suddetta intesa, è stato implementato il paniere di beni e servizi a disposizione dei dipendenti, nella convinzione che il welfare aziendale rappresenti uno strumento capace di migliorare il benessere e la motivazione dei lavoratori nonché facilitare il bilanciamento e l'integrazione dei tempi di vita e di lavoro. Inoltre, in luogo del Premio di Risultato 2020, considerato l'apporto dei lavoratori nella gestione della difficile congiuntura, si è convenuto di riconoscere una somma una tantum in misure di welfare.

È stato, altresì, siglato a febbraio 2021 il Protocollo di intesa per la qualità del lavoro negli appalti dei servizi ferroviari con il quale sono stati riaffermati, con particolare riferimento a tale ambito, i principi che contraddistinguono una economia sana sostenuta dalla qualità del lavoro, dalla legalità, dalla trasparenza e dalla tutela della salute e della sicurezza sui luoghi di lavoro. Con il suddetto Protocollo è stata anche prevista la costituzione di un Osservatorio del settore, il cui regolamento di funzionamento è stato sottoscritto a dicembre, con lo scopo di individuare le misure di miglioramento possibile e di illustrare scenari e prospettive che tengano conto dell'evoluzione del mercato, dell'andamento della domanda/offerta dei servizi e delle esigenze delle imprese.

Infine, in data 22 marzo 2022 è stata raggiunta un'intesa con le Organizzazioni sindacali Filt, Fit, Uilt, Ugl, Fast e Orsa sul rinnovo del CCNL Mobilità/Area AF e del Contratto aziendale di Gruppo FS del 16 dicembre 2016 che, come noto, sono scaduti il 31 dicembre 2017. Per maggiori dettagli si rinvia alla nota 53 delle Note esplicative al bilancio consolidato (Fatti intervenuti dopo la data di riferimento del bilancio).

Il tasso di assenteismo rilevato nel 2021 è pari al 7,9%⁵⁷ rispetto al 9,5% del 2020 e all'8,3% del 2019.

DETTAGLIO DEL CONTENZIOSO IN ESSERE CON I DIPENDENTI AL 31 DICEMBRE 2021 RAFFRONTATO CON I DUE ANNI PRECEDENTI

CONTENZIOSO CON I DIPENDENTI	UNITÀ DI MISURA	2021	2020	2019
Ricorsi notificati nell'anno	n.	1.656	1.865	1.505
Vertenze pendenti	n.	2.603	2.926	3.023
Valore economico delle vertenze	euro	50.752.546	48.894.570	49.071.588

Per quanto riguarda l'attività del Comitato pari Opportunità, è stato svolto il ruolo di raccordo e coordinamento in interfaccia con

le società per le attività svolte dal Comitato, con specifico riferimento anche al ruolo svolto dalla Consiglieria di Fiducia per

l'applicazione del Codice di condotta relativo alle molestie sessuali nei luoghi di lavoro del 24 maggio 2016.

⁵⁵ Il perimetro di analisi riguarda le seguenti società: FS Holding, RFI, Trenitalia, Ferservizi, Italferr, FS Sistemi Urbani, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail, Mercitalia Intermodal, Busitalia Veneto, Busitalia Rail Service, Busitalia Campania, Grandi Stazioni Rail, Grandi Stazioni Immobiliare, Terminali Italia, Italcertifer, Nugo, FSTechnology, Cremonesi Workshop, Ferrovie del Sud Est e FS International.

⁵⁶ Gli altri CCNL applicati sono il CCNL Logistica, Trasporto Merci e Spedizione per la società Mercitalia Intermodal, il CCNL del settore Terziario per le società GS Rail e GS Immobiliare e il CCNL Autoferrotranvieri-internavigatori (Mobilità-TPL) per le società Busitalia Campania, Busitalia Rail Service e Busitalia Veneto. Per il personale dirigente trova invece applicazione il CCNL dei Dirigenti di Aziende produttrici di beni e servizi.

⁵⁷ Il perimetro di analisi riguarda: Ferrovie dello Stato Italiane SpA, Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA, Ferservizi SpA, FS Sistemi Urbani Srl, Italferr SpA, Mercitalia Logistics SpA, Mercitalia Rail Srl, Terminali Italia Srl, Mercitalia Intermodal SpA, Busitalia Campania SpA, Busitalia Rail Service Srl, Busitalia Veneto SpA, Grandi Stazioni Rail SpA, Grandi Stazioni Immobiliare SpA, Italcertifer SpA, Nugo SpA - in liquidazione, FSTechnology SpA, Cremonesi Workshop Srl, FS International SpA e Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici Srl.

LA FORMAZIONE

Complessivamente, nel 2021 sono state erogate 659.530 giornate/uomo⁵⁸ di formazione dalle principali società del Gruppo, circa il 27% in più rispetto al 2020, con la finalità di:

- * far evolvere la cultura e le competenze manageriali delle persone del Gruppo, in particolare modo dei neoassunti, di tutti i dipendenti coinvolti in Programmi di sviluppo di tutte le diverse filiere professionali;
- * mantenere e aggiornare le competenze tecnico-specialistiche in tutti i mestieri e ruoli professionali che compongono la capacità realizzativa del Gruppo;
- * sviluppare una più forte cultura della sicurezza sul lavoro e della sicurezza di esercizio in maniera trasversale ai diversi business del Gruppo;
- * accelerare i processi di innovazione facilitando lo sviluppo di un mindset a supporto della imprenditorialità interna e l'acquisizione di skill tipiche dell'innovazione;
- * garantire l'integrazione dei neoassunti nel sistema produttivo aziendale facilitandone l'inserimento attraverso i percorsi di induction.

Il primo trimestre del 2021 è stato caratterizzato dal lancio della prima edizione di FS learning week: il primo Forum delle scuole di formazione e academy del Gruppo FS. L'evento formativo, dedicato allo scambio di best practice del mondo della formazione di tutte le società del Gruppo

FS e di confronto con benchmark esterni, ha raccolto oltre 1.330 partecipanti con l'obiettivo di:

- * promuovere e favorire la condivisione diffusa di progetti e nuove idee societarie che hanno ottenuto risultati positivi oppure risorse da valorizzare nei processi formativi del Gruppo;
- * valorizzare le eccellenze societarie in termini di capabilities strategiche e metodologie innovative;
- * promuovere l'avvio di progetti trasversali al gruppo al fine di migliorare la qualità e l'evoluzione delle Academy.

Nel corso del 2021 le attività formative della Capogruppo, erogate trasversalmente alle società del Gruppo con progetti pilota e di consolidamento, hanno riguardato principalmente:

- * i Leadership Program - dedicati allo sviluppo della filiera manageriale del Gruppo;
- * l'Induction Program - per i laureati neoassunti, che ha visto una forte accelerazione e una riprogettazione del primo modulo di avvio del percorso (Engagement) per ingaggiare, creare radicamento e senso di appartenenza anche ai neoassunti entrati nel Gruppo durante il periodo Covid-19;
- * la diffusione del catalogo interno offerto dalla Capogruppo a sostegno dello sviluppo delle soft skill di tutte le figure professionali del Gruppo;

* la sensibilizzazione e formazione sui temi di Diversity&Inclusion (D&I) attraverso l'evoluzione del percorso formativo sulla genitorialità, che ha ampliato il perimetro di partecipanti integrando il concetto di maternità a quello di genitorialità tout cour. Un approfondimento dei ruoli genitoriali e un focus sulla ricaduta che essi hanno anche in ambito professionale, in un confronto a volte esclusivamente di genere a volte di confronto e scambio tra i diversi ruoli genitoriali. Per la natura stessa dei temi affrontati, il progetto formativo è stato aperto a tutti i colleghi del Gruppo con una dinamica di autocandidatura per la partecipazione al percorso;

* l'avvio, grazie all'adesione a Fondirigenti, del progetto pilota Evolutionary Lab, il nuovo percorso di leadership rivolto a 130 manager del Gruppo con l'obiettivo di far acquisire consapevolezza e attivare le energie necessarie per iniziare un viaggio di evoluzione nelle diverse dimensioni che regolano la vita personale e professionale;

* il completamento del Programma Innovation Skill Hub, finalizzato a costruire in maniera diffusa fra i dipendenti del Gruppo un mindset innovativo. Il programma, nato da una stretta collaborazione tra Innovazione e Formazione, ha visto la partecipazione in partnership di importanti Università italiane, il contributo di start-up, mentor, manager interni ed

esterni al Gruppo e si è concluso con la partecipazione dei finalisti a un Learning Journey presso società del Gruppo differenti dalla loro di appartenenza o presso delle startup. Tutto realizzato con didattica distance e con approccio innovativo, ha ottenuto riconoscimenti nel panorama nazionale qualificandosi come best practice innovativa nel campo human resources;

* l'ultimazione della prima sperimentazione dell'International Academy di Gruppo con l'obiettivo, da un lato, di sostenere le capacità dei manager ed expert già operativi in progetti internazionali garantendone la massima spendibilità ed efficacia anche in contesti multiculturali, da un altro lato si è mirato ad avviare un programma dedicato a giovani professional con il fine di costruire un bacino di professionalità spendibili nel panorama delle attività internazionali del Gruppo;

* la formazione di famiglia professionale per l'aggiornamento del know-how di Gruppo con le iniziative dedicate alla formazione professionale su temi core o trasversali, progettata insieme alle Famiglie Professionali di Capogruppo;

* l'avvio, alla fine del 2021, della prima edizione pilota del corso di preparazione alla certificazione internazionale Project Management Program (PMP) con il coinvolgimento di una platea intersocietaria per l'approfondimento e la formazione alle tematiche del project management secondo gli standard PMI;

* il coordinamento della formazione salute e sicurezza Dirigenti, per l'approfondimento delle tematiche a norma di legge, secondo le modalità distance e con moduli da 2 ore per una fruizione più efficace dei contenuti;

* il proseguimento della formazione sui temi della Sostenibilità, in coerenza ed a supporto dell'attenzione che il Piano industriale del Gruppo rivolge agli Obiettivi di sostenibilità, in linea con l'Agenda europea 2030, attraverso la famiglia professionale Sostenibilità della Capogruppo, con azioni di sensibilizzazione e formazione sulle tematiche correlate, puntando sempre più al coinvolgimento nelle attività formative delle società controllate estere per rafforzare il know how e il networking intersocietario e internazionale.

La formazione erogata direttamente dalle diverse società si è focalizzata su:

- * i progetti formativi in ambito tecnico-professionale volti all'acquisizione e al mantenimento delle competenze tecniche e delle abilitazioni/certificazioni tipiche dei ruoli operativi;
- * la formazione dedicata ai giovani neoassunti, in particolare nei profili operativi;
- * l'avvio del progetto sulla Safety Culture che ha l'obiettivo di diffondere la cultura della sicurezza, con un focus sul fattore umano e sulle variabili comportamentali;
- * l'erogazione di specifici interventi formativi per i diversi ruoli previsti dal Sistema di Gestione Sicu-

rezza e interventi formativi sulla salute e sicurezza del lavoro obbligatoria e di aggiornamento;

* la formazione di sostegno al ruolo, tra cui, in continuità con lo scorso anno, è stato dato ampio spazio ai corsi per sviluppare competenze di Customer Centricity e orientamento al mercato per il personale di front-end, quotidianamente a diretto contatto con la clientela che ha drasticamente cambiato le proprie esigenze ed abitudini di viaggio a fronte delle limitazioni personali e sociali imposte dal Covid-19, e per il personale di processi operativi, come la manutenzione, al fine di accrescere la consapevolezza di come il lavoro delle squadre di manutenzione possa impattare sulla soddisfazione del cliente finale;

* il progetto Digital Skill Up, campagna formativa (asincrona e-learning) rivolta a tutto il personale di una delle società del Gruppo, per rafforzare e sviluppare le competenze digitali, in particolare sul Digital Mindset, Digital Awareness e Digital Abilities;

* il lancio della DL Academy, percorso dedicato ai direttori lavori, che affronta tutti gli argomenti necessari a costruire un Academy completa che permetta l'acquisizione e l'incremento delle competenze necessarie per ricoprire il ruolo del Direttore Lavori.

Nel corso del 2021 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 un incremento del

⁵⁸ I dati relativi alla formazione annua effettuata sono espressi in giornate/uomo (pari a una media di 7,60 ore al giorno).

46% di corsi attivi rispetto al 2020. In un'ottica di ulteriore evoluzione si sono consolidate le competenze di authoring interno passando dal 9% al 20% di corsi autoprodotti tra quelli presenti a catalogo.

Sempre in linea con lo sviluppo di competenze di authoring interno, finalizzate alla realizzazione di una Learning Factory, si è proseguito con la produzione di contenuti digitali a

supporto quali tutorial e ebook.

Durante l'anno sono stati erogati numerosi digital learning su temi di cultura organizzativa e di compliance, fra cui: Classificazione delle Informazioni, Framework di Data Protection del Gruppo FS (GDPR), Modello 231, ABC System, Normativa del Lavoro, Travel Security, Codice Etico.

Inoltre, è proseguita una campagna di sensibilizzazione sui temi inerenti

alla Sostenibilità con azioni di adesione volontaria ai contenuti formativi digitali.

Per l'offerta Open di formazione anche quest'anno si è proseguito con la Piattaforma MOOC distribuita a oltre 2.400 colleghi di Gruppo.

Il costo complessivo, relativo alle sole giornate rivolte ai dipendenti è stato di 6.285mila euro.

gg/uomo

GIORNATE/UOMO DI FORMAZIONE PER INQUADRAMENTO PROFESSIONALE E GENERE*	2021	2020	2019
TOTALE GIORNATE DI FORMAZIONE	659.530,07	517.854,68	681.221,24
DIRIGENTI	3442,01	2.203,05	4.865,85
- di cui donne	1.084,84	589,52	1.079,70
- di cui uomini	2.357,16	1.613,53	3.786,16
QUADRI	47.395,18	33.816,46	45.890,47
- di cui donne	9.085,47	5.702,42	8.347,98
- di cui uomini	38.309,71	28.114,04	37.542,49
IMPIEGATI	325.645,88	276.574,26	374.231,69
- di cui donne	89.984,72	76.310,84	100.419,77
- di cui uomini	235.661,16	200.263,42	273.811,92
OPERAI	283.047,00	205.260,92	256.233,23
- di cui donne	8.525,00	7.911,57	8.951,21
- di cui uomini	274.522,00	197.349,35	247.282,02
TOTALE DI CUI DONNE	108.680,03	90.514,35	118.798,66
TOTALE DI CUI UOMINI	550.850,03	427.340,34	562.422,59
GIORNATE MEDIE DI FORMAZIONE PER DIPENDENTE	11,13	8,76	11,03

IL RECRUITMENT

Il 2021 ha visto il Gruppo proseguire il proprio impegno, con volumi consistenti, in tutte le attività di Talent acquisition e Recruitment, ispirate ai principi di meritocrazia, trasparenza e pari opportunità, anche in una logica di Diversity&Inclusion.

In continuità con la promozione della diversificazione professionale e valorizzazione delle risorse interne al Gruppo, ciascun processo di selezione relativo alle opportunità per i target professional e middle manager ha visto una preliminare attività di job posting, con 267 iter attivati, per la copertura di oltre 753 posizioni per la mobilità societaria e infragruppo.

La ricerca sul mercato esterno ha visto anche nel 2021 un processo di selezione improntato alla digitalizzazione e alla sperimentazione innovativa. Sono stati realizzati, in totale, 1.440 processi di selezione a livello di Gruppo, sui diversi target. In particolare, in relazione ai neolaureati, sono stati progettati ed effettuati 15 Recruiting Day in modalità digitale, per la selezione, prevalentemente, di ingegneri, economisti e giuristi, realizzati 11 assessment e individuati 703 candidati in linea, di cui 59 attraverso la proficua collaborazione con il network delle Università. Presenti oltre 406.000 CV in banca dati, di cui valutati 16.000 in risposta a campagne attivate. Effettuato il pre-screening di oltre 124.000 candidati, in totale per tutto il Gruppo, e coinvolti ai colloqui tecnico-motivazionali oltre 23.000 candidati.

Per le selezioni esterne del target professional e operativi, le società hanno proceduto in autonomia nel rispetto delle linee guida di Gruppo.

La realizzazione delle attività di selezione in digitale è stata accompagnata dal progressivo sviluppo del progetto Smart Recruiting, che ha visto l'evoluzione della piattaforma tecnologica a supporto e l'affinamento del sistema di intelligenza artificiale per la lettura semantica dei curricula vitae. Lo Smart Recruiting permette l'utilizzo degli strumenti di assessment online per la valutazione delle soft skill attraverso test scientifici adattivi, randomici, inclusivi e in linea con le norme UE.

Nel quadro delle collaborazioni con gli Istituti di Istruzione Secondaria Superiore, durante l'anno scolastico 2020/2021, nell'ambito dei percorsi per le competenze trasversali e per l'orientamento (ex Alternanza Scuola-Lavoro), sono state attivate 22 convenzioni e coinvolti più di 750 studenti.

Con l'obiettivo di consolidare l'attraction dei talenti e il recruitment su tutti i target, sono stati gestiti i canali digitali di promozione delle opportunità professionali: il career website fsitaliane.it/lavoraconnoi con una media di 207.000 visitatori/mese che hanno inserito o aggiornato il proprio CV, in sette lingue, informandosi sulle opportunità in corso. Le pagine Facebook FS Careers e LinkedIn Gruppo FS Italiane con, rispettivamente, circa 21.000 e 370.000 followers. Attraverso FirSt, primo chatbot

del Gruppo dedicato al Recruiting, grazie al machine learning, si è risposto a 135.821 richieste di informazione, supporto o collaborazione pervenute da stakeholder esterni e potenziali candidati.

FS Italiane si è posizionata nuovamente al primo posto nella classifica online Talent Communication di Potential Park, per la migliore esperienza di ricerca di lavoro online. È salita sul podio dell'HR Innovation Award (Osservatori Digital Innovation della School of Management) del Politecnico di Milano con il progetto Smart Recruiting ed è risultata tra le migliori aziende nelle classifiche Italy's Best Employer - World's Best Employer e World's Top Female Best Companies, condotte da Corriere della Sera e Statista. Inoltre, si è confermata tra le migliori aziende in Italia in ambito STEM nell'ambito della ricerca Most Attractive Employers di Universum.

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

* Master (ad esempio, IISF con Sapienza), Scuola di Alta Formazione (con Alma Mater Studiorum Bologna), Laurea Magistrale in FS Mobility Engineering (con Politecnico di Milano), garantendo il supporto nello sviluppo e organizzazione della didattica, così come nel processo di selezione;

- * iniziative per favorire l'internazionalizzazione, il confronto tra best practice, lo sviluppo e l'esportazione del nostro know-how all'estero, tra cui il Master Degree in Transport Systems Engineering presso Sapienza di Roma (percorsi in lingua inglese per studenti prevalentemente stranieri);
- * stage e supporto agli studenti per tesi di laurea, volti a favorire lo scambio tra know-how aziendale e universitario attraverso convenzioni con gli atenei target e lo sviluppo di project work e/o temi innovativi (42 borse di studio per i migliori allievi, 82 tra tesi di laurea e stage nelle società del Gruppo, 50 accordi/convenzioni con le università, oltre 270 tra docenze e testimonianze di nostri manager);
- * 31 tra virtual career day e job meeting: momenti di ascolto, orientamento al lavoro e selezione di oltre 1.100 giovani, incontrati allo stand virtuale FS Italiane con chat one to one, videocolloqui e workshop aziendali.

LO SVILUPPO

La digitalizzazione dei processi di assessment – già effettuata nel corso del 2020 a fronte dell'emergenza Covid-19 – negli ultimi due anni ha assicurato la continuità delle azioni di sviluppo e di valutazione ai fini della copertura di posizioni e responsabilità chiave all'interno delle diverse società del Gruppo e della

Holding.

Nel corso del 2021 sono state ulteriormente affinate le metodologie di distance assessment che hanno raggiunto una piena maturità, consentendo, da un lato, di garantire la continuità del processo di sviluppo su tutte le persone del Gruppo, da un altro lato, di dare al processo stesso una maggiore flessibilità, efficienza ed ampiezza. L'investimento nelle attività di sviluppo, così innovative, è proseguito anche nel perdurare dell'emergenza Covid-19, ai fini di garantire l'utilizzo di criteri oggettivi, standardizzati, equi e di merito, nella definizione dei percorsi di carriera, crescita e sviluppo.

Il team di assessor interni certificati ha proseguito il proprio impegno nelle attività di valutazione e sviluppo anche attraverso un upskilling delle competenze finalizzato a consentire l'utilizzo ottimale delle modalità di distance assessment.

A fine anno, il bilancio operativo è stato di 504 valutazioni svolte in modalità online con il coordinamento della Capogruppo (66 senior manager, 103 middle manager, 287 giovani laureati, 48 review di middle e senior manager). La valutazione dei senior professional e dei front line manager, in coerenza con la governance di processo, è stata regolarmente implementata dalle società del Gruppo con metodologie e strumenti allineati alle linee guida comuni ed ha coinvolto complessivamente 631 persone a livello di Gruppo.

Un bilancio in crescita rispetto alla chiusura 2020, a testimonianza dell'investimento che il Gruppo sta continuando ad esprimere nell'implementazione di attività finalizzate

all'emersione ed alla valorizzazione dei talenti interni.

Sul piano metodologico, è proseguito il lavoro di miglioramento degli strumenti utilizzati nell'ambito della valutazione del potenziale, anche attraverso una integrazione ed allineamento con gli analoghi strumenti impiegati nei processi di Recruiting e Talent Acquisition. Grazie a questa attività di miglioramento continuo, il Gruppo è in grado di garantire oggettività ed equità, attraverso processi e strumenti bias free, fondati sul merito.

In questa stessa cornice, nel corso del 2021 si è lavorato, sul piano dello sviluppo organizzativo, a costruire una continuità ed una più stretta sinergia nei processi di valutazione del potenziale e delle performance, aggregando la responsabilità dei due processi sotto una unica ownership e creando continuità tali da consentire che la valutazione delle performance divenga, a tendere, la prima leva diffusa e distribuita per la valorizzazione delle capacità, delle conoscenze e del potenziale delle persone del Gruppo.

Sul piano della comunicazione interna sono stati rinforzati gli strumenti di informazione e formazione a supporto dei due processi anche attraverso la diffusione di nuovi contenuti sulla pagina della intranet aziendale ad essi dedicata.

La valutazione di performance annuale, effettuata dai responsabili delle risorse attraverso la piattaforma SIV (Sistema Integrato di Valutazione) ha coinvolto 15.092 persone, circa 2.000 persone in più rispetto all'analogo dato del 2020.

La valutazione del potenziale ha interessato 1.395 persone, registrando anche in questo caso una crescita rispetto al dato 2020. Per le risorse che non rientrano nel processo di valutazione del SIV, il monitoraggio delle prestazioni rese annualmente è affidato ai relativi responsabili attraverso meccanismi di leadership e people development (per esempio, restituzione di feedback su punti di forza e aree di miglioramento).

Sono proseguite le azioni di formazione e sensibilizzazione per promuovere una cultura e pratiche diffuse di dialogo, confronto, valorizzazione reciproca nella relazione di leadership fra responsabili e collaboratori.

Nel 2021 sono state riunite tutte le leve del caring all'interno di una nuova struttura organizzativa, che nel corso del 2021 ha proposto a tutte le persone del Gruppo programmi a sostegno della persona e del suo benessere a 360 gradi e quindi non solo legato alla sfera professionale. Sono stati offerti servizi e programmi informativi focalizzati su care giver, diffusione delle competenze di resilienza, gestione delle emozioni, e life skill legate alla relazione genitori/figli, solo per fornire alcuni esempi.

In particolare, le principali azioni intraprese nel 2021 sono:

- * Wecare, il nuovo spazio online dedicato a tutti i dipendenti che offre servizi e webinar ad adesione spontanea sui temi del benessere personale e relazionale e dell'inclusione: oltre 1.200 persone hanno partecipato ai webinar progettati per migliorare la conciliazione vita lavoro,

il rapporto dei figli con le nuove tecnologie, le relazioni interpersonali, l'inclusione delle persone con disabilità, l'attenzione ai fenomeni di violenza di genere. Realizzate anche 12 pillole video su questi temi per consentire a tutto il personale di usufruire di importanti tips pratici in ogni momento. I webinar sono stati erogati anche in LIS (lingua dei segni italiana) e tutti i video sono stati progettati in modalità accessibile;

- * accessibilità culturale per le persone sorde alle attività di education a candidatura spontanea attraverso la garanzia di un servizio di interpretariato di lingua dei segni italiana;
- * 4weeks4inclusion (4w4i), la maratona sui temi della Diversity&Inclusion frutto di un network di oltre 200 aziende che ha offerto ad una platea di 700.000 persone, comprese tutte le persone del Gruppo, 180 eventi di education, approfondimento e sensibilizzazione. FS Italiane si è classificata seconda al torneo di gaming di beneficenza abbinato alla 4w4i, grazie ad una squadra di dieci volontari FS provenienti da tutto il Gruppo, che ha realizzato un webinar sul tema dell'inclusione di tutte le diversità Diversissimo me, con più dicentopartecipanti, e ha partecipato con il suo top management ai Talk Event per condividere con altre grandi aziende le best practice della propria strategia inclusiva;
- * Puliamo il mondo: all'interno dell'iniziativa Puliamo il mondo

di Legambiente, è stata organizzata una mattinata dedicata alla riqualificazione di alcune aree, promossa dal Gruppo FS e riservata ai propri dipendenti e ai loro familiari. Per i bambini dai quattro agli 11 anni è stato proposto un laboratorio sul riciclo creativo. Tutti i partecipanti sono stati dotati del kit per la raccolta rifiuti, fornito da Legambiente, i bambini hanno ricevuto anche un cappello FS e un box merenda da parte del Gruppo FS (otto location, 676 chilogrammi di rifiuti raccolti);

- * supporto all'organizzazione del Safety Day per il Polo Mercitalia, per FSE SpA e per Italferr SpA, anche attraverso la revisione agenda e il supporto grafico e organizzativo. L'evento si è svolto da remoto su Teams per il Polo Mercitalia, su Teams Live Events per FSE e ibrido (presenza e streaming) per Italferr;
- * Insieme contro la violenza sulle donne: campagna di attivazione interna rivolta a tutte le persone del Gruppo, alle quali è stato chiesto di inviare una foto delle loro mani mentre fanno il gesto internazionale per la richiesta di aiuto. Sono state raccolte 80 foto, con le quali è stata creata la campagna di sensibilizzazione interna ed esterna, lanciata il 25 novembre. Nello stesso ambito si segnalano anche il webinar Saper riconoscere i segnali per dare un aiuto concreto alle vittime di violenza e l'illuminazione di arancione delle principali sedi del Gruppo;
- * Innovate: supporto all'orga-

nizzazione e alla realizzazione dell'evento conclusivo del progetto Innovate. L'evento si è svolto in modalità ibrida con persone in presenza presso l'auditorium di Villa Patrizi e persone collegate in streaming;

- * Implementazione e sviluppo del progetto di diffusione della comunicazione BTL sul territorio, con l'obiettivo di raggiungere e informare la maggior parte della popolazione possibile, in particolare il personale di manutenzione;
- * campagne per i dipendenti: Welfare, Supercoppa Calcio Femminile, Festival del Cinema, Survey Cultura Sicurezza, FS Family, Vaccini, Evolutionary Lab, Festa della mamma, Genitorialità, Mooc, MyPress, Tamponi Covid-19, WeCare, Termini70 contest fotografico interno, 4week4inclusion;
- * survey La tua Voce – La comunicazione che vorrei, focus group La comunicazione che vorremmo, focus group Processo di onboarding;
- * progettazione e sviluppo di materiale informativo rivolto alle persone del Gruppo. DDG Consulenze, Antimafia (in fase di sviluppo) e Privacy (in fase di sviluppo);
- * videomessaggio sui temi più strategici, per mettere in comunicazione l'AD con tutti i dipendenti del Gruppo FS;
- * video interviste al top management per creare un nuovo canale di comunicazione con i dipendenti;

- * Fsxte, mail che ha lo scopo di informare i colleghi sulle iniziative e sugli strumenti che il Gruppo FS mette a loro disposizione;
- * #Unicocomenoi, il nuovo progetto video che punta a valorizzare le diversità presenti all'interno del Gruppo, sottolineando come l'unicità di ognuno porti ricchezza nell'insieme;
- * Welcome kit, il primo strumento del kit onboarding, che ha l'obiettivo di fornire una mappa di orientamento per i neoassunti, dove trovare tutte le informazioni necessarie per la prima fase di inserimento nel Gruppo. Il Welcome kit è stato declinato nelle versioni: dirigenti, neoassunti generico personalizzabile a cura delle singole società (disponibile anche in versione in lingua inglese).

LA SICUREZZA E LA SALUTE SUL LAVORO

Nel 2021 il Gruppo ha proseguito la rigorosa attuazione delle misure di salvaguardia e contrasto alla diffusione dell'epidemia da Covid-19 sui luoghi di lavoro disposte dalle autorità pubbliche. I Datori di Lavoro delle società hanno aggiornato in specifico i documenti Gestione Emergenza Sanitaria Pubblica legata alla insorgenza del Coronavirus Covid-19 – Protocollo Anticontagio, esplicitando le modalità attuative del Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro, sottoscritto dalla Parti sociali e

aggiornato il 6 aprile 2021.

In attuazione dalle disposizioni stabilite dal D.L. n. 127 del 21 settembre 2021 e successivo D.L. n. 139 dell'8 ottobre 2021, sono state emanate in data 11 ottobre 2021 le Linee guida Green Pass – *Definizione del modello organizzativo di Gruppo per la verifica della certificazione verde (cd. Green Pass) nei luoghi di lavoro*. Le società, in attuazione dei dettati normativi e della Linee guida, hanno definito il proprio Modello Organizzativo in ordine alle modalità operative per assicurare un sistema efficace di controllo e verifica delle certificazioni verdi nei luoghi di lavoro del personale.

Nel 2021 le società del Gruppo hanno completato la migrazione dei sistemi di gestione salute e sicurezza sul lavoro dallo standard OHSAS 18001 alla norma UNI ISO 45001/2018 - Sistemi di gestione per la salute e la sicurezza sul lavoro. Requisiti e guida per l'uso e la relativa certificazione dei sistemi al nuovo standard. La norma UNI ISO 45001/2018 è il principale standard internazionale in materia di sistemi di gestione salute e sicurezza sul lavoro e definisce i requisiti per migliorare la sicurezza, ridurre i rischi in ambito lavorativo e migliorare la salute e il benessere dei lavoratori. Al fine di rafforzare l'impegno per garantire luoghi di lavoro sani e sicuri al Covid-19, le società di trasporto hanno acquisito la certificazione allo standard Biosafety Trust Certification, modello di gestione per la prevenzione e controllo di infezioni virali sui mezzi di trasporto; il Gruppo ha, inoltre, conseguito il certificato allo standard WELL Health-Safety Rating, sviluppato dall'International Well Building

Institute di New York, per la verifica della rispondenza delle sedi ai requisiti di emergenza sanitaria.

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.

Al fine di rafforzare una cultura della salute e sicurezza sul lavoro responsabile e consapevole, si è realizzato il progetto Cultura HS percepita dal personale del Gruppo FS" con lo scopo di misurare la valutazione percepita dal personale dell'impegno e della concretezza dei responsabili delle imprese ai vari livelli organizzativi sui temi della salute e sicurezza attraverso una survey, elaborata con la collaborazione della Scuola superiore S. Anna di Pisa, basata su un modello della cultura della sicurezza focalizzato su nove dimensioni organizzative. Il progetto, a cui hanno partecipato le principali società, ha visto il coinvolgimento complessivo di circa 40.000 tra colleghe e colleghi e una partecipazione alla compilazione del questionario superiore al 50%. I risultati della survey sono stati positivi, con particolare evidenza riguardo alla condivisione da parte del personale delle dimensioni organizzative correlate al Commitment aziendale, alla Formazione e alla capacità di Risposte operative ai temi

della sicurezza. Le società, a seguito dei risultati, hanno definito iniziative di miglioramento per rafforzare nel tempo la cultura della sicurezza.

Nei mesi di ottobre, in occasione della Settimana europea della salute e sicurezza sul lavoro, e di novembre si è tenuta da parte delle società la terza edizione del Safety Day, un appuntamento ormai radicato quale giornata dedicata ai progetti di miglioramento della prevenzione e al coinvolgimento del personale. Le iniziative, con la presenza di tutti gli amministratori delegati delle società controllate e sub controllate, sono state incentrate sui temi della sicurezza nella fase di ripartenza delle attività, delle misure di contrasto alla diffusione della pandemia, dello sviluppo del lavoro agile e sulla presentazione di progetti innovativi. All'iniziativa hanno inoltre partecipato i rappresentanti delle OOSS, evidenziando il significato dell'iniziativa e la necessità di rafforzare la cultura della sicurezza per ridurre gli infortuni sul lavoro.

Nel 2021 è continuata la scrupolosa attuazione delle misure di prevenzione, con particolare attenzione alla ripartenza di tutte le attività operative.

Nel corso dell'esercizio inoltre sono state erogate giornate uomo di formazione di materia di salute e sicurezza sul lavoro. I principali corsi hanno riguardato:

- * corso aggiornamento salute e sicurezza lavoratori;

- * corso salute e sicurezza lavoratori generale e specifica;
- * corso salute e sicurezza lavoro dirigenti.

Sempre in relazione alla promozione della salute dei lavoratori, il Gruppo ha promosso la campagna di sensibilizzazione sui corretti stili genitoriali rispetto all'uso e abuso delle nuove tecnologie da parte dei giovanissimi realizzata attraverso tre moduli webinar da due edizioni ciascuno (essere genitori digitali efficaci, come non farsi influenzare dalla rete, prevenire i rischi e il cyberbullismo).

In base ai dati sugli infortuni indennizzati, compresi gli infortuni correlati all'epidemia da Covid-19, in via di definizione da parte dall'ente assicuratore INAIL⁵⁹, si presentano nella successiva tabella i valori per il 2021 nonché quelli del triennio 2021-2019.

La stima dei risultati complessivi evidenzia un aumento degli infortuni e della loro frequenza rispetto al 2020; nel contempo i dati confermano il trend di medio termine di costante riduzione degli infortuni e dell'indice di incidenza rispetto ai dati del 2019, anno precedente al Covid-19.

In tale contesto, anche la stima dei dati del solo settore ferroviario evidenzia un aumento degli infortuni di circa il 10% e dell'indice di incidenza del 10% rispetto al 2020, mentre si rileva una riduzione degli infortuni di circa il 10% e la diminuzione dell'indice di incidenza di circa il 10% rispetto all'analogo periodo del 2019, confermando il processo di miglioramento negli anni.

⁵⁹ Tutti i dati fanno riferimento a statistiche INAIL che, per il calcolo dei giorni persi per infortunio, considerano indennizzati tutti i giorni di calendario a partire dal terzo giorno di assenza. L'indice di gravità di INAIL non permette una scomposizione dei dati per genere. Per quanto riguarda la società Anas SpA, le informazioni riportate nel documento non coprono totalmente l'indicatore.

	2021*	2020	2019
INFORTUNI INDENNIZZATI INAIL***			
INFORTUNI IN OCCASIONE DI LAVORO	909	833	1.090
- di cui donne	132	108	164
- di cui uomini	777	725	926
INFORTUNI MORTALI	2	6	1
- di cui donne			
- di cui uomini	2	6	1
INFORTUNI GRAVI SUL LAVORO	234	214	317
- di cui donne	28	28	50
- di cui uomini	206	186	267
INFORTUNI IN ITINERE	228	198	295
- di cui donne	37	43	79
- di cui uomini	191	155	216
INDICE DI INCIDENZA GENERALE**	15,39	14,04	17,64
- infortuni donne	12,06	10,21	15,80
- infortuni uomini	16,14	14,87	17,99
INDICE DI GRAVITÀ GENERALE	567	612	675

*Dati INAIL 2021 al 18/01/2022 in via di definizione.

**Indice di incidenza: [n. infortuni sul lavoro/consistenza media] *1000 dipendenti.

***Il perimetro delle società rendicontate include: Ferrovie dello Stato SpA, RFI SpA, Trenitalia SpA, Italcertifer SpA, FS Sistemi Urbani Srl, Ferservizi SpA, Italferr SpA, Busitalia Sita Nord SpA, Mercitalia Logistics SpA e Mercitalia Rail Srl.

La società Anas ha registrato nel 2021 un numero di denunce di infortuni sul lavoro pari a 97 con un valore dell'indice di incidenza di 14,4⁶⁰.

60 I dati sono elaborati con gli analoghi criteri utilizzati per le altre società.

SISTEMI DI GESTIONE

Continua l'impegno di Ferrovie dello Stato Italiane e delle principali società del Gruppo nell'attuazione, certificazione e mantenimento dei propri Sistemi di Gestione, tra cui il

Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro, con l'obiettivo di continuare a migliorare le prestazioni del Gruppo. I Sistemi di Gestione integrati vengono utilizzati per raf-

forzare il Sistema di Controllo Interno e di Gestione dei Rischi (SCIGR) nelle sue componenti "ambientale" e "salute e sicurezza sul lavoro".

	QUALITÀ	AMBIENTE	SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO
		✓	
	✓	✓	✓
	✓	✓	✓
	✓	✓	✓
	✓	✓	✓
	✓	✓	✓
	✓	✓	✓
		✓	
	✓		✓
	✓		

Confermata inoltre la Biosafety Trust Certification di Trenitalia, la prima impresa ferroviaria al mondo a ottenere la certificazione che riconosce le best practice adottate in materia di prevenzione e controllo delle infezioni durante la permanenza a bordo, per garantire i più alti livelli di sicurezza a viaggiatori e dipendenti.

Per il sistema di gestione della salute

e sicurezza sul lavoro, i datori di lavoro, individuati all'interno di ciascuna società del Gruppo, sono responsabili della redazione del Documento di Valutazione dei Rischi (DVR) ai sensi del D.Lgs. 81/08; il documento, che contiene la valutazione di tutti i rischi e le misure necessarie da mettere in atto per ridurli al minimo, rappresenta l'elemento cardine dei sistemi

di gestione della sicurezza sul lavoro implementati dalle società del Gruppo. Attraverso tali sistemi, le società mettono a disposizione dei lavoratori gli strumenti necessari per segnalare e gestire le eventuali situazioni di pericolo, nonché definire, in presenza di incidenti, le azioni correttive da porre in essere per il miglioramento continuo del sistema stesso.

IMPEGNO PER LA COMUNITÀ

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane in questi anni si è distinto grazie all'impegno profuso nella realizzazione di iniziative volte ad alleviare il disagio sociale che insiste nelle aree ferroviarie e alla riqualificazione del territorio a favore della comunità.

HELP CENTER

Un impegno enorme, concentrato sulle persone, che per Ferrovie dello Stato Italiane è al centro di una rete di valore condiviso. Gli Help Center sono degli sportelli di ascolto che hanno l'obiettivo di prendere in carico i più deboli della nostra società per avviarli verso percorsi di recupero, collaborando con i servizi sociali e le istituzioni preposte.

L'emergenza sociale, aggravata dalla crisi economica e dal protrarsi dell'emergenza sanitaria, ha investito tutto il territorio nazionale, con una ricaduta significativa nelle stazioni ferroviarie. Il progetto di solidarietà degli Help Center, promosso e realizzato in collaborazione con gli enti locali e il terzo settore, rappresenta un contributo del Gruppo al crescente fenomeno di disagio sociale e al notevole incremento della pressione migratoria diretta verso l'Europa. In questo periodo di emergenza, gli Help Center hanno continuato a operare, nonostante le chiusure e tra mille difficoltà

quali la necessità di sanificare gli ambienti e mantenere il distanziamento, oltre alla mancanza di operatori volontari che hanno dovuto ridurre la loro presenza sui servizi. I servizi più richiesti sono stati la distribuzione di beni di prima necessità, in particolare pasti, e di presidi medico-sanitari (mascherine e gel igienizzante). Incrementate anche le richieste di servizi igienici quali bagni e docce, oltre alla concessione temporanea di nuove aree per allestire i dormitori.

L'emergenza sanitaria ha comportato una rimodulazione dei servizi offerti dagli Help Center, le cui azioni si sono focalizzate su due assi:

- * messa in sicurezza: sono stati incrementati i servizi di doccia e cambio indumenti per le persone non accolte stabilmente, oltre al reperimento e alla distribuzione dei kit di emergenza e sostegno alle persone bisognose, con la raccolta e la distribuzione di generi alimentari e di prima necessità;
- * condivisione e cooperazione: sono state attivate iniziative a sostegno del collegamento tra i servizi operativi per le persone bisognose, le imprese locali, i servizi sanitari, i donatori e i cittadini.

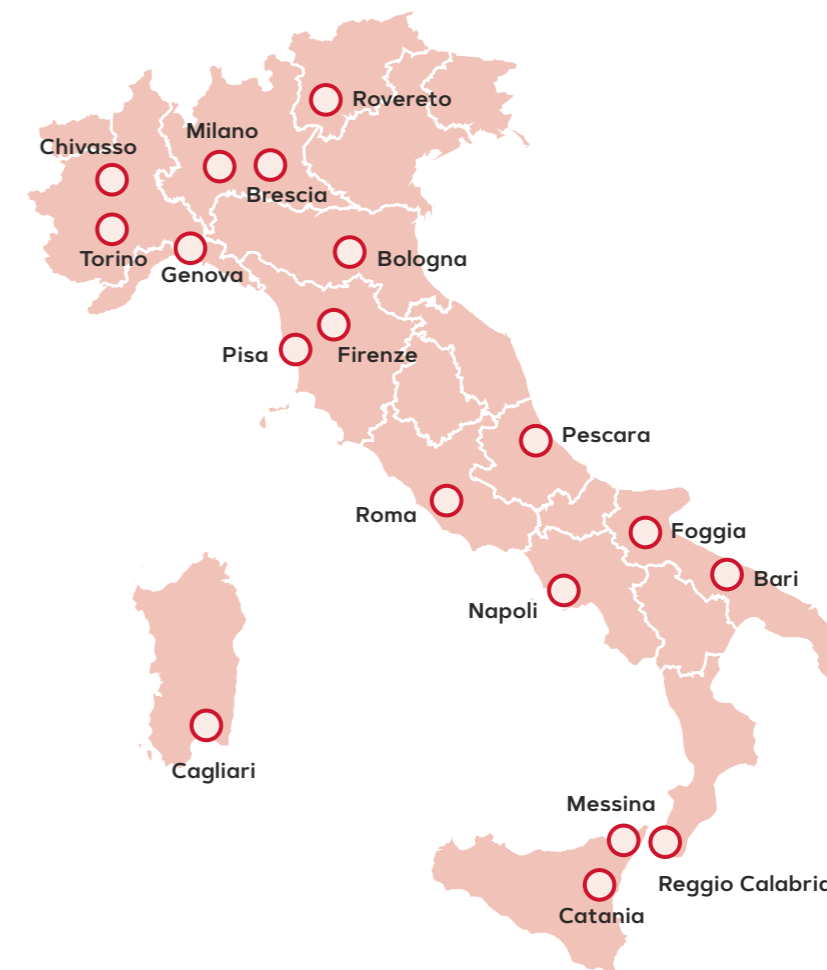
Il Gruppo gioca un ruolo importante in questo progetto, concedendo in comodato d'uso gratuito locali, all'interno o nei pressi delle stazio-

ni ferroviarie, ad associazioni ed enti che si occupano di marginalità ed emergenza sociale, affinché possano creare le strutture degli Help Center. La rete degli Help Center si estende attualmente in 18 stazioni ferroviarie dal Nord al Sud dell'Italia. La superficie totale concessa⁶¹ è pari a 4.777 metri quadrati per un valore commerciale pari a 7.165.500 euro (stimando una media di 1.500 euro al metro quadrato).

Da giugno 2020 e per tutto il 2021, si è potenziata l'attività di supporto alla fragilità sociale attraverso il rafforzamento dell'azione di sorveglianza e prevenzione sanitaria presso l'Help Center di Roma Termini e il Binario 95 dove, grazie a un partenariato con l'Istituto IFO San Gallicano IRCSS, sono stati effettuati gratuitamente oltre 7.000 test Covid-19 (sierologici, tamponi antigenici e molecolari) a persone senza dimora e operatori dei servizi. Tale attività ha permesso di monitorare le dinamiche dei livelli di contagio tra la popolazione più vulnerabile e di favorire l'inserimento delle persone senza dimora in adeguate strutture di accoglienza.

Nel 2021 è giunto a compimento il lavoro di coprogettazione per la creazione a Rovereto di un nuovo modello di Help Center, un centro polifunzionale che vuole essere una vera e propria "accademia di comunità" delle risorse sociali della città.

HELP CENTER ATTIVI



Affinché gli Help Center possano lavorare sinergicamente, il Gruppo si avvale della stretta collaborazione dell'Osservatorio Nazionale della Solidarietà nelle Stazioni (ONDS). L'ONDS, la cui

direzione è affidata alla cooperativa sociale Europe Consulting Onlus, svolge il coordinamento dei centri, la formazione per gli operatori degli Help Center e le analisi nell'ambito del disagio so-

ciale. Nel 2021 il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha destinato circa 125.000 euro per realizzare attività a favore delle persone in stato di disagio sociale.

⁶¹ Non rientrano nel computo dei dati relativi alla superficie totale concessa in comodato d'uso gratuito gli Help Center di Bari e Chivasso in quanto, sebbene partner della rete, utilizzano locali di loro proprietà adiacenti alle relative stazioni ferroviarie.

CENTRI DI ACCOGLIENZA

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

- * l'Ostello Caritas Don Luigi Di Liegro a Roma;
- * il Centro Rifugio Caritas a Milano;
- * il Centro Diurno Binario 95 a Roma;
- * il Progetto Arca onlus a Milano;
- * il Centro Pedro Arrupe a Roma, per richiedenti asilo e rifugiati politici gestito dall'Associazione Centro Astalli. Tale centro, attivo dal 2002, ha sede nei locali dell'ex Ferrotel di Roma Smistamento.

La superficie totale, concessa in comodato d'uso gratuito per attività sociali svolte nei centri di accoglienza, corrisponde a circa 11.016 metri quadrati, per un valore complessivo stimato pari a 16.524.000 euro (valore medio di 1.500 euro al metro quadrato).

Complessivamente la superficie totale concessa nel 2021 in comodato d'uso gratuito per attività sociali (Help Center e Centri di accoglienza) corrisponde a 15.793⁶² metri quadrati, per un valore complessivo stimato pari a 23.689.500 euro (valore medio di 1.500 euro al metro quadrato).

RIUSO DEL PATRIMONIO IMMOBILIARE E LINEE FERROVIARIE DISMESSE

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane possiede, oltre agli asset funzionali all'esercizio del core business, un esteso patrimonio immobiliare parzialmente non utilizzato, costituito da stazioni, caselli e sedimi ferroviari. Ad oggi 390 stazioni, d'intesa con gli enti locali e l'associazionismo, sono state dedicate ad attività che prevedono la valorizzazione del territorio o l'attivazione di servizi a favore della cittadinanza⁶³. Complessivamente sono stati destinati a finalità sociali spazi per circa 156.704⁶⁴ metri quadrati per un valore complessivo di circa 156.704.000 euro (valore medio di 1.000 euro al metro quadrato). Le linee ferroviarie dismesse, potenzialmente destinabili a usi sociali e per la mobilità dolce, sono quantificabili in circa 1.168 chilometri. Attualmente circa 496 chilometri di linee dismesse sono state trasformate in linee turistiche, percorsi ciclabili e greenways.

Altra attività riconducibile alla valorizzazione sociale del patrimonio ferroviario del Gruppo è rappresentata dai percorsi ferroviari destinati a treni storico-turistici. Tale riuso preserva la funzionalità ferroviaria e il ruolo territoriale di linee secondarie, oramai oggetto di scarsa richiesta di trasporto commerciale.



62 Il dato relativo alla superficie comprende la rete degli Help Center (4.777 metri quadrati) e i Centri di Accoglienza (11.016 metri quadrati). A questa superficie va aggiunto, per le finalità sociali e culturali, il Museo della Shoah (7.000 metri quadrati a Milano Centrale), concesso all'omonima Fondazione per un canone simbolico.

63 Il numero si riferisce alle stazioni interessate da almeno un contratto di comodato d'uso gratuito.

64 Il numero si riferisce a fabbricati concessi in comodato d'uso gratuito all'interno e all'esterno della stazione; per quanto riguarda i piazzali esterni alle stazioni e/o terreni, sono stati concessi dal Gruppo circa 3.674.206 metri quadrati.

DNF PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO

Nel seguito si riportano i principali eventi dell'esercizio:

PROSEGUE L'EPIDEMIA DA COVID-19

Nel 2021 è continuata l'emergenza di sanità pubblica di interesse internazionale per l'epidemia da Covid-19 dichiarata dall'Organizzazione mondiale della Sanità nel 2020.

L'Italia, che nel 2020 è risultata uno dei paesi più coinvolti con una conseguente forte pressione sul sistema sanitario del Paese, ha visto l'emanazione da parte delle autorità Governative di una serie di provvedimenti tesi al contenimento del rischio di ulteriore espansione del virus Covid-19 presso la popolazione italiana anche per il 2021.

La trasmissione del virus Covid-19 è continuata, nonostante le misure per il contenimento della situazione pandemica poste in essere dalle Autorità Sanitarie di molti paesi del mondo e l'Italia, con il Decreto Legge n. 105 del 23 luglio 2021, convertito con la legge n. 126 del 16 settembre 2021, ha prorogato lo stato di emergenza fino al 31 dicembre 2021, successivamente ulteriormente prorogato con il Decreto Legge n. 221 del 24 Dicembre 2021 convertito con modificazioni con la Legge n. 11 del 18 febbraio 2022 fino al 31 marzo 2022. La tematica, con riferimento ai provvedimenti emanati sia

a livello nazionale che europeo in relazione all'emergenza epidemio-logica, è ampiamente trattata nel paragrafo *Evoluzione normativa* della presente Relazione sulla gestione, al quale si rinvia per maggiori dettagli.

IL GRUPPO FS AL SERVIZIO DEL PAESE HA INTRAPRESO NEL 2021 NUOVE INIZIATIVE E MISURE PER IL CONTENIMENTO DELL'EMERGENZA SANITARIA: HUB VACCINALE PRESSO ROMA TERMINI, TRENO SANITARIO, TEST ANTIGENICI GRATUITI NELLE PRINCIPALI STAZIONI E TRENO COVID-FREE

Più nel dettaglio, l'8 marzo 2021 sono stati presentati a Roma Termini il primo hub vaccinale nazionale e il treno sanitario per il trasporto di malati di Covid-19 o malati gravi, messo a disposizione di Protezione Civile e Croce Rossa Italiana.

La stazione di Roma Termini rappresenta il primo grande hub ferroviario italiano a ospitare un polo per le vaccinazioni contro il Covid-19, secondo quanto previsto dal Piano strategico nazionale per la vaccinazione. A pieno regime, si sono effettuate circa 1.500 vaccinazioni al giorno. Il polo, nato dalla collaborazione del Gruppo FS Italiane con la regione Lazio e la Croce Rossa Italiana, si estende per circa 1.900 metri quadrati all'esterno dello scalo ferroviario, in una sezione del parcheggio di

piazza dei Cinquecento. Il Gruppo FS ha messo a disposizione l'area, di proprietà di FS Sistemi Urbani Srl, e ha fornito con Grandi Stazioni Rail SpA tutto il supporto logistico: linea e fornitura elettrica, allacci idrici, segnaletica e opere stradali, illuminazione dell'area, servizi di vigilanza e di pulizia dell'area.

Il treno sanitario, presentato nella stessa data, è un convoglio che consente di trasferire e curare i pazienti con personale sanitario dedicato su carrozze equipaggiate con specifiche attrezzature mediche. Il convoglio, che è impiegato a servizio del Paese per emergenze e calamità, è stato realizzato da Trenitalia SpA per il Gruppo FS nelle Officine manutenzione ciclica di Voghera in collaborazione con il Dipartimento della Protezione Civile e dell'Agenzia Regionale Emergenza Urgenza della Lombardia (AREU).

Il treno può avere la funzione di trasporto pazienti verso altre zone d'Italia o all'estero, per alleggerire la pressione sulle strutture ospedaliere, oltre a rappresentare un'integrazione al servizio sanitario territoriale per la gestione delle emergenze, in caso di utilizzo come Posto medico avanzato. L'utilizzo del treno è definito da una convenzione sottoscritta da Trenitalia, Dipartimento della Protezione Civile e AREU.

Inoltre, il Gruppo FS ha messo a disposizione della Croce Rossa Italiana ulteriori spazi dove allestire tensostrutture per effettuare tamponi rapidi antigenici gratuiti alla popolazione nelle stazioni di Roma Termini, Bari, Bologna, Cagliari, Firenze Santa Maria Novella, Milano Centrale, Napoli Centrale, Palermo, Reggio Calabria, Torino Porta Nuova, Venezia Mestre e Genova.

IL GRUPPO FS HA ACCELERATO GLI INVESTIMENTI NEL LAZIO CON IL PIANO SALARIA

Il 13 marzo 2021 è stato effettuato il sopralluogo sui cantieri in provincia di Rieti dove sono in corso i nuovi lavori per il Piano Salaria, per continuare nell'impegno preso del Gruppo FS attraverso la società controllata Anas SpA nel potenziare la propria rete stradale e la mobilità regionale.

Gli investimenti previsti nel Lazio ammontano a 463 milioni di euro, di cui 444 per interventi di potenziamento e riqualificazione, mentre ulteriori 19 sono stati indirizzati per il progetto Smart Road. Il Piano Salaria riguarda anche la regione Marche per un investimento di circa 369 milioni di euro, mentre il costo complessivo degli interventi nelle due Regioni ammonta ad oltre 831 milioni di euro per nuove opere e manutenzione programmata.

Il piano di potenziamento è stato suddiviso in due fasi:

- * la prima fase riguardante gli interventi immediati, ossia l'adeguamento e la messa in sicurezza dell'arteria, nella sua configurazione attuale, attraverso interventi di manutenzione programmati atti a risolvere situazioni locali (come le intersezioni a raso) e per migliorare gli standard mantenitivi delle opere stradali esistenti (opere d'arte, gallerie, impianti tecnologici). Sono previste inoltre opere che, pur risolvendo situazioni puntuali, sono propedeutiche al potenziamento della successiva fase 2 (corsie di arrampicamento);
- * la seconda fase riguardante invece gli interventi di potenziamento dell'arteria, con lavori di nuova costruzione che riguardano il raddoppio della stessa, da due a quattro corsie per senso di marcia. Attraverso questi lavori verranno innalzati i livelli di servizio ottimali riducendo notevolmente i tempi di percorrenza.

IL GRUPPO FS PER IL TRASPORTO MERCI HA PREVISTO INVESTIMENTI PER CIRCA 112 MILIONI DI EURO NEL PORTO DI TRIESTE PER IL CONSOLIDAMENTO DELL'ASSE CON L'INTERPORTO DI PORDENONE

Il 13 marzo 2021 il Gruppo FS ha comunicato che è previsto l'investimento per circa 112 milioni di euro

da parte di RFI SpA per consolidare l'asse con l'interporto di Pordenone e aumentare così il traffico merci nel porto di Trieste. I principali interventi, con cui il Gruppo ha avviato, nel mese di marzo, il riassetto dello scalo ferroviario al servizio del bacino portuale della stazione di Trieste Campo Marzio, riguardano un nuovo fascio di binari, il collegamento alla nuova piattaforma logistica e l'aumento della potenzialità dell'infrastruttura.

Il porto di Trieste, importante snodo per i flussi dell'interscambio terra-mare che interessano il mercato del Centro ed Est Europa, è inserito quale hub strategico nei corridoi merci Baltico-Adriatico e Mediterraneo e ha registrato negli anni scorsi uno degli incrementi più alti in Italia per il traffico di merci, mantenendo la sua forte vocazione verso il sistema di trasporto ferroviario.

Nei giorni precedenti era stato inaugurato anche il primo collegamento su rotaia tra l'interporto di Pordenone e il porto di Trieste. Lo shuttle ferroviario fa parte di un più ampio accordo tra le due realtà, finalizzato alla creazione di una vera e propria piattaforma logistica regionale, a partire dallo scalo giuliano, e nasce dalla necessità di alleggerire la linea ferroviaria Pontebbana, a rischio saturazione. Il nuovo collegamento di andata e ritorno tra Trieste e Pordenone va ad aumentare il

numero delle tratte ferroviarie che collegano alcuni tra i principali porti continentali e il numero di treni settimanali operativi nello scalo ferroviario pordenonese.

INNOVAZIONE: RFI SPA HA AVVIATO INVESTIMENTI PER 2,6 MILIONI DI EURO PER INTEGRARE LA TECNOLOGIA INNOVATIVA DI RETE MOBILE 5G E QUELLA SATELLITARE PER GARANTIRE LA MASSIMA EFFICIENZA DELLA RETE FERROVIARIA IN TERMINI DI MANUTENZIONE E RIDURRE AL MINIMO GLI IMPATTI SULLA CIRCOLAZIONE

Il 17 marzo 2021 RFI SpA ha comunicato di essere promotrice per il Gruppo FS – insieme alla Fondazione Ugo Bordoni (FUB), ente di ricerca in house della Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero dello Sviluppo Economico e l’Autorità per Garanzie nelle Comunicazioni nonché riferimento tecnico in Italia nel settore delle telecomunicazioni – dell’innovativo progetto internazionale Diagnostic Integrated Networks of Satellite and 5G (DINoS5G).

Il progetto DINoS5G, approvato e finanziato dall’European Space Agency (ESA), ha lo scopo di integrare le tecnologie 5G e satellitare al fine di realizzare sistemi di diagnostica predittiva capaci di elaborare in tempo reale un elevato numero di segnali provenienti dai sensori installati diffusamente sulla rete ferroviaria e dai sistemi di misura installati a bordo dei treni diagnostici, consentendo una gestione rapida ed efficace delle segnalazioni degli impianti.

La manutenzione predittiva consentirà di innalzare ancor più gli standard di efficienza della rete. Nel futuro sarà così possibile monitorare l’infrastruttura anche attraverso l’impiego di veicoli a guida autonoma, fino ad intervenire ancor prima del verificarsi di un’eventuale anomalia. La firma dell’accordo fra RFI SpA e l’ESA ha dato concretamente inizio alle attività di progetto, che avranno una durata complessiva di due anni, per un investimento complessivo di 2,6 milioni di euro.

Coinvolte nella partnership, oltre a RFI SpA e FUB, anche realtà del mondo istituzionale, della ricerca e dell’imprenditorialità nazionale nei settori telecomunicazioni, spazio e ferroviario, come TIM, Telespazio, Fondazione Bruno Kessler, MerMec e Marini Impianti Industriali.

IL GRUPPO FS, ATTRAVERSO RFI, HA PREVISTO UN INVESTIMENTO COMPLESSIVO DI CIRCA 130 MILIONI DI EURO PER LA SICUREZZA CON LA REALIZZAZIONE DI NUOVI TRENI PER LA FLOTTA DIAGNOSTICA DI RFI

Nel mese di giugno 2021 Rete Ferroviaria Italiana SpA ha sottoscritto un accordo con Stadler e Mermec per la realizzazione e la consegna di cinque nuovi treni diagnostici bimodali, per un investimento complessivo di circa 130 milioni di euro.

La nuova commessa evidenzia l’impegno di RFI SpA nella volontà di accelerare sul progetto di rinnovo e ampliamento della propria

flotta diagnostica, iniziato concretamente nei primi mesi del 2021 con l’arrivo sui binari di Aldebaran 2.0 e il completamento del rinnovo del treno diagnostico Alta velocità Diamante 2.0, presentato a Expo Ferroviaria Milano 2021.

I cinque nuovi treni – a composizione bloccata a tre casse, con trazione bimodale (diesel ed elettrica) e compatibili con l’evoluto sistema ERTMS – saranno operativi in tutta Italia per ispezionare l’infrastruttura ferroviaria, controllando in tempo reale binari, linea elettrica, sistemi di segnalamento e telecomunicazione. I nuovi convogli diagnostici saranno in grado di viaggiare su tutte le linee, di monitorare e di acquisire le informazioni necessarie per mantenere in efficienza gli oltre 16.700 chilometri di rete ferroviaria nazionale e di aumentare la sicurezza operativa di tutti i treni.

La loro omologazione e messa in servizio è prevista per il 2023.

Il progetto di sviluppo e potenziamento della flotta, del valore complessivo di circa 585 milioni di euro, comprende, oltre a interventi di revamping, anche la fornitura di quindici nuovi autocarrelli diagnostici bimodali, la realizzazione di tre carri diagnostici K12 e la fornitura di sette nuovi convogli per la verifica interna delle rotaie mediante misure ad ultrasuoni e la diagnostica delle gallerie.

Il servizio di diagnostica mobile ha numerosi vantaggi: permette di raccogliere informazioni sullo stato dell’infrastruttura, consentendo non solo l’individuazione e l’eliminazione tempestiva di anomalie

ma, soprattutto, di supportare la programmazione della manutenzione ordinaria così da ottimizzare tempi e costi degli interventi.

A testimoniare l’eccellenza sul campo della struttura Servizi per i Rotabili e per la Diagnostica della Direzione Produzione di RFI sono:

- * l’estensione della certificazione del Sistema di Gestione degli Asset di RFI, acquisita nel 2019 ai sensi della norma UNI ISO 55001, agli asset tangibili mobili (veicoli ferroviari per la diagnostica e la manutenzione dell’infrastruttura ferroviaria) e intangibili (competenze per la diagnostica e gestione dei veicoli ferroviari);
- * la certificazione in qualità di Soggetto Responsabile della Manutenzione (SRM) dei propri veicoli ferroviari impiegati per la manutenzione dell’infrastruttura ferroviaria, ai sensi del regolamento UE n. 445/2011 e del regolamento UE n. 779/2019.

LINEA NAPOLI-BARI AV: RFI AGGIUDICA L’ULTIMO APPALTO PER I LAVORI DELLA HIRPINIA-ORSARA PER CIRCA 1,1 MILIARDI

Si è chiusa il 22 giugno 2021, con l’aggiudicazione dei lavori al Consorzio formato dal Gruppo Webuild (70%) e Pizzarotti (30%), la gara d’appalto lanciata da RFI SpA per la tratta Hirpinia-Orsara della nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità Napoli-Bari. L’aggiudicazione segna un altro decisivo passo in avanti compiuto da RFI SpA verso il completamento, nei tempi pre-

visti, di una linea strategica per il meridione d’Italia e, come corridoio Scandinavo – Mediterraneo, parte integrante del Trans-European Transport Network (TEN-T).

Il Consorzio vincitore si è aggiudicato la gara, indetta sulla base di criteri economici e tecnici relativi anche ai tempi di esecuzione, per un importo di circa 1,075 miliardi di euro. L’investimento complessivo da parte di RFI SpA, comprensivo di altri costi e voci di spesa, sarà di circa 1,53 miliardi di euro. L’aggiudicazione conferma il programma di RFI SpA, che prevede l’attivazione del collegamento ferroviario diretto tra i due capoluoghi entro il 2023 e il completamento di tutte le attività relative all’ultimo lotto aggiudicato entro il primo semestre 2027.

POTENZIAMENTO DELLA RETE NEL MEZZOGIORNO CON GRANDI OPERE IN SICILIA

In data 22 marzo 2021 sono state perfezionate le gare d’appalto relative ai lavori di raddoppio della linea Messina-Catania e alla ricostruzione del Viadotto fra Caltagirone e Gela. Il valore dell’appalto a base di gara è di 1,1 miliardi di euro.

RFI SpA ha aggiudicato inoltre la gara di appalto integrato per i lavori di progettazione e ricostruzione del Viadotto fra Caltagirone e Niscemi, primo intervento finalizzato al ripristino della circolazione ferroviaria nella tratta Caltagirone – Gela. L’importo dei lavori a base d’asta è di oltre 10 milioni di euro.

Nel mese di giugno 2021, nell’am-

bito dell’impegno del Gruppo FS per potenziare la rete ferroviaria nel Mezzogiorno, RFI SpA ha inoltre aggiudicato, per un importo di circa 640 milioni di euro, la gara d’appalto integrato per il raddoppio della tratta ferroviaria Fiumefreddo-Taormina/Letojanni lungo la Messina-Catania. I lavori saranno assegnati a un consorzio di imprese che vede come capofila Webuild (ex Salini Impregilo) e imprese mandanti Pizzarotti e Astaldi.

L’intervento prevede la realizzazione di 15 chilometri di nuova linea a doppio binario, di cui 10 in galleria, tra Fiumefreddo e Taormina, con un collegamento per la stazione di Letojanni. L’intera linea Palermo Messina-Catania avrà caratteristiche di collegamento ad alta velocità per passeggeri e merci.

IL GRUPPO FS TRAMITE RFI SPA HA REALIZZATO UN INVESTIMENTO COMPLESSIVO DI CIRCA 80 MILIONI DI EURO CON L’ATTIVAZIONE DEL NUOVO APPARATO TECNOLOGICO MULTISTAZIONE VENEZIA SANTA LUCIA - VENEZIA MESTRE

Dal 4 luglio 2021 è operativo un nuovo e modernissimo sistema computerizzato per gestire la circolazione dei treni, nel nodo ferroviario di Venezia, direttamente da un unico Posto Centrale situato a Mestre. L’investimento economico di questa prima fase, che prevede anche la successiva messa in opera di una nuova sotto-stazione elettrica, ammonta complessivamente a circa 80 milioni di euro.

Questa prima tranche di interventi, che hanno riguardato la stazione di Venezia Santa Lucia e il sistema di distanziamento dei treni sui ponti che collegano Venezia e Mestre, contribuirà ad aumentare la capacità dell'infrastruttura, in linea con quanto previsto nell'Accordo Quadro per il Trasporto Pubblico Locale sottoscritto tra RFI SpA e Regione Veneto.

TRENITALIA C2C - DIRECT AWARD

Il 18 luglio 2021 è stato firmato da parte di Trenitalia c2c il contratto Direct Award, efficace a partire dal 25 luglio 2021.

Il Direct Award ha una durata di 2 anni più eventuali ulteriori 2 anni e, a fronte di una marginalità ridotta ma garantita, non prevede alcun rischio in capo alla società sull'eventuale oscillazione dei ricavi. Tale rischio resta in capo al Dipartimento dei Trasporti inglese.

ROMA TERMINI, ALLO STUDIO UN MAXI IMPIANTO GREEN

A partire dal mese di agosto è allo studio il progetto per la costruzione di un maxi parco fotovoltaico da realizzare sulla copertura del nuovo parcheggio multipiano ormai ultimato e ubicato sopra il fascio binari della stazione Roma Termini. Il progetto prevede l'installazione di circa 3.400 pannelli solari per una potenza totale di circa 1,5 megawatt di picco (MWp).

L'opera, il cui costo è stimato in 2 milioni di euro, fa parte del più ampio piano del Gruppo che prevede una serie di iniziative per la razionalizzazione energetica e il taglio

delle emissioni atmosferiche dei siti gestiti da Grandi Stazioni Rail. L'obiettivo perseguito dal Gruppo FS è migliorare le performance ambientali, in modo da centrare la neutralità carbonica entro il 2050 sia rispetto all'energia acquistata sia in relazione a quella autoprodotta dalle società del Gruppo (inclusa l'energia da trazione su ferro e su gomma) e usata per gli impianti fissi (officine, stazioni, uffici, gallerie, strade). È infatti previsto anche un investimento di 60 milioni di euro entro il 2024 per spingere la produzione di energia rinnovabile negli impianti di manutenzione dei treni.

TRENITALIA, AGGIUDICATA AD ALSTOM LA GARA PER ULTERIORI 150 NUOVI TRENI REGIONALI

Il 6 agosto 2021, con un accordo quadro, Trenitalia SpA ha affidato ad Alstom la costruzione di ulteriori 150 nuovi treni elettrici destinati al trasporto regionale a seguito di una procedura di bando di gara europea, aggiudicata con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa. L'importo economico complessivo è pari a circa 910 milioni di euro. L'investimento è reso possibile dai Contratti di Servizio di lunga durata sottoscritti da Trenitalia SpA con le singole Regioni.

I nuovi treni monopiano e a media capacità di trasporto saranno progettati e costruiti negli stabilimenti italiani di Savigliano, Sesto San Giovanni e Bologna, dove sono già prodotti i treni Jazz e Pop, con rilevanti e positive ricadute sul piano occupazionale in un

momento fondamentale di rilancio e ripartenza del Paese. L'accordo quadro prevede un minimo garantito di 38 treni e conferma il continuo e costante impegno di Trenitalia SpA per assicurare crescenti livelli di qualità per tutti i viaggiatori del trasporto regionale. I convogli, caratterizzati dalle più evolute ed efficaci soluzioni tecniche, quali ERTMS, videosorveglianza e predisposizione per il wi-fi, rispettano tutte le caratteristiche di sostenibilità ambientale, essendo riciclabili fino al 97% e con una riduzione di circa il 30% delle emissioni rispetto ai treni precedenti.

GRUPPO FS: NEL MANAGEMENT COMMITTEE DEL CER È STATO NOMINATO L'AMMINISTRATORE DELEGATO DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

Il 29 settembre 2021 l'Amministratore Delegato del Gruppo FS Luigi Ferraris è stato nominato membro del Comitato di Gestione (Management Committee) del CER (Community of European Railways and Infrastructure Companies), la comunità europea che raggruppa le compagnie e i gestori ferroviari, per il biennio 2022-2023.

Il CER rappresenta, verso le diverse istituzioni europee, gli interessi di circa 70 membri con l'obiettivo di migliorare le condizioni di sviluppo e il quadro regolatorio del business ferroviario; ha sede a Bruxelles e svolge la sua attività in un confronto costante con il Parlamento, la Commissione e il Consiglio.

ATTIVATO DA RFI SPA NUOVO ACC MULTISTAZIONE NEL NODO DI ROMA PER UN INVESTIMENTO COMPLESSIVO DI CIRCA 10 MILIONI DI EURO

Il giorno 21 novembre RFI SpA ha attivato un nuovo Apparato Centrale Computerizzato Multistazione (ACC-M) nelle stazioni di Fidene, Nuovo Salario, Val D'Ala e Roma Nomentana. La nuova tecnologia migliorerà sensibilmente la regolarità della tratta Settebagni - Roma Tiburtina, sulla linea FL1 Fiumicino Aeroporto - Orte, e sarà gestita dal Posto Centrale di Roma Termini. Questa attivazione, che ha coinvolto 130 persone tra RFI e imprese appaltatrici, rappresenta un ulteriore tassello del potenziamento tecnologico in corso nel nodo di Roma, per offrire un servizio sempre più efficiente e performante. Si tratta infatti di uno dei sistemi di massimo livello, tra i più avanzati e tecnologici al mondo, nel settore del segnalamento ferroviario. L'incremento dell'affidabilità dell'infrastruttura e una migliore gestione del traffico dei treni in termini di standard di regolarità e puntualità sono tra i benefici portati da questa tecnologia di ultima generazione.

Completano il quadro degli interventi di adeguamento dei Piani Regolatori di Stazione, il rinnovo del Sistema di Controllo Marcia Treni (SCMT), l'aggiornamento dei sistemi automatici per le Informazioni al Pubblico e l'estensione del Sistema Comando e Controllo Multistazione (SCCM), per un impegno economico complessivo di circa 10 milioni di euro.

IL MIMS E RFI SPA HANNO SOTTOSCRITTO L'AGGIORNAMENTO 2020-2021 DEL CONTRATTO DI PROGRAMMA 2017-2021, PARTE INVESTIMENTI, CHE PREVEDE ULTERIORI RISORSE PER 31,7 MILIARDI

Il 26 novembre 2021 il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e Rete Ferroviaria Italiana SpA hanno sottoscritto l'Aggiornamento 2020-2021 del Contratto di programma 2017-2021, parte Investimenti, che prevede l'assegnazione di ulteriori risorse per un valore di circa 31,7 miliardi di euro.

L'Aggiornamento recepisce l'evoluzione della programmazione e dei finanziamenti e in maniera sinergica e complementare finalizza le risorse delle Leggi di Bilancio 2020 e 2021, contrattualizzando in un unico atto tutti gli investimenti da avviare e quelli per dare continuità alle opere in corso, già approvate nell'Aggiornamento 2018-2019 del Contratto di programma, al fine di garantirne l'immediata attuazione.

Le risorse finanziarie contrattualizzate nell'Aggiornamento 2020-2021 consentiranno, in coerenza con gli obiettivi del PNRR, l'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria esistente al fine di garantire maggiore efficienza e sicurezza e una migliore quantità e qualità dei servizi, ma anche lo sviluppo di nuove infrastrutture volte a colmare il gap infrastrutturale Nord-Sud, puntare all'alta velocità e alla velocizzazione della rete per passeggeri e merci,

potenziando i nodi e le direttrici ferroviarie, completare i corridoi ferroviari TEN-T e le tratte di valico, potenziare i nodi e le direttrici ferroviarie, incrementare qualità e quantità del trasporto su ferro, promuovere l'intermodalità sviluppando l'integrazione con le altre tipologie di trasporto.

PUBBLICATO IL BANDO DI GARA PER IL RADDOPPIO DELLA TRATTA TERMOLI-RIPALTA PER UN INVESTIMENTO COMPLESSIVO DI CIRCA 594 MILIONI DI EURO

Nel mese di dicembre 2021 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il bando di gara per la progettazione e realizzazione del raddoppio della tratta Termoli - Ripalta, secondo lotto funzionale della linea Termoli - Lesina (24,9 km), il cui valore a base di gara è di 438 milioni di euro.

Il progetto definitivo è stato approvato con ordinanza n. 3 del 24 giugno 2021 a firma del Commissario di Governo per il Completamento del Raddoppio della linea Pescara - Bari (tratta Termoli - Lesina).

L'intervento, che si colloca parte in territorio molisano e parte in territorio pugliese, prevede uno sviluppo del tracciato prevalentemente in variante, con la dismissione della linea ferroviaria esistente. In questo modo saranno incrementate la capacità e la regolarità del traffico ferroviario su tutta la Direttrice Adriatica, con una riduzione dei tempi di percorrenza di circa 40 minuti tra Bologna e Bari e di circa 60 minuti fino a Lecce.

Il completamento dell'opera, ritenuta strategica per potenziare i collegamenti ferroviari lungo l'intera Direttrice Adriatica, da Nord a Sud, è previsto nel 2028 e l'investimento complessivo è di circa 594 milioni di euro.

Per quanto riguarda il primo lotto, da Ripalta a Lesina (circa 7 chilometri), affidato a marzo 2021, per un importo di circa 59 milioni di euro ed un investimento complessivo di 106 milioni, sono in fase di ultimazione le attività di progettazione esecutiva a cura dell'Appaltatore, a seguire la fase di apertura dei cantieri; l'ultimazione dei lavori è prevista nel 2025.

PUBBLICATO IL BANDO DI GARA DA 2,7 MILIARDI DI EURO PER ERTMS (EUROPEAN RAIL TRANSPORT MANAGEMENT SYSTEM) IN TUTTA ITALIA

Il 27 dicembre 2021 è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea il bando di gara europeo di Rete Ferroviaria Italiana SpA del valore di 2,7 miliardi di euro per la progettazione e la realizzazione su tutto il territorio nazionale del sistema ERTMS (European Rail Transport Management System), sistema per la supervisione e il controllo del distanziamento dei treni operativo in Italia da oltre dieci anni sulle linee Alta Velocità/Alta Capacità.

La pubblicazione è in linea con gli impegni e la programmazione del PNRR, che prevede di attrezzare con la tecnologia ERTMS 3.400 chilometri di rete entro il 2026.

Il bando si aggiunge a quello

emesso nel corso del 2021 per l'attrezzaggio di circa 700 chilometri di linee ferroviarie in Sicilia, Lazio, Abruzzo e Umbria.

L'indirizzo strategico di RFI è di accelerare l'implementazione dell'ERTMS su tutta la propria rete entro il 2036, in armonia con gli investimenti tecnologici di rinnovo degli apparati di stazione digitali già in corso, andando progressivamente a sostituire i sistemi di segnalamento preesistenti con tecnologia tutta digitale ed interoperabile.

A installazione conclusa, la rete nazionale conterà circa 16.800 chilometri di linea attrezzati con la più avanzata tecnologia per il traffico ferroviario, rinnovando tutto il sistema di comando e controllo e segnalamento di cui ERTMS è parte integrante.

FS ITALIANE, CON IL SUPPORTO DI BEI E CDP, HA OTTENUTO UN CONTRIBUTO A FONDO PERDUTO DI SEI MILIONI DI EURO PER L'INSTALLAZIONE DEL SISTEMA ERTMS A BORDO DELLA FLOTTA DI TRENITALIA

Il 27 dicembre 2021 Ferrovie dello Stato Italiane SpA, con il supporto della Banca Europea per gli Investimenti (BEI) e della Cassa Depositi e Prestiti (CDP), ha ottenuto un contributo a fondo perduto di circa sei milioni di euro per l'installazione del sistema ERTMS a bordo della flotta di Trenitalia.

Nel dettaglio, attraverso BEI, circa quattro milioni di euro saranno impiegati per l'installazione

dell'ERTMS su 76 treni ibridi regionali e, attraverso CDP in veste di implementing partner, un contributo a fondo perduto di circa 2,2 milioni di euro sarà riservato all'aggiornamento del sistema su 12 convogli Alta Velocità destinati al traffico internazionale e transfrontaliero Italia - Svizzera - Germania (sette ETR 610) e al traffico interno alla Grecia (cinque ETR 470). In particolare, i treni Alta Velocità saranno oggetto di un upgrade tecnologico con l'installazione a bordo dell'ERTMS Baseline 3, che costituisce la versione più aggiornata del sistema di controllo della marcia del treno.

I progetti proposti sono stati selezionati nell'ambito di due bandi europei del programma Connecting Europe Facility (CEF) Transport Blending, strumento progettato dalla UE per sostenere nuovi investimenti nel settore dei trasporti. Per Trenitalia SpA si tratta del primo caso di finanziamento nell'ambito del programma CEF per la programmazione 2014-2020.

L'importanza del sistema ERTMS per una migliore gestione della circolazione ferroviaria è anche confermata dal Decreto Legge "Infrastrutture", che ha istituito un fondo di 60 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, con l'obiettivo di finanziare i costi di installazione del sistema tecnologico a bordo dei treni.

INIZIATIVE PER L'INTERNAZIONALIZZAZIONE

IL GRUPPO FS HA ACQUISITO COMMESSE PER L'ALTA VELOCITÀ NEI PAESI BALTICI E IN TUNISIA

Il Gruppo FS Italiane nei primi mesi del 2021 ha acquisito commesse per circa 110 milioni di euro nei Paesi Baltici e in Tunisia.

La commessa più rilevante sul piano strategico, anche se di importo economicamente inferiore, è quella relativa all'alta velocità nell'area baltica, perché ha consentito al Gruppo FS di entrare in un progetto di più ampie dimensioni, finanziato per la maggior parte dall'Unione Europea, che nel futuro potrebbe offrire ulteriori possibilità di lavoro. Il progetto per la realizzazione della Rail Baltica, gestito dall'agenzia intergovernativa Rb Rail As con un investimento complessivo di circa 5,8 miliardi di euro, finanziato per l'85% dall'Unione Europea, prevede 870 chilometri di nuova linea Alta Velocità interoperabile a doppio binario per il trasporto di passeggeri e merci, attraverso tre paesi baltici (Estonia, Lettonia e Lituania), sette stazioni passeggeri e tre nuovi terminali merci multimodali, e ulteriori connessioni con aeroporti e porti. Il Gruppo FS, attraverso Italferr SpA in consorzio con la tedesca Deutsche Bahn e la spagnola Idom, si è aggiudicato il contratto per il supporto alle attività di elettrificazione di 87 chilometri della nuova linea Alta Velocità Rail Baltica che connette Estonia, Lettonia e Lituania al continente eu-

ropeo, per un valore complessivo di quasi 30 milioni di euro e della durata di sette anni. Italferr SpA si occuperà della progettazione, preparazione dei bandi di gara, assistenza tecnica al cliente e direzione lavori per l'elettrificazione della linea.

In Tunisia, Italferr SpA per il Gruppo FS, in partnership con la società Comete, si è aggiudicata la gara per l'assistenza tecnica alle Ferrovie tunisine per l'ammodernamento di due linee ferroviarie: Sousse - Mahdia e Tunisi - Kasserine, per un valore complessivo dell'opera di circa 80 milioni di euro.

CONSEGNATO IN INDIA IL PRIMO TRENO PROTOTIPO PER LE DUE LINEE METRO DI KANPUR & AGRA

Il 3 novembre 2021, in India è stato consegnato il primo treno prototipo per le due linee metro di Kanpur & Agra, milestone fondamentale per l'implementazione dell'intervento che cambierà il trasporto di massa nell'Uttar Pradesh.

RAFFORZATA LA POSIZIONE DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE IN INGHILTERRA ATTRAVERSO L'ALLEANZA CONCLUSA DA TRENITALIA SPA CON LA COMPAGNIA FERROVIARIA LOCALE FIRST GROUP PER LA REALIZZAZIONE DI INVESTIMENTI "GREEN" CON FONDI GOVERNATIVI INGLESI.

Nel mese di novembre il Gruppo FS ha rafforzato la posizione attraverso l'alleanza conclusa da Trenitalia SpA con la compagnia

ferroviaria locale First Group per la realizzazione del piano degli investimenti per la nuova ferrovia veloce, finanziato con contributi del governo inglese per circa 500 milioni di sterline.

Gli investimenti per i nuovi treni ad alta velocità sostenibili finanziati da fondi del governo UK saranno realizzati dalla Joint Venture Avanti West Coast, composta per il 40% Italia e il 60% UK.

A DICEMBRE I CONVOGLI ITALIANI AD ALTA VELOCITÀ SONO ENTRATI NEL MERCATO FRANCESE

A partire dal 18 dicembre 2021 i Frecciarossa 1000 della flotta di Trenitalia SpA entrano nel mercato francese collegando Milano e Parigi in 6 ore e andando a competere con i TGV della SNCF. L'inserimento nel mercato francese nasce dall'open access consentito da alcuni anni dalle leggi europee in materia trasporto ed è frutto di alcuni aggiustamenti tecnici che i treni hanno dovuto subire per poter circolare sulla rete francese. A gestire il servizio ferroviario sulla tratta Milano-Lione-Parigi è Trenitalia France SAS, con due viaggi giornalieri di andata e ritorno. Trenitalia SpA è così il primo operatore europeo ad entrare in Francia dall'apertura del mercato ferroviario alla concorrenza, segnando così una tappa storica nell'evoluzione del mercato ferroviario europeo.

DNF FATTORI DI RISCHIO

IL SISTEMA DI CONTROLLO INTERNO E DI GESTIONE DEI RISCHI

Le attività del Gruppo FS Italiane comprendono un'ampia serie di processi particolarmente complessi ed articolati caratterizzati da una elevata varietà (progettazione, realizzazione e manutenzione infrastrutture, gestione delle reti ferroviarie e stradali, servizi di trasporto passeggeri e merci, gestione del patrimonio immobiliare) che possono essere all'origine di rischi ed incertezze anche rilevanti. Ferma restando la centralità del ruolo del management e delle strutture di presidio specialistiche nelle attività di monitoraggio del rischio (come responsabile del cosiddetto monitoraggio di linea o I livello di controllo), il Gruppo FS Italiane ha nel tempo strutturato diversi presidi di II livello di controllo (quali ad esempio, in FS SpA, il Dirigente Preposto, il Risk Management, la Compliance, la Data Protection, l'Anti-Corruption) che supportano il management nella definizione e nell'implementazione di adeguati sistemi di gestione e monitoraggio dei principali rischi e controlli.

In tale contesto, il Risk Management in ambito Security & Risk di Gruppo svolge un ruolo di coordinamento nella gestione complessiva del processo di governo del rischio di Gruppo, assicurando la progettazione, l'implementazio-

ne ed il governo del Framework di gestione e misurazione del complesso dei rischi aziendali e del relativo processo di monitoraggio integrato, raccordando strategie, politiche, processi e meccanismi di funzionamento riguardanti l'individuazione, l'assunzione, la gestione, l'attenuazione, il monitoraggio e reporting dei principali rischi a cui l'azienda è esposta e coordinando metodologicamente i vari presidi di risk management di Gruppo.

Il Dirigente Preposto, ai fini della corretta attestazione di bilancio, ha implementato un modello di controllo sui rischi 262 basato su un'attività di risk assessment sui processi amministrativo contabili. La Compliance ha fra i propri compiti quello di verificare l'allineamento degli indirizzi, delle disposizioni e delle procedure aziendali e di Gruppo alla normativa di interesse e alle best practices nazionali ed internazionali, formulando, ai fini del loro corretto orientamento giuridico, proposte di adeguamento. L'Anti-Corruption svolge attività di coordinamento metodologico del processo di prevenzione della corruzione, in particolare attraverso il monitoraggio e l'aggiornamento dell'Anti Bribery&Corruption management system di FS SpA.

L'Internal Audit, infine, come presidio di III livello di controllo, svolge un'attività indipendente ed obiettiva di assurance e consulenza

sull'architettura ed efficace funzionamento del I e II livello di controllo.

RISCHI DI BUSINESS E STRATEGICI

Il Gruppo si trova ad operare in un quadro sfidante e caratterizzato da forti elementi di trasformazione e incertezza legati prevalentemente:

- i. al cambiamento delle abitudini delle persone indotte da limitazioni normative, da nuovi trend emersi a seguito della pandemia;
- ii. allo scenario normativo di riferimento che si è rivelato in alcune circostanze instabile;
- iii. all'apertura del mercato ferroviario;
- iv. alla persistenza dello squilibrio tra trasporto pubblico e privato;
- v. al gap di connettività fra i diversi sistemi di mobilità e ai differenti livelli prestazionali della rete infrastrutturale nelle diverse aree del paese;
- vi. alla gestione delle disruption indotte dalla crisi pandemica anche nel 2021;
- vii. alla trasformazione digitale;
- viii. alla transizione energetica.

A ciò si aggiungono gli effetti sempre più significativi dovuti alla ne-

cessità di adattamento a fronte del cambiamento climatico e alle fragilità del territorio che richiedono un'infrastruttura ferroviaria e stradale sempre più resiliente e presidiata.

In tale scenario di incertezza, si assiste anche ad un cambiamento dei modelli di consumo e produzione, si modificano i comportamenti di viaggio, si determinano nuovi trend e si osserva una accelerazione di alcuni di quelli già previsti, quali ad esempio l'incremento della regionalizzazione delle catene del valore e delle catene logistiche, l'incremento della disuguaglianza sociale, il possibile inizio di una fase di de-urbanizzazione delle grandi città, l'aumento dell'età media della popolazione, lo scenario finanziario in forte trasformazione, la tecnologia sempre più pervasiva, l'incremento della digitalizzazione e dell'automazione. Tali dinamiche di contesto modificano ed evolvono continuamente i rischi a cui il Gruppo è esposto e si distinguono in funzione degli ambiti e delle iniziative aziendali, comportando la necessità di rendere più dinamici i processi di pianificazione strategica e operativa.

In tale scenario complesso, il Gruppo FS si propone come azienda strategica per il rilancio del Paese, contribuendone allo sviluppo economico-sociale attraverso programmi di investimento e interventi volti anche al rafforzamento della resilienza infrastrutturale e

operativa. Il Gruppo FS è inoltre chiamato ad interpretare un ruolo prioritario nella transizione green e digitale del sistema di mobilità, ponendo al centro le esigenze di mobilità delle persone e della logistica e gli obiettivi di sviluppo sostenibile.

Relativamente al trasporto passeggeri, anche a prescindere dalle contingenti dinamiche indotte dalla pandemia, sulla media e lunga distanza l'andamento del mercato è condizionato dall'andamento dei consumi interni, dai livelli di occupazione e dal complessivo sviluppo dei principali fattori socio-economici (ad esempio, turismo). In questo contesto la competizione modale e la sua corretta regolazione assumono un valore determinante per il successo. L'Alta Velocità e i relativi servizi accessori hanno permesso al settore ferroviario di avviare la competizione con le altre modalità di trasporto (aereo e auto) soprattutto attraverso la riduzione dei tempi di percorrenza, il comfort del viaggio e l'arrivo nei centri urbani delle grandi città. Il fattore critico di successo, in questo segmento di mercato, continua ad essere il mantenimento ed il miglioramento della qualità del servizio offerto e il rapido adattamento all'evoluzione della domanda del mercato. L'evoluzione complessiva del modello di business rispetto al prodotto offerto non potrà prescindere anche dall'evoluzione dei modelli concor-

renziali. Il continuo rafforzamento della flotta costituisce un elemento di innovazione e di attrazione di potenziali clienti, sia sul mercato interno che su quello europeo; parimenti, l'evoluzione dei canali di vendita supportata dall'evoluzione tecnologica nonché da una maggiore attenzione al cliente costituiranno altri elementi di vantaggio competitivo utili a mitigare parte dei rischi di business per il Gruppo.

Fra i fattori successo, come anticipato, vi è il mantenimento ed il miglioramento della qualità del servizio, sia in termini di puntualità e regolarità del viaggio sia rispetto ai servizi di informazione e assistenza alla clientela, quest'ultima connessa anche al rischio di non cogliere in modo adeguato le nuove esigenze dei passeggeri. Gli indicatori della qualità del servizio in termini di puntualità e regolarità del servizio sono oggetto di costante monitoraggio. La customer experience rappresenta uno dei fattori di successo ed in tale contesto, al fine di migliorare il servizio di informazione e assistenza alla clientela, Trenitalia SpA ha messo in campo nuove iniziative, ad esempio la nuova app, il self check-in, il biglietto nominativo.

In tale contesto si inserisce, inoltre, il perdurare degli effetti legati alla pandemia che ha determinato un profondo cambiamento della domanda di trasporto passeggeri su ferro, portando in particolare ad una rilevante riduzione della do-

manda AV (ad esempio, segmento business e turismo, in particolare quello internazionale) nonché ad un minor utilizzo del Trasporto Ferroviario Regionale da parte degli utenti, in conseguenza sia di disposizioni governative e/o locali che di un incremento importante del lavoro cd. agile (smart working). Per mitigare il rischio di riduzione dei ricavi derivante tale situazione, il Gruppo ha monitorato costantemente la domanda agendo, di conseguenza, sull'offerta commerciale, rendendola più mirata alle esigenze della clientela in funzione del mutato contesto, monitorando nel contempo i costi, anche con l'obiettivo di riproporli ai nuovi volumi. In particolare, Trenitalia SpA, operante sul settore del trasporto passeggeri, sta adeguando l'offerta prevedendo modifiche mirate a rispondere in maniera più efficace alle nuove esigenze di viaggio che hanno parzialmente ridisegnato la geografia del traffico ferroviario, agendo da stimolo per la ripresa della mobilità che si è registrata nella seconda metà dell'anno. Infine, a sostegno dell'economia in crisi, sono intervenuti tutti i principali governi europei, tra cui anche il Governo italiano, con molteplici provvedimenti normativi atti a compensare gli effetti negativi delle disposizioni di volta in volta emanate per il contenimento della pandemia.

A livello europeo il quarto pacchetto ferroviario ha innovato profondamente il quadro regolamentare, proponendo un approccio integrato volto a rivitalizzare il trasporto su ferro dell'UE per favorire la creazione di uno spa-

zio ferroviario unico europeo. Con il recepimento della Direttiva (UE) 2016/2370 per l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri, si segnala un potenziale rischio di erosione di quote di mercato per l'eventuale futuro arrivo di nuovi competitor sul mercato italiano per l'Alta Velocità. Il Gruppo monitora costantemente i rischi e le opportunità derivanti dall'apertura del mercato ed in tale direzione vanno, infatti, alcune scelte strategiche quali, ad esempio, l'ingresso nel mercato spagnolo e l'avvio del servizio AV nel mercato francese.

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario regionale, la condizione di stress finanziario in cui versano i bilanci di alcune Regioni italiane potrebbe far perdurare situazioni di incertezza sul rispetto delle scadenze contrattuali di incasso dei corrispettivi dei contratti di servizio ancorché, rispetto ai periodi precedenti, la situazione si sia sostanzialmente normalizzata ormai da più di un esercizio. Il Gruppo mitiga tale rischio attraverso un monitoraggio continuo delle posizioni creditorie in generale e soprattutto verso il settore pubblico valutando, di volta in volta, le azioni - anche legali - da intraprendere per assicurare la regolarità delle fonti finanziarie. È anche utile ricordare che la natura dei crediti e il rating di Gruppo consentono di arginare eventuali ritardi negli incassi con politiche di finanziamento del capitale investito con oneri finanziari che, per la maggior parte dei contratti in essere, viene sostanzialmente tra-

sferito alla Regioni

Come ricordato, il Gruppo si trova ad operare in un contesto sfidante e in continuo mutamento, caratterizzato, tra l'altro, da una progressiva evoluzione del quadro regolatorio. Nel corso degli ultimi esercizi si sono susseguite diverse norme e/o regolamenti che hanno inciso sull'operatività del business del Gruppo. Il Gruppo si fa parte attiva nel seguire l'evoluzione normativa, dialogare con le autorità competenti per dare il proprio contributo tecnico alle consultazioni di volta in volta richieste e, come in precedenza specificato, adire le vie legali, se ritenuto necessario, per tutelare gli interessi del Gruppo e della collettività.

RISCHI OPERATIVI

Il Gruppo attraverso uno strutturato sistema di controllo interno presidia i principali rischi operativi ai quali è esposto. Il management e le strutture di presidio specialistiche monitorano costantemente l'evoluzione dei principali rischi, nel rispetto delle così dette tre linee di difesa, definendo ed implementando, con il supporto delle funzioni di presidio di Il livello di controllo, adeguati sistemi di gestione e monitoraggio dei principali rischi. Anche nel corso del 2021, attraverso un coordinamento metodologico unico, le principali società del Gruppo (Trenitalia, RFI, Italferr, ecc.) nell'ambito del più ampio framework di Enterprise Risk Management hanno svolto una campagna di Risk Assessment principalmente focalizzata sui rischi tipici della propria opera-

tività. La metodologia definita a livello di Capogruppo e adottata per lo svolgimento del Risk Assessment è il Risk & Control Self Assessment (RCSA), caratterizzato dalla partecipazione attiva dei Risk Owner nell'identificazione e valutazione dei rischi connessi alle loro attività. Coerentemente con i principali standard internazionali e best practice di mercato (ad esempio, CoSO Report Integrated Framework, ISO 31000), la metodologia è finalizzata ad identificare e valutare i principali rischi che i Risk Owner percepiscono come rilevanti per il raggiungimento degli obiettivi aziendali anche in una logica ESG (Environmental, Social and Corporate Governance).

In termini generali, si rileva che nell'esercizio dell'operatività quotidiana assumono rilievo i temi legati alle catene di fornitura. Il Gruppo FS si avvale, infatti, di fornitori esterni per la realizzazione di interventi di manutenzione e di costruzione del nuovo materiale rotabile, per la costruzione e manutenzione della rete ferroviaria e stradale nonché per la fornitura dei ricambi ai fini della manutenzione. Nel corso degli ultimi anni, il Gruppo FS ha posto in essere una sostanziale modifica dei criteri di approvvigionamento dei materiali attraverso la riscrittura delle sue procedure interne e, nel rispetto delle norme sui contratti pubblici, ha ancora più fortemente spinto verso forme di acquisto orientate all'approvvigionamento di tutte le componenti afferenti alla sicurezza dai soli produttori originali, mentre per tutti gli altri componenti è ricorso all'indizione di gare

pubbliche.

La capacità di tenuta di alcuni fornitori operanti nel campo della manutenzione e della costruzione dei rotabili è stata messa a dura prova dalla perdurante situazione di crisi finanziaria, accentuata dalla pandemia da Covid-19, a cui ha fatto seguito la pesante restrizione del credito, in conseguenza dell'intrinseca debolezza nella struttura delle loro fonti di finanziamento. Il Gruppo mitiga tale rischio avvalendosi di procedure strutturate di qualifica dei fornitori che, oltre quelle tecniche, includono anche valutazioni di tipo economico-finanziario, in modo da consentire una selezione accurata e attenta dei soggetti che entrano a far parte dell'albo fornitori di Gruppo.

Per limitare possibili situazioni di dipendenza da ditte costruttrici/fornitrici e rafforzare il know how ferroviario, RFI SpA ha attuato una progressiva internalizzazione dei processi critici di manutenzione e realizzazione dell'infrastruttura, di progettazione e gestione degli impianti tecnologici e di produzione di componenti ferroviari. A ciò si aggiungono le iniziative in atto volte a definire un modello generale di valutazione del rischio del parco fornitori per supportare le più opportune scelte di approvvigionamento dei materiali, nonché, come anche descritto nella sezione *Rischi sociali e relativi alla tutela dei diritti umani*, azioni specifiche a beneficio della sostenibilità tese a estendere l'utilizzo della valutazione delle performance dei fornitori in ambito Corporate Social Responsibility (CSR) come

requisito premiale di tutte le gare tecnico-economiche bandite da RFI SpA. Sono altresì in corso specifiche iniziative volte all'estensione di protocolli per la progettazione sostenibile dell'infrastruttura e all'integrazione dei criteri ESG nella supply chain, valorizzando l'intera filiera.

Per garantire un'efficienza sempre maggiore nell'uso delle risorse pubbliche, prosegue il progetto volto al ridisegno del processo di approvvigionamento basato su un modello analitico per la determinazione del prezzo ottimale delle forniture, anche nell'ottica di una maggiore velocizzazione, semplificazione, tracciatura e dematerializzazione. In particolare, in ambito RFI SpA, il progetto si prefigge di minimizzare i tempi di attraversamento del processo e di garantire continuità sui cantieri obiettivi di particolare rilievo in considerazione delle sfide poste dal Piano Nazionale Ripresa e Resilienza (PNRR).

Gli investimenti infrastrutturali si sostanziano in progetti complessi che richiedono ingenti risorse finanziarie ed uno strutturato apparato organizzativo e di project management che il Gruppo, per il tramite delle società controllate, pone in essere. Numerosi e di diversa natura potrebbero essere gli eventi in grado di ripercuotersi sulla realizzazione delle opere nei tempi/costi previsti e sulla qualità, sull'efficienza e sulla disponibilità dell'infrastruttura ferroviaria e stradale, comportando, pertanto, potenziali effetti negativi sui risultati societari. A fronte di tali rischi, il Gruppo attua procedure di

gestione e controllo che permettono di monitorare costantemente l'andamento fisico, economico e finanziario degli interventi infrastrutturali e di innescare meccanismi volti alla definizione di azioni migliorative o correttive. Al riguardo sono state attuate specifiche azioni di natura contrattuale, organizzativa e di Governance (task force e comitati), tese a rafforzare il presidio sui progetti d'investimento da parte di RFI SpA in quanto Committente. Prosegue il progetto di ampio respiro volto a innovare le modalità di gestione degli investimenti attraverso la definizione di nuove Linee guida e l'ottimizzazione degli strumenti informativi necessari alla loro gestione operativa e, più in generale, a supportare il modello di gestione a vita intera degli asset e a facilitare i flussi di rendicontazione verso gli stakeholder esterni. Sono in corso, inoltre, azioni specifiche di internalizzazione di attività per favorire la continuità di progetti strategici e sono allo studio azioni volte all'affinamento dei processi di project management in ottica risk based.

Con particolare riferimento a RFI, si evidenzia in generale il rischio connesso alla gestione delle risorse finanziarie messe a disposizione dallo Stato tramite i Contratti di Programma e derivanti anche da finanziamenti europei confluiti nell'ambito del PNRR. A fronte di tale rischio, la gestione dei rapporti e dei flussi informativi con gli organismi di governo e regolazione (Istituzioni, Autorità di settore indipendenti, ecc.) è sempre aperta a momenti di confronto e inter-

locuzione, soprattutto di merito, ed è improntata alla trasparenza, collaborazione e proattività.

L'infrastruttura ferroviaria è inoltre sensibile a interruzioni/inconvenienti dovuti a guasti degli impianti e delle tecnologie, a fenomeni naturali di grave intensità e ad atti contro il patrimonio che possono influire sull'offerta dei servizi di circolazione in via continuativa nel rispetto degli standard di qualità attesi. Per fronteggiare tali eventi, Il Gruppo ha adottato sistemi di sicurezza, controllo e monitoraggio all'avanguardia e realizza, con il supporto sempre maggiore delle tecnologie, cicli manutentivi sulla rete, adottando procedure di gestione delle anomalie ed emergenze e specifici piani di contingenza con costante attenzione all'informazione al pubblico e alla fornitura dei servizi accessori ai clienti. Al riguardo, in ottica di ottimizzazione e rafforzamento della resilienza dell'infrastruttura, è in corso un progetto di ampio respiro legato al Climate Change e la rivisitazione del processo di pianificazione/programmazione/riprogrammazione operativa delle attività di manutenzione dell'infrastruttura e di diagnostica e dello strumento informatico di supporto. Nell'ottica di migliorare le performance di qualità del servizio, il Gruppo attraverso le società controllate, tra le altre cose, ha avviato progetti d'implementazione dei sistemi per la programmazione ottimizzata dell'orario ferroviario e di gestione del traffico. Ha inoltre costituito il Comitato Puntualità in RFI SpA, responsabile di presidiare e moni-

torare le prestazioni di puntualità reale e di tutti i soggetti coinvolti e individuare azioni di breve, medio e lungo periodo in termini di gestione della circolazione, offerta commerciale e scenario tecnico, modello manutentivo, progettazione e realizzazione investimenti, standardizzazione per la risoluzione dei guasti ripetitivi degli impianti.

Per presidiare il rischio di saturazione delle tratte a maggior valenza commerciale e in generale per far crescere capacità, livelli prestazionali e accessibilità della rete, il Gruppo, per il tramite della controllata RFI SpA, sta mettendo in atto interventi per rendere più fluida la circolazione, aumentare la capacità di traffico nei grandi nodi urbani e, a livello di intera rete, ingenti programmi di investimento per rinnovi, per upgrade tecnologici nonché volti ad accelerare la transizione digitale e l'automazione dei sistemi e dei processi e proseguire con le iniziative di efficientamento. Sono inoltre allo studio progetti di diagnostica evoluta e manutenzione predittiva.

Con riferimento alle stazioni e ai servizi connessi, proseguono gli interventi mirati al riuso e alla riqualificazione dei fabbricati/spazi, anche a fini sociali, al miglioramento dell'accessibilità, della fruibilità, del decoro e della sicurezza per i passeggeri/clienti. Sono in atto anche progetti volti a favorire il collegamento e lo scambio con altri mezzi di trasporto e a innovare ed efficientare, attraverso l'uso delle tecnologie digitali, le informazioni di viaggio e altre utilities di stazione. Tutte azioni che

si collocano all'interno di un più ampio progetto volto a garantire al cliente, nell'orizzonte di Piano, servizi aggiuntivi e complementari in coerenza con il nuovo concept unico di stazione, intesa come polo trasportistico, ma anche polo di attrazione e di servizio al territorio. Il Gruppo è costantemente impegnato nell'informare i propri stakeholder sulle attività svolte e sugli obiettivi raggiunti, monitorando e rendicontando i risultati nell'ambito di un percorso di miglioramento continuo delle performance.

Relativamente alla società Anas, si segnalano rischi connessi alla progettazione, all'esecuzione dei lavori e all'esercizio della rete stradale ed i rischi legati alla pianificazione delle risorse economiche e all'allocatione delle stesse, tra cui, di particolare rilevanza, è il rischio derivante dalla gestione delle strade di rientro e dal conseguente gap manutentivo della rete. I rischi legati alla progettazione riguardano soprattutto le circostanze imprevedute che generano una differenza tra il costo contrattuale e il costo effettivo delle opere o determinano maggiori oneri (ad esempio, in caso di varianti d'opera, prolungamento dei tempi di esecuzione, contestazioni nelle procedure di esproprio o di gara). Al fine di tenere sotto controllo questi rischi, sono state potenziate le attività di monitoraggio dei cantieri da parte delle figure preposte. Relativamente ai rischi legati all'attività di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura viaria, si segnalano la realizzazione di specifici programmi

di potenziamento dell'attività di sorveglianza e di ispezione. In riferimento ai rischi connessi all'esercizio della rete stradale, si segnalano quelli relativi alla gestione di licenze, concessioni e pubblicità tra i quali il rischio di credito commerciale, la cui gestione è resa complessa dall'elevato numero di soggetti debitori e che viene mitigato attraverso un monitoraggio continuo delle posizioni creditorie, valutando, di volta in volta, le più opportune azioni da intraprendere. Per quanto riguarda, invece, la sicurezza, si segnala che gli standard adottati dal Gruppo sono coerenti con quelli delle principali imprese ferroviarie europee e sono il risultato di un ampio confronto preventivo con le organizzazioni sindacali che hanno tutte sottoscritto, nel 2009, un accordo integrativo del contratto di lavoro e successivamente, nel 2012 e nel 2016, il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro. Il rischio operativo derivante da potenziali violazioni contestate riferite alla sicurezza sul lavoro è mitigato attraverso un attento e costante monitoraggio svolto dal Vertice aziendale e dalle Direzioni e strutture preposte.

RISCHI DI OSCILLAZIONE DEL COSTO DEGLI APPROVVIGIONAMENTI

I prezzi per la fornitura di servizi, di materie prime, dell'energia e dei trasporti possono variare in relazione all'andamento del mercato e dell'attuale scenario inflattivo in crescita. Potrebbe pertanto non essere possibile – o essere possibile solo in misura limitata – ri-

flettere i maggiori costi di fornitura sul prezzo di vendita ai clienti con conseguenti effetti sulla marginalità dei prodotti e servizi del Gruppo. Sempre in relazione agli approvvigionamenti che necessitano al Gruppo per l'esercizio del business, con particolare riferimento ai settori regolamentati come quello elettrico, l'evoluzione del quadro normativo attraverso leggi e delibere dell'Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente (ARERA) può avere riflessi economici sulle società del Gruppo e viene pertanto costantemente monitorata. In particolare, in merito al settore elettrico e alle diverse Delibere di modifica del costo dell'energia emesse negli ultimi esercizi dall'Autorità di settore, l'evoluzione del quadro di riferimento continua a essere costantemente monitorata. Si sottolinea che negli ultimi mesi del 2021 i mercati dell'energia hanno mostrato un'elevata volatilità con un forte stress sulla dinamica dei prezzi. Gran parte degli aumenti di spesa per l'acquisto di energia elettrica relativamente alla rete a 3 kVcc sono oggetto di copertura compensativa erogata dalla CSEA (Cassa per i servizi energetici e ambientali) in applicazione del Regime Tariffario Speciale. Si segnala che a febbraio 2021 la CSEA ha effettuato un primo calcolo della compensativa per l'anno 2019 ed ha proceduto all'erogazione del relativo conguaglio. È appena stato concluso il calcolo della compensativa per l'anno 2020, cui è seguito l'erogazione del conguaglio nel mese di febbraio 2022.

Il Gruppo ha Direzioni e strutture

che presidiano nel continuo l'andamento dei prezzi delle materie e dei servizi fondamentali per l'esercizio del business nonché la normativa che eventualmente li regola con lo scopo di intraprendere politiche di gestione degli approvvigionamenti mirate a mitigare i rischi, ovvero porre in essere azioni - anche legali - per tutelare gli interessi comuni a tutte le società.

RISCHIO PAESE

Le attività commerciali internazionali sono proseguite per tutto il 2021 seppur risentendo del contesto indotto dalla pandemia e del conseguente iniziale rallentamento dell'economia globale. Le analisi di rischio dei paesi di interesse hanno supportato il processo decisionale attraverso metodologie interne adottate da Gruppo.

Il 2021 ha visto inoltre l'ulteriore affinamento e applicazione di procedure interne relative al processo di offerta commerciale nei mercati internazionali con il rafforzamento delle componenti di analisi di rischio sulle diverse tematiche in cui si articolano i progetti d'interesse del Gruppo.

RISCHI DI PROGETTO

Relativamente agli investimenti di sviluppo delle infrastrutture nazionali, stradali e ferroviarie, il Gruppo è impegnato in numerosi progetti, rilevanti e complessi in termini di numero di stakeholder coinvolti, tipologia, sofisticazione tecnologica, risorse finanziarie, durata, ecc. In questo contesto

assumono particolare rilievo le tematiche normative, la disponibilità di competenze e materiali e la contigenza attuale sulle catene di fornitura. Tale esposizione comporta la massima focalizzazione su tutte le fonti di incertezza e relative tematiche di rischio. Questa esigenza risulta ancora più forte in relazione alla portata della sfida a cui il Gruppo FS è chiamato sui progetti rientranti nel perimetro del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, soprattutto in considerazione dei vincoli temporali (ad esempio, milestone e target) e della cronica difficoltà di attuazione delle opere pubbliche.

In tale ambito, la componente di analisi, valutazione e trattamento del rischio, anche attraverso il ricorso a tecniche ad hoc di analisi denominate Project Risk Management, riveste una rilevanza particolare in linea con gli orientamenti professionali, gli standard internazionali e le best practices di settore. I processi di Project Risk Management sono stati, infatti, sviluppati e sono oggetto di continua evoluzione con l'obiettivo prioritario di: adottare il Risk Based Thinking come tratto comune dei processi decisionali; rafforzare ulteriormente il monitoraggio, il controllo e il trattamento dei rischi, esogeni ed endogeni, che possono compromettere il raggiungimento degli obiettivi di progetto (tempi e costi).

RISCHI DI COMPLIANCE, LEGALI E CONTRATTUALI

Le aree di business in cui opera il Gruppo sono fortemente regolate

a livello nazionale ed internazionale. Il Gruppo risulta così esposto ad un rischio di compliance normativa monitorato attraverso specifici presidi finalizzati all'analisi degli scenari legati all'evoluzione normativa e regolamentare. In generale, a fronte dei rischi che possono derivare dall'evoluzione del quadro normativo, la gestione dei rapporti e dei flussi informativi con gli organismi di governo e regolazione (autorità di settore, autorità amministrative indipendenti), anche in caso di eventuali controversie, è sempre aperta a momenti di confronto ed interlocuzione, soprattutto di merito, ed è improntata alla trasparenza, alla collaborazione ed alla proattività. Tuttavia il Gruppo, date la complessità del business di appartenenza e la molteplicità delle attività svolte, è esposto a rischi di non conformità derivanti in generale dalla potenziale inosservanza delle regole caratterizzanti il quadro legislativo e regolatorio, con conseguenti effetti sanzionatori di natura giudiziaria o amministrativa, perdite finanziarie e danni reputazionali.

La Capogruppo, al fine di rafforzare ulteriormente il sistema dei controlli, ha costituito un'apposita struttura organizzativa che verifica l'allineamento degli indirizzi, delle disposizioni e procedure aziendali e di Gruppo alla normativa di interesse e alle best practices nazionali ed internazionali.

Il Modello di Compliance del Gruppo FS Italiane prevede:

- * l'analisi e il monitoraggio, in coordinamento con le altre fun-

zioni aziendali coinvolte (legale, presidi specialistici quali ad esempio DPO, Anti-corruption, Organization & People Development), dei mutamenti del contesto (ad esempio, normativo, organizzativo, strategico, di mercato), sia esterno sia interno, al fine di identificare gli impatti sull'azienda;

- * il supporto specialistico e metodologico ai Process Owner, nell'identificazione e valutazione del rischio di conformità con impatto sul business derivante da emanazione e/o aggiornamento di leggi e regolamenti, tenendo anche in considerazione i mutamenti organizzativi, strategici e di mercato;
- * il presidio diretto o supporto specialistico nella gestione dei programmi di compliance aziendale (Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001, Programma di Compliance Antitrust, Anti Bribery&Corruption management system, Framework di Data Protection, ecc.) e la promozione di campagne di formazione, informazione e comunicazione interna ed esterna per diffondere la cultura della compliance.

Nello specifico, FS Italiane SpA si è dotata, sin dal 2003, di un proprio Modello di Organizzazione, Gestione e Controllo ex D.lgs. n. 231/2001, progressivamente aggiornato a fronte delle modifiche organizzative e normative che hanno interessato la Società nel corso degli anni, nella prospettiva

del miglioramento continuo.

L'attività di aggiornamento è articolata in una prima fase di mappatura dei rischi-reato, diretta ad individuare i processi a rischio e le singole fattispecie di reato ad essi associabili, nonché le ipotetiche modalità di commissione dei reati, seguita da una seconda fase di gap analysis del sistema normativo e di controllo interno, avente ad oggetto l'analisi dei processi e dei presidi di controllo correlati alle attività sensibili identificate nella precedente fase di risk assessment. Le analisi e valutazioni effettuate in tale fase sono formalizzate all'interno di specifici documenti di Gap Analysis e definizione dei presidi, condivisi con ciascun Process Owner.

Il Modello è divulgato sia internamente mediante la sua pubblicazione sulla intranet aziendale, che esternamente nell'ambito della nuova pagina web di FS SpA Etica, Compliance e Integrità ed è oggetto di periodiche iniziative di formazione.

Il Modello di Compliance prevede, inoltre, un supporto specialistico alle linee di business del Gruppo in relazione ad iniziative commerciali o di sviluppo del business, con particolare riferimento a quelle nei mercati internazionali (business & trade compliance), alle attività di sponsorizzazioni (partnership e/o co-marketing), alle operazioni di M&A (Merger & Acquisition) ed alle iniziative strategiche a carattere innovativo che richiedano analisi preventive di compliance.

In considerazione della maturità dei processi di liberalizzazione dei

mercati in cui operano le società del Gruppo FS, il Gruppo, nel rispetto delle prerogative di autonomia e indipendenza delle singole società, ed in particolare del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, si è dotato, inoltre, di un programma di Compliance Antitrust per migliorare la capacità di prevenzione e gestione dei rischi connessi al mancato rispetto della normativa a tutela della concorrenza. In tale contesto, è stato nominato un Organismo Responsabile per l'esecuzione del Programma, composto dal Responsabile della struttura Compliance della struttura Legal Affairs e dal Responsabile della struttura Antitrust della struttura Corporate Affairs di Ferrovie dello Stato Italiane SpA. Nell'ambito delle proprie attività (così come declinate nella cosiddetta Policy antitrust), l'Organismo Responsabile ha organizzato ed erogato alcuni seminari che, con riguardo all'interesse specifico delle società del Gruppo FS - di volta in volta - coinvolte, hanno avuto ad oggetto le tematiche antitrust nell'ambito delle attività di marketing nei confronti dei consumatori, nonché gli obblighi di non discriminazione, separazione societaria ed operazioni di concentrazione.

In considerazione dell'elevato livello sanzionatorio e, più in generale, delle ricadute economiche e reputazionali legate ai rischi di non conformità al Regolamento UE 2016/679 (General Data Protection Regulation - GDPR), il Gruppo ha definito, per il tramite di un set di Comunicazioni Organizzative, un framework di protezione dei dati personali basato su

tre livelli di controllo. Le società del Gruppo con obbligo di nomina hanno designato un Data Protection Officer (DPO) che sorveglia l'osservanza del regolamento all'interno delle singole società. È stato, infine, predisposto un registro informatizzato dei trattamenti, sono state effettuate diverse valutazioni di impatto sulla protezione dei dati, è stato garantito l'esercizio dei diritti degli interessati sia migliorando e aggiornando le informative sui trattamenti sia rispondendo a richieste specifiche.

I rischi legali e contrattuali derivano prevalentemente dai contenziosi che le società del Gruppo hanno in essere con diverse parti, quali ad esempio fornitori, clienti e personale. In relazione a tali rischi, che sono ad oggi monitorati e mitigati da apposite strutture aziendali, vengono eventualmente disposti accantonamenti di natura contabile dopo aver valutato, nel rispetto dei principi contabili di riferimento, la rispettiva probabilità di accadimento. Il rischio residuale, dopo le opportune azioni di mitigazione e gli stanziamenti eventualmente effettuati, rientra nei limiti ritenuti accettabili in considerazione dell'operatività aziendale.

RISCHI IT E CYBER

In ambito tecnologico, innovazione e digitale negli ultimi anni si osservano alcuni macro trend (ad esempio, intelligenza artificiale applicata, automazione e virtualizzazione, connettività) che avranno importanti riflessi

sulla società e l'economia a livello globale. In tale contesto, anche la digitalizzazione del trasporto e della mobilità ha avviato un processo di trasformazione umana e industriale dell'intero settore. In questo quadro di elevata e veloce evoluzione, nel corso del 2021, è stata ricondotta a livello di Capogruppo, mediante la costituzione della struttura Technology, Innovation & Digital, la responsabilità di garantire, a livello di Gruppo, la definizione delle strategie di sviluppo tecnologico, digitale ed ICT e del modello di Data Governance del Gruppo, nonché di guidarne l'evoluzione tecnologica e digitale. La società FSTechnology SpA, in qualità di Digital Factory interna, ha la responsabilità di attuazione del Piano dei Sistemi di Gruppo, definito da FS d'intesa con le Società del Gruppo.

L'adozione di nuove tecnologie, quali Blockchain, Intelligenza Artificiale e IoT (Internet of things), sta dotando l'industria nel suo complesso di capacità cognitive inimmaginabili fino a pochi anni fa. Questa nuova dimensione digitale, però, oltre ad essere il terreno su cui si svilupperà l'offerta di servizi più efficienti per la mobilità, sarà anche il contesto in cui i cyber criminali cercheranno di agire per sferrare attacchi informatici che hanno come obiettivo il furto di informazioni riservate o il blocco dell'erogazione di servizi essenziali, anche con finalità terroristiche.

Gli asset ferroviari, treni, autobus, stazioni, binari, strade, dispositivi dei dipendenti, sistemi informatici dei fornitori, saranno

sempre più interconnessi tra loro, ed il rischio che la compromissione di uno solo di questi asset possa scatenare un effetto a catena tale da creare disservizi sulla circolazione e impatti sulla clientela non può essere escluso, né tantomeno accettato. Le minacce cyber sono una inevitabile prodotto della digitalizzazione, che il Gruppo, in qualità di operatore di servizi essenziali, ha l'obbligo di riconoscere e di contenere.

Un intenso lavoro istituzionale ha portato il legislatore ad emettere, negli ultimi anni, importanti decreti, con l'obiettivo di individuare gli operatori che erogano servizi essenziali per i cittadini e definire il perimetro dei sistemi tecnologici utilizzati, il cui funzionamento è fondamentale per garantire la continuità dei servizi. La Direttiva UE - NIS (Network and Information Security) in materia di cyber security, recepita in Italia con il decreto n. 65 del 18 giugno 2018, prevede per il Gruppo FS Italiane, identificato come Operatore di Servizi Essenziali (OSE), l'adozione di misure tecniche ed organizzative idonee a rafforzare la gestione dei rischi cibernetici e la prevenzione degli incidenti informatici nell'ambito di un modello nazionale ed europeo i cui requisiti fondamentali sono la cooperazione e l'integrazione informativa tra gli stati membri. Inoltre, con il Decreto Legislativo n. 105 del 21 settembre 2019 è stato istituito il Perimetro di sicurezza nazionale cibernetica. All'interno di tale perimetro sono compresi non solo entità pubbliche ma anche soggetti privati che

possono configurarsi come attori strategici, la cui protezione è essenziale per il funzionamento del sistema-Paese. Tali soggetti sono tenuti ad applicare idonee misure di sicurezza tecniche ed organizzative e di notifica in caso di incidenti di sicurezza.

In considerazione degli obblighi normativi e della rapida evoluzione in cui si manifestano le minacce alla sicurezza, il Gruppo ha deciso di adottare un modello integrato di indirizzo e governo della security in grado di far convergere la gestione della sicurezza fisica e cibernetica in un unico punto di comando e controllo e garantire l'adozione di principi generali e logiche di intervento operative uniformi, con l'obiettivo di individuare nella maniera più tempestiva ed affidabile le fonti di minaccia a prescindere da come le stesse si manifestino, se tramite un attacco fisico, cyber o ibrido, ed intervenire con la massima rapidità. Si è reso necessario, pertanto, assicurare un'interfaccia univoca verso le Forze di Polizia, la Presidenza del Consiglio dei Ministri, il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e più in generale verso gli Organismi e le Istituzioni preposte alla sicurezza, oltre che con le omologhe strutture delle imprese ferroviarie nazionali e di altri Paesi.

Il Gruppo ha individuato nella struttura Security & Risk la funzione unica per il governo e la gestione operativa di tutte le attività riguardanti la cyber security e, in linea con il nuovo quadro normativo ha adeguato il modello organizzativo della struttura di

Cyber Security e incrementato ulteriormente il team delle risorse specialistiche.

Sotto il profilo operativo è stato completato e reso operativo il nuovo Cyber Security Operation Center (C-SOC), un polo d'eccellenza in cui convergono le risorse umane e tecnologiche più avanzate per identificare, prevenire, rilevare e contrastare gli attacchi informatici. Il nuovo Cyber Security Operation Center assicura la protezione delle decine di migliaia di postazioni di lavoro fisse e mobili del Gruppo distribuite su tutto il territorio e dei sistemi informativi a supporto dei processi di business e dei servizi di circolazione, attraverso le tecnologie più innovative presenti sul mercato e capaci di sfruttare le potenzialità di analisi dei Big Data e dell'intelligenza artificiale per il riconoscimento e il contrasto degli attacchi cyber.

La rilevazione delle minacce informatiche all'interno della rete e dei sistemi aziendali è assicurata da un servizio di Realtime security monitoring, effettuato da un presidio operativo h24-365 giorni all'anno. Nel corso del 2021 il team di analisti ha rilevato, contrastato e neutralizzato oltre 4.000 attacchi informatici. Grande rilevanza in questo contesto assume il servizio di threat intelligence, una complessa attività preventiva in cui esperti analisti ricercano e individuano continuamente nuove minacce e percorsi di attacco specifici. Il personale dispone di tecnologie in grado di automatizzare l'acquisizione di informazioni provenienti da canali certifica-

ti, principalmente istituzionali e, attraverso collegamenti sincroni con gli apparati di sicurezza del Gruppo, di aggiornare i sistemi di difesa.

Con il servizio di Malware Analysis, gli specialisti sono impegnati nella scomposizione del codice dei malware per studiarne il comportamento, con l'obiettivo di individuare minacce non conosciute e produrre internamente bollettini contenenti Indicatori di Compromissione (IoC), ovvero informazioni tecniche sui vettori di attacco, per istruire i sistemi di protezione e condividerli con le Istituzioni e con gli altri Operatori di Servizi Essenziali.

Sotto il profilo della resilienza, e per rispondere agli elevati standard di sicurezza e continuità del servizio, il Cyber Security Operation Center è dotato di una sala Lampertz dedicata al Disaster & Recovery e di tecnologie di remozione delle operazioni che hanno consentito agli analisti durante i primi mesi dell'emergenza sanitaria di operare completamente da remoto e senza impatti operativi e di sicurezza.

Durante il lockdown, la struttura di Cyber Security, in collaborazione con FSTechnology SpA, ha rapidamente attivato un ulteriore sistema di accesso da remoto per consentire ai dipendenti che hanno dovuto lavorare da casa di accedere alle risorse aziendali in sicurezza anche utilizzando eccezionalmente dispositivi personali. Partendo da questa immediata esigenza, è stato avviato un nuovo progetto con l'obiettivo di

estendere a tutto il personale che lavora da remoto un'infrastruttura di Virtual Desktop (VDI), una soluzione che permette di virtualizzare l'intera postazione di lavoro aziendale e renderla accessibile da qualsiasi dispositivo, in grado di supportare questa tecnologia, con i più alti livelli di sicurezza.

Nel corso del 2021 è proseguito il progetto per dotare il Gruppo di un modello di gestione e controllo volto alla classificazione delle informazioni, in funzione del loro livello di riservatezza, ed alla protezione delle stesse, con l'obiettivo di ridurre le possibili violazioni, intenzionali o accidentali, derivanti da un improprio utilizzo delle informazioni e potenzialmente in grado di comportare danni rilevanti per il Gruppo. Il progetto ha quindi portato alla predisposizione di un Framework per la classificazione delle informazioni, definendo i principi, le linee guida e le modalità operative di classificazione e protezione delle informazioni aziendali, nonché all'individuazione e implementazione degli strumenti operativi atti a garantire la classificazione e la protezione delle informazioni stesse. Seguendo un approccio incrementale per fasi successive, si è proseguito nel processo di implementazione e attuazione del Framework, includendo oltre 30 società italiane del Gruppo per un totale di oltre 25.000 utenti coinvolti. Parallelamente il Gruppo si è dotato di un'apposita piattaforma in grado di dare evidenza degli elementi caratteristici del processo di classificazione del-

le informazioni, in modo da garantire una reportistica efficace e corredata da viste dettagliate e differenziate per società. Si è proseguito, inoltre, nel programma di formazione in modalità e-learning riguardante i principi e le regole definiti nonché le connesse modalità operative di classificazione.

RISCHI AMBIENTALI E RISCHI CLIMATICI

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ritiene la tutela dell'ambiente un elemento strategico nello sviluppo delle proprie attività. Tale convinzione si declina nella massimizzazione dei vantaggi ambientali propri del trasporto collettivo di persone - realizzato su ferro, gomma e nave - e di quello ferroviario delle merci, nonché nella riduzione al minimo degli impatti negativi sull'ambiente. Il Gruppo, in quanto soggetto appaltante per la costruzione di opere infrastrutturali e operatore di trasporto merci potenzialmente pericolose per l'ambiente, è anche esposto a numerosi rischi ambientali. Di conseguenza è tenuto al rispetto di un set molto ampio di leggi e regolamenti ambientali. L'attenzione del Gruppo alle tematiche ambientali può richiedere modifiche alle proprie attività dalle quali potrebbero scaturire costi previsti e non previsti.

A presidio del rischio ambientale esiste un'apposita struttura che si avvale, ove del caso, di professionalità esterne e di articolate procedure per il monitoraggio e la mitigazione dei fattori che

connotano tale rischio. Inoltre, Ferrovie dello Stato Italiane SpA e le principali società del Gruppo sono impegnate nell'attuazione e certificazione dei propri Sistemi di Gestione Ambientale secondo la norma ISO 14001:2015, che promuove l'integrazione del Sistema di Gestione Ambientale nella realtà aziendale e l'inclusione dell'ambiente tra le componenti strategiche dell'organizzazione.

Il Gruppo presidia inoltre il rischio ambientale relativo alle società appaltatrici dei lavori per la realizzazione di nuove opere infrastrutturali, anche attraverso l'obbligo contrattuale per le società di costruzione dell'opera di adottare, per la durata dei lavori, un Sistema di Gestione Ambientale (UNI EN ISO 14001) delle attività di cantiere che fornisca, alla società e agli Enti preposti, le evidenze del controllo di merito eseguito nel corso delle attività progettuali.

Oltre ai rischi ambientali, assumono particolare, specifico e separato rilievo i rischi legati al cambiamento climatico, sia dal punto di vista dell'impatto fisico, inteso come manifestazione di eventi cronici ed acuti, sia dal punto di vista dei cambiamenti della struttura del mercato legati al processo di decarbonizzazione, per la progressiva adozione di public policy a livello locale, regionale, statale o nella forma di accordi inter-governativi a livello globale, aventi l'obiettivo di contenere le emissioni di gas a effetto serra (GHG) in linea con gli obiettivi di Parigi. Tali rischi connessi al cambiamento climatico

potrebbero avere conseguenze rilevanti per gli asset e per il business del Gruppo e, sulla base di quanto definito dalla Comunicazione della Commissione Europea di giugno 2019, sono classificati come:

- * rischi di transizione, tra i quali si distinguono:
 - rischi legati alle politiche e ai cambiamenti del quadro regolatorio (ad esempio, imposizione di requisiti di efficienza energetica, fissazione del prezzo del carbonio, carbon tax, ecc.);
 - rischi giuridici (ad esempio, rischio di controversie in caso di mancata adozione di misure di mitigazione di effetti negativi sul clima, ecc.);
 - rischi di mercato (ad esempio, rischi legati al cambiamento nel comportamento dei consumatori che potrebbero orientarsi verso servizi meno impattanti sul clima);
 - rischi tecnologici (ad esempio, rischi legati alla mancata adozione di nuove tecnologie a minore impatto sul clima);
 - rischi reputazionali (ad esempio, rischi legati alla difficoltà di attrarre e conservare clienti, dipendenti, partner, investitori nel caso l'impresa sia percepita come non adeguata rispetto alle emergenti sfide climatiche);

* rischi fisici, tra i quali si distinguono:

- rischi fisici acuti, legati al verificarsi di fenomeni meteorologici estremi quali uragani, inondazioni, siccità, la cui crescente frequenza e intensità sono correlate al fenomeno del global warming. Tali eventi potrebbero causare interruzioni delle nostre attività e danni rilevanti alle infrastrutture;
- rischi fisici cronici, che derivano da mutamenti climatici a più lungo termine (innalzamento della temperatura, scarsità di risorse idriche, innalzamento del livello del mare, perdita di stabilità dei terreni, ecc.) con conseguenze rilevanti sulle infrastrutture ferroviarie e stradali.

I rischi di transizione sono presidiati attraverso un continuo monitoraggio del quadro normativo e delle politiche nazionali ed europee in tema di mitigazione del rischio derivante dal cambiamento climatico grazie al sistema interno di governance, compliance e reporting di tali tematiche. Inoltre, il Gruppo è impegnato attivamente nel proprio percorso di transizione verso la low-carbon economy attraverso la definizione di obiettivi di lungo periodo legati, tra l'altro, alla riduzione delle emissioni di CO2 e alla promozione dello shift modale a favore della mobilità collettiva e del trasporto su ferro rispettivamente per passeggeri e merci.

Per quanto riguarda i rischi di natura fisica derivanti dal cambiamento climatico, il Risk Management del Gruppo FS ha sviluppato metodologie con l'obiettivo di definire un approccio per l'adattamento al rischio di cambiamento climatico omogeneo e sinergico tra i vari business del Gruppo. Il Gruppo ha istituito: i) Gruppi di lavoro intersocietari per garantire il necessario coordinamento di analisi, metodologie e strumenti e ii) "tavoli" societari per approfondire l'identificazione e la valutazione delle future minacce climatiche e dei mutamenti dello stato del clima (identificabili ad esempio da cambiamenti della media e/o della variabilità delle variabili climatiche, tipicamente temperatura, precipitazioni e venti), degli asset maggiormente esposti alle minacce identificate e delle vulnerabilità intrinseche. Il Gruppo monitora le dinamiche climatiche e di transizione attese (anche attraverso la partecipazione a Gruppi di lavoro settoriali promossi dall'UIC e dal PIARC-World Road Association) attraverso un'analisi di scenario basata sugli scenari Representative Concentration Pathway (RCP) definiti dall'Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC).

L'attività di modellizzazione e valutazione del rischio è volta a definire un opportuno catalogo di misure di adattamento, che devono essere individuate per il corretto funzionamento dei processi operativi, e a supportare la redazione di un piano organico di adattamento al rischio, con l'obiettivo finale di dotarsi sempre di più di

infrastrutture climate-resilient. La resilienza climatica è infatti uno degli aspetti di maggiore rilievo delle reti infrastrutturali, nonché un obiettivo strategico di lungo periodo da perseguire attraverso azioni concrete nel breve e medio periodo. Il Gruppo FS nel corso del 2021 ha definito un programma strutturato in risposta al rischio fisico da cambiamento climatico, volto al miglioramento delle performance e dell'affidabilità del servizio, alla riduzione dei costi emergenti indotti dal clima e al rafforzamento della sicurezza di circolazione.

L'obiettivo del programma per l'adattamento e la resilienza climatica consiste nel gestire l'incertezza dell'impatto di tali cambiamenti, al fine di individuare e pianificare i più opportuni interventi fisici sulla rete infrastrutturale con logica proattiva.

L'approccio del programma per la resilienza climatica è basato su tre fattori abilitanti, quali i) la conoscenza scientifica dei pericoli climatici futuri, ii) la digitalizzazione del patrimonio infrastrutturale e la tecnologia per il monitoraggio del clima attuale e iii) gli interventi strutturali di adattamento.

RISCHI SOCIALI E RELATIVI ALLA TUTELA DEI DIRITTI UMANI

Il Gruppo FS ha formalizzato l'impegno ad adottare comportamenti responsabili in linea con i dieci principi del Global Compact promossi dall'ONU.

In particolare, in ambito diritti umani, 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.

Il Codice Etico rappresenta la carta dei diritti e dei doveri fondamentali attraverso la quale il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane dichiara le proprie responsabilità e gli impegni verso gli stakeholder interni ed esterni. Tali principi sono costantemente e attentamente monitorati e rappresentano tema di continua sensibilizzazione all'interno del Gruppo. Il Gruppo ha definito diversi presidi, come ad esempio la Struttura People Care (con particolare focus sulle tematiche di Diversity&Inclusion), il sistema di whistleblowing, il modello 231, la politica anticorruzione, ecc. A conferma della validità dei presidi, nel corso dell'esercizio non si sono registrati episodi legati a pratiche discriminatorie (per etnia, nazionalità, opinioni politiche, religione, sesso, età, diversa abilità, orientamento sessuale, condizioni personali o sociali) nei confronti di stakeholder interni e/o esterni.

Il Gruppo, consapevole dell'importanza dei fornitori nella complessiva mitigazione dei rischi sociali e relativi alla tutela dei diritti umani, ha strutturato inoltre un processo di valutazione della ca-

tena di fornitura al fine di rafforzare la capacità di identificazione e gestione degli impatti a questa associati. In particolare, tra le clausole contrattuali standard inserite nei contratti, si richiede all'appaltatore di osservare: 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". Tuttavia il processo di internazionalizzazione del Gruppo può determinare un incremento di tale tipologia di rischi. Nell'ambito delle valutazioni di "Rischio Paese", descritte in precedenza, l'attenzione al rispetto dei diritti umani riveste un elemento importante nella valutazione complessiva dell'investimento. Inoltre, nel caso di progetti di grandi dimensioni, il Gruppo considera come prioritario, in un'ottica di minimizzazione degli impatti sul territorio e sulla comunità, l'utilizzo di strumenti di coinvolgimento delle comunità locali (ad esempio: la Valutazione di Impatto Sociale e Ambientale, la Conferenza dei Servizi, la Conferenza delle Regioni e Province Autonome, la Conferenza Stato-Regioni e Unificata) che permettano di intercettare le legittime istanze degli stakeholder.

Il Gruppo, al fine di presidiare il rispetto dei diritti umani lungo la catena di fornitura, ha anche avviato un progetto (inizialmente con la società RFI SpA) che prevede l'introduzione nelle gare di un criterio premiale relativo al profilo di sostenibilità del fornitore attraverso l'utilizzo della piat-

taforma di monitoraggio sviluppata dalla società EcoVadis SAS. La valutazione di EcoVadis SAS si basa su 21 criteri, raggruppati in quattro temi: Ambiente, Pratiche di lavoro e diritti umani, Fair Business Practices e Acquisti sostenibili. In particolare, la valutazione del rispetto dei diritti umani si basa sui seguenti criteri: lavoro minorile e lavoro forzato, discriminazioni e molestie, diritti umani fondamentali. Il progetto sarà esteso progressivamente a tutte le principali società del Gruppo.

Inoltre, il Gruppo sta promuovendo un percorso di miglioramento continuo della gestione della supply chain grazie alla partecipazione ai tavoli di lavoro nell'ambito di Railsponsible, iniziativa che raggruppa le principali aziende del settore ferroviario con l'obiettivo di promuovere acquisti sostenibili attraverso la condivisione di best practices e processi virtuosi. Per maggiori informazioni si rinvia al paragrafo *Impegno per uno sviluppo sostenibile - Catena di fornitura sostenibile*.

RISCHI LEGATI ALLA GESTIONE DELLE RISORSE UMANE

I fattori di rischio collegati alla gestione delle risorse umane rappresentano uno dei maggiori elementi di attenzione, emersi soprattutto nella attuale fase di emergenza legata alla diffusione del Covid-19. La mancata gestione di tali fattori di rischio potrebbe produrre effetti negativi sulle attività e gli obiettivi del Gruppo.

In tale contesto, le relazioni industriali costituiscono uno dei fattori di rilevanza. Nel 2021 non si sono avuti fenomeni di conflittualità collettiva particolarmente significativi grazie anche alla stipula di alcune intese che, anche in considerazione della particolare fase emergenziale in atto, hanno previsto specifici interventi sull'istituto dello smart working e del welfare. Con particolare riferimento a quest'ultimo, nel 2021 è stato implementato il paniere di beni e servizi di welfare a disposizione dei dipendenti nella convinzione che il welfare aziendale rappresenti uno strumento capace di migliorare il benessere e la motivazione dei lavoratori nonché facilitare il bilanciamento e l'integrazione dei tempi di vita e di lavoro.

Si rappresenta, inoltre, che il 18 febbraio 2021 è stato sottoscritto un Accordo relativo al CCNL della Mobilità/Area contrattuale Attività Ferroviarie del 16 dicembre 2016 che ha definito un importo "una tantum" a favore dei lavoratori delle aziende che applicano il suddetto CCNL ad integrale copertura del periodo 1° gennaio 2018 - 31 dicembre 2020.

Il 18 febbraio 2021 è stato, altresì, siglato il "Protocollo di intesa per la qualità del lavoro negli appalti dei servizi ferroviari" con il quale sono stati riaffermati, con particolare riferimento a tale ambito, i principi che contraddistinguono una economia sana sostenuta dalla qualità del lavoro, dalla legalità, dalla trasparenza e dalla tutela della salute e la sicurezza sui luoghi di lavoro. Con il suddet-

to Protocollo è stata anche prevista la costituzione di un Osservatorio del settore con lo scopo di individuare le misure di miglioramento possibile e di illustrare scenari e prospettive che tengano conto dell'evoluzione del mercato, dell'andamento della domanda/offerta dei servizi e delle esigenze delle imprese.

Come parte della delegazione trattante della CER (Community of European Railway and Infrastructure Companies), il 5 novembre 2021 c'è stata la firma ufficiale dell'accordo sindacale europeo "Women in Rail" per la promozione della presenza e della integrazione delle donne nel settore del trasporto ferroviario. L'accordo prevede una serie di azioni e misure concrete che le imprese dovranno porre in essere nel prossimo futuro su diverse aree tematiche (ad esempio dal work life balance, alle molestie sessuali, al recruitment e allo sviluppo professionale) per attuare una strategia di equilibrio di genere.

Relativamente alla normativa legale e contrattuale del lavoro, anche nel corso del 2021 sono stati forniti pareri e indicazioni sull'applicazione delle previsioni contrattuali e normative, assicurando il consueto supporto alle strutture aziendali nella gestione del rapporto di lavoro, anche recependo le modifiche normative intervenute nel periodo di riferimento con particolare riferimento all'emergenza sanitaria.

Come ulteriori drivers ricordiamo: la presenza di risorse chiave, skill specialistici di difficile reperibi-

lità, la motivazione e lo sviluppo professionale. Il nuovo sistema di Talent Development del Gruppo FS riconosce e valorizza in modo mirato le motivazioni e le aspirazioni delle persone coinvolte nei processi di sviluppo così come le diverse professionalità e know-how sedimentate nelle esperienze professionali del nostro personale. Le policy aziendali e le normative interne ulteriormente rinforzate anche nel corso del 2021 supportano il processo nel garantire l'applicazione dei principi di equità ed imparzialità dei processi di sviluppo. Gli strumenti psicometrici utilizzati ai fini della valutazione del potenziale sono, inoltre, gender e cultural free, a garanzia di pari trattamento e opportunità in relazione al genere ed alla cultura di appartenenza.

Sempre nel 2021, a fronte degli importanti impatti che la pandemia ha continuato a generare sulle prassi aziendali, il Gruppo ha garantito la continuità dei processi legati allo sviluppo e alla formazione delle proprie persone, ad ulteriore presidio dei rischi di demotivazione, disaffezione, senso di abbandono che la situazione contingente ha esponenzialmente incrementato.

La digitalizzazione dei processi di assessment - già effettuata nel corso del 2020 a fronte dell'emergenza COVID - ha da subito assicurato la continuità delle valutazioni ai fini della copertura di posizioni e responsabilità chiave all'interno delle diverse società del Gruppo e della Holding. Nel corso del 2021 sono state ulteriormente affinate le metodolo-

gie di distance assessment che hanno raggiunto una piena maturità, consentendo, da un lato, di continuare a garantire la continuità del processo di sviluppo su tutte le persone del Gruppo, da un altro lato, di dare al processo stesso una maggiore flessibilità, efficienza ed ampiezza. L'investimento nelle attività di sviluppo, così innovative, è proseguito anche nel perdurare dell'emergenza COVID, ai fini di garantire l'utilizzo di criteri oggettivi, standardizzati, equi e di merito, nella definizione dei percorsi di carriera, crescita e sviluppo.

Il consueto impegno del Gruppo nella formazione, nell'aggiornamento continuo e nella ricerca di professionalità, da mercato interno ed esterno, si è concretizzato nel corso del 2021 anche nell'accelerazione delle innovazioni di processo sul piano delle metodologie e delle tecnologie a supporto, che hanno consentito di mantenere inalterato l'effort di cura e di attenzione verso le "Persone" del Gruppo ed il processo di attraction verso il mercato del lavoro. La reazione del Gruppo in termini di innovazione dei processi HR si è costituita a tutti gli effetti come strumento efficace nella gestione del rischio emergenziale. Sta proseguendo il percorso di riallineamento retributivo al mercato esterno, secondo quanto definito dal Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, e si sono consolidate iniziative di welfare aziendale già programmate, ulteriormente rinforzate da nuovi interventi di sostegno alla crisi le-

gata all'emergenza Covid-19.

Il job posting interno è sviluppato e attuato secondo principi di trasparenza, pari opportunità e promozione della diversificazione professionale delle persone, nell'ottica della valorizzazione delle stesse e del know-how interno al Gruppo. Nel caso in cui le professionalità e competenze di interesse per il Gruppo non siano reperibili all'interno, si attiva la ricerca sul mercato esterno, anche attraverso collaborazioni mirate con il mondo universitario, al fine di individuare risorse in grado di portare valore all'azienda, supportandone la realizzazione degli obiettivi del piano d'impresa, secondo i principi di equità, meritocrazia, trasparenza e pari opportunità, con attenzione alla Diversity&Inclusion. Lo sviluppo costante degli strumenti a supporto dei processi di selezione, grazie all'impronta innovativa adottata, consente al Gruppo di intercettare efficacemente i target di interesse, ma anche di ridurre costi e tempi di gestione e altresì di creare ulteriori bacini di professionalità per le continue esigenze assunzionali. Tali principi sono riportati nelle policy di talent acquisition diramate a tutte le società del Gruppo.

Nel corso del 2021 si è potuto dare un ulteriore slancio alla qualità dei processi HR attraverso l'istituzione di una funzione di Sviluppo Organizzativo che, a livello della Capogruppo, grazie ad una integrazione by design delle leve di organizzazione, recruiting, sviluppo, formazione e people care, garantisce ulteriormente la tra-

sparenza, l'equità e la linearità dei processi HR in tutte le società del Gruppo.

Attraverso il Codice Etico, il Gruppo si impegna in maniera formale e sostanziale a non operare mai alcuna discriminazione di genere, di abilità fisica e/o intellettuale, di etnia, di lingua, di religione, di opinioni politiche, di condizioni personali e sociali. Inoltre, grazie ad azioni realizzate dalle strutture HR preposte e alle iniziative del Comitato Pari Opportunità, cresce costantemente l'impegno del Gruppo a realizzare ambienti inclusivi in un'ottica di valorizzazione di tutte le diversità e a promuovere programmi dedicati alle lavoratrici, per la leadership femminile e il miglioramento della conciliazione vita-lavoro.

Nel corso del 2021, nella visione che l'evoluzione della cultura aziendale costituisca uno dei più forti fattori di prevenzione rispetto a comportamenti e prassi non inclusive, il Gruppo ha realizzato numerose iniziative massive di formazione, education e di comunicazione mirate ad accelerare l'evoluzione della cultura collettiva verso approcci di pensiero liberi da bias culturali e da prassi potenzialmente non desiderabili. In questo contesto, è stato avviato un percorso di accompagnamento e sostegno alla genitorialità, rivolto sia alle neo mamme sia ai neo papà, per valorizzare l'arricchimento della persona derivante da questo nuovo ruolo e far cogliere la profonda connessione fra le competenze genitoriali e quelle generative che ciascuna persona mette in campo quotidiana-

mente nel contesto aziendale. Sempre nel 2021, è stato creato we care, uno spazio online di informazione e di education per tutte le persone del Gruppo, che ha l'obiettivo di fornire strumenti di caring per il miglioramento del benessere personale in senso ampio (genitorialità digitale e dipendenze dei giovanissimi dalle nuove tecnologie, ritorno a scuola nell'epoca del new normal, gestione delle emozioni e delle relazioni inclusive con gli altri, disabilità, competenze e strumenti a sostegno del care giver). Sempre in tale ambito, il Gruppo ha proseguito con lo sviluppo di un piano di inclusione dedicato a tutte le persone per implementare l'approccio organizzativo strategico di Diversity&Inclusion (D&I), inteso come processo aziendale di cambiamento volto a comprendere, rispettare e valorizzare le differenze di ciascuna persona, la cui irripetibilità è un valore da mantenere all'interno dell'Azienda.

Nel 2021, l'azienda si è dotata di una struttura esclusivamente dedicata a tutti i temi del caring, per portare avanti un'azione integrata sulle persone (interne ed esterne al Gruppo) attraverso molteplici leve di intervento: wellbeing, education, inclusione, collaborazioni con il terzo settore (volontariato, attività con cooperative sociali) il cui impatto è stato potenziato grazie alla collaborazione ed azione congiunta con le strutture di comunicazione esterna e interna. Il Gruppo ha anche consolidato la propria responsabilità sociale d'impresa verso le persone, in un impegno

costante rivolto con coerenza sia all'interno che all'esterno dell'organizzazione, ad esempio, coinvolgendo anche gli studenti uomini nelle proprie campagne di orientamento per il superamento degli stereotipi di genere in ambito tecnico, e puntando il focus proprio sulla sensibilizzazione del genere maschile per l'eliminazione di prassi sociali discriminatorie e non inclusive, come la violenza di genere.

Sul versante della comunicazione interna, sono state potenziate le leve di ascolto, orientamento, allineamento e vicinanza per rendere le persone sempre più informate, partecipi, attive e coinvolte, nella direzione di un costante processo di supporto alla realizzazione della visione di impresa e di condivisione di ciò che accade nel contesto nazionale e internazionale.

RISCHI RELATIVI ALLA CORRUZIONE

Il Gruppo FS Italiane nella conduzione del business si ispira ai principi dell'integrità, dell'etica e dello zero tolerance for corruption.

Il Gruppo FS, tra l'altro, ha intrapreso da tempo un importante percorso di contrasto dei fenomeni della corruzione e dell'illegalità con l'adozione da parte di FS SpA del Modello 231 (sin dal dicembre 2003) e l'emanazione di apposite Linee guida per la prevenzione della corruzione tra privati nel Gruppo FS; tale percorso ha portato all'adesione, nel corso del 2017, al Global Compact delle Nazioni Unite.

Ad ulteriore consolidamento dell'impegno sul fronte della strategia anticorruzione, nel 2017 FS SpA si è dotata, su base volontaria, di uno strumento unico di autoregolamentazione per la prevenzione dei fenomeni corruttivi: il Framework Unico Anticorruzione, che vede, a fianco del Modello 231, l'Anti Bribery&Corruption management system (ABC system) e di cui costituiscono parte integrante le "Linee di Indirizzo sulla Politica Anticorruzione" che contengono i criteri direttivi per la realizzazione di un efficace sistema anticorruzione in FS SpA. L'ABC system rafforza i presidi anticorruzione aziendali promuovendo politiche di contrasto alla corruzione in ogni sua forma (attiva e passiva, diretta e indiretta, nei rapporti con esponenti della pubblica amministrazione e nei rapporti con privati) ed ampliando il perimetro delle condotte considerate al di là di quelle rilevanti sotto il profilo penalistico, sino a ricomprendere fattispecie di mala gestio (cd. corruzione in senso ampio). L'ABC system di FS SpA si incentra sull'analisi dei processi relativi alle aree Acquisti e Appalti, Conferimento di incarichi di consulenza, Iniziative di sviluppo del business nei mercati internazionali, Quote associative, sponsorizzazioni, co-marketing, erogazioni liberali e omaggi e Risorse Umane, ritenute dalla normativa e dalle best practices di riferimento come maggiormente esposte al rischio di corruzione. Per ciascuna delle predette cinque aree, l'ABC system prevede principi di controllo trasversali e

individua un set di strumenti di prevenzione (strumenti di prevenzione specifici), declinati in standard di comportamento e in indicatori di possibili anomalie, finalizzati all'adozione di processi decisionali consapevoli, responsabili ed improntati ai valori di integrità, correttezza e legalità.

Nel primo trimestre del 2021 si è conclusa la prima campagna di Risk Assessment Anti Bribery&Corruption in FS SpA, svolta secondo la metodologia del Control Risk Self Assessment, che ha coinvolto il management di tutte le Direzioni aziendali nell'analisi dei processi di competenza sotto il profilo della rischiosità inerente (ad esempio, al lordo dei controlli) e nella valutazione dei controlli esistenti ai fini della stima del rischio cd. residuo. Le novità organizzative e di governance intervenute in FS a partire dalla metà del 2021 rendono necessario un aggiornamento del Risk Assessment che costituirà input per individuare ambiti di arricchimento dell'ABC system.

A supporto dell'azione di sensibilizzazione verso i valori promossi dal Framework a tutti i livelli, l'ABC system prevede, tra le principali linee di intervento, una continua attività formativa e di comunicazione. Nel 2021 sono state pubblicate tre pillole formative sui seguenti temi, individuati tramite una survey interna: conflitto di interessi, gestione contrattuale, accordi di vigilanza collaborativa con ANAC. Queste iniziative "verticali" seguono al corso e-learning (lanciato tra la fine del 2019 e l'inizio del 2020), che continua ad

essere erogato per i neoassunti. Si sono inoltre svolte iniziative formative specifiche in collaborazione con altre strutture di FS SpA su singoli processi

Inoltre, in collaborazione con l'Audit, sono stati svolti due workshop sui temi del Risk Assessment ABC e dell'Internal Quality Review ABC rivolti ai presidi ABC delle società controllate. Queste ultime, infatti, adottano il Framework Unico Anticorruzione adeguandolo alle specificità organizzative e di business, nel rispetto comunque degli obblighi normativi applicabili.

L'attività di Internal Quality Review, prevista dall'ABC system, ha l'obiettivo di verificare, con periodicità triennale e attraverso interviste ed analisi documentali, la conformità dell'operato dei presidi ABC del Gruppo rispetto alla mission attribuita e al quadro normativo aziendale di riferimento (ad esempio, ABC system di Società) nonché l'efficacia del processo di gestione, attuazione e miglioramento dell'ABC system. Nel corso del 2021, l'Internal Quality Review ABC è stata svolta - a cura di team composti, in modalità incrociata, da risorse delle funzioni Audit del Gruppo - sulla struttura Anti-Corruption di FS SpA e sui presidi ABC di due società controllate, riportando - per tutti - un giudizio di conformità rispetto agli ambiti esaminati (Formazione e Comunicazione, Reportistica, Cronoprogramma, Altri strumenti di miglioramento).

Con riguardo alle attività di comunicazione, accanto alla pagina internet di FS SpA *Etica, Com-*

pliance e Integrità -nella quale sono sintetizzati obiettivi, strumenti e principi dell'ABC system, con il fine di rendere all'esterno il commitment della società sui temi dell'etica, della legalità e della correttezza dell'agire - è prevista una pagina intranet dedicata, arricchita nel 2021 con la sezione navigabile dedicata alle Questions&Answers relative all'ABC system.

L'ABC system prevede che le ipotesi di violazioni dei principi e standard di comportamento siano valutate dalle competenti strutture ai fini dell'applicazione di misure di responsabilità.

Nel 2021 FS SpA ha aggiornato la procedura per la gestione delle segnalazioni, adottata nel 2019 al fine di dare attuazione alla L. n. 179/2017 (cd. legge sul whistleblowing). La procedura disciplina il processo di ricezione, analisi e trattamento delle segnalazioni (anche anonime), inviate da terzi o da persone del Gruppo FS su fatti che possano integrare illeciti, irregolarità o comunque condotte poste in essere in violazione i) del Modello 231 e delle procedure che ne costituiscono attuazione e/o dell'Anti Bribery&Corruption management system; ii) del Codice Etico; iii) di leggi o regolamenti o normative interne o di provvedimenti delle autorità, e/o in ogni caso idonee ad arrecare danno o pregiudizio, anche solo d'immagine o reputazionale, al Gruppo FS Italiane. Copia della procedura è consegnata ai dipendenti all'atto dell'assunzione. Alla procedura è assicurata la massima diffusione tramite pubblicazione in versione

integrale nella intranet aziendale e in versione sintetica, tramite FAQ, sul sito internet istituzionale.

In FS SpA è in esercizio, da luglio 2020, una piattaforma informatica per la gestione delle segnalazioni, che costituisce un canale di segnalazione idoneo a garantire, con modalità informatiche, la riservatezza dell'identità del segnalante e adeguate misure di sicurezza delle informazioni. La piattaforma è accessibile tramite i siti internet ed intranet aziendali (nel sito internet nella sezione dedicata all'interno della pagina *Etica, Compliance e Integrità*).

Si segnala, infine, che nel mese di dicembre del 2021 la società Anas ha ottenuto la certificazione di cui alla norma UNI ISO 37001:2016 (Anti Bribery management system) e che nel corso del 2022 analogo progetto sarà avviato da FS SpA ed altre società del Gruppo.

RISCHI RELATIVI AL CONFLITTO UCRAINA - RUSSIA

Il Gruppo FS è caratterizzato da una attività complessa e variegata, domestica e internazionale, che lo espone a diversi fattori di rischio legati alle possibili conseguenze del conflitto tra Ucraina e Russia. In tale contesto assumono rilievo diverse fattispecie di rischio, in particolare quelle legate:

- * interruzioni/criticità per le Società o progetti già in essere nei Paesi potenzialmente

coinvolti o limitrofi;

- * allo sviluppo del business, quali riduzione del traffico, domanda di mobilità e minore propensione al viaggio/flussi turistici, chiusura frontiere o sanzioni con riduzione trasporto passeggeri e merci, restrizioni alle relazioni economiche e di cooperazione;
- * ai fattori macroeconomici e finanziari, quali volatilità dei prezzi di commodities energetiche, volatilità dei prezzi di materie prime, volatilità prevista dei mercati finanziari globali, dei tassi di cambio e dei tassi di interesse;
- * alla supply chain, come indisponibilità delle materie prime e componenti, indisponibilità delle fonti energetiche, interruzione della catena di fornitura di fattori produttivi per la continuità del servizio e/o degli investimenti;
- * Cyber Crime, ad esempio, attacchi diretti ad asset di società che operano in loco o nei Paesi limitrofi ovvero l'intensificazione dello stesso con potenziale impatto sull'interruzione dei servizi e sulle infrastrutture critiche.

Il Gruppo è dotato di processi e procedure che supportano l'identificazione, la gestione e il monitoraggio degli eventi con potenziali impatti significativi sulle risorse e sul business dell'impresa. Tali processi sono volti a massimizzare la tempestività e l'efficacia delle azioni intraprese.

DNF SICUREZZA NEL VIAGGIO

Nei Paesi dell'Unione Europea l'incidentalità ferroviaria viene monitorata dall'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA, European Railway Agency), ente regolatorio istituito con la Direttiva 2004/881 CE, quest'ultima finalizzata più in generale a realizzare uno spazio ferroviario europeo senza frontiere, potenziare il livello di interoperabilità dei sistemi ferroviari e sviluppare una cultura comune in materia di sicurezza. Per il monitoraggio dell'incidentalità, l'ERA fa riferimento alle norme contenute nella Direttiva 2004/49 CE e nella successiva Direttiva 2014/88 UE, che ne modifica l'allegato I per quanto riguarda gli indicatori comuni di sicurezza e i metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti.

Secondo i principi sanciti da queste Direttive comunitarie, un incidente è considerato significativo quando viene coinvolto almeno un veicolo ferroviario in movimento e se ha causato almeno un decesso o un ferito grave o danni pari o superiori a 150.000 euro ai binari, agli impianti o all'ambiente, oppure se ha prodotto un'interruzione prolungata del traffico di 6 o più ore. Sono esclusi gli incidenti che si verificano nell'ambito dei binari interrotti o momentaneamente interrotti alla circolazione (depositi, officine) e comunque quelli causati da atti volontari (suicidi o atti vandalici).

In Italia l'organismo che ha competenza per l'intero sistema ferrovia-

rio nazionale e svolge i compiti previsti dalla Direttiva 2004/49 CE è l'ANSFISA (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali), istituita con Legge n. 130 del 16 novembre 2018, la cui piena operatività è stata determinata dal DPCM n. 520 del 20 novembre 2020. A seguito della piena operatività della nuova agenzia, l'ANSF è stata soppressa e l'ANSFISA ha raccolto le sue funzioni.

Lo scenario di riferimento, corrispondente alla rete dell'infrastruttura nazionale gestita dalla società RFI SpA, si basa su un'analisi preliminare con dati non ancora consolidati.

Nel corso del 2021 si sono registrati 110 incidenti nel complesso, un incidente significativo ogni 3,1 milioni di chilometri percorsi dai treni, il cui dettaglio è il seguente:

- * 5 collisioni di treni, contro le 4 del 2020;
- * 1 deragliamento, contro i 6 dell'anno precedente;
- * 7 investimenti ai passaggi a livello in totale, inclusi gli investimenti di pedoni a passaggio a livello chiuso, contro i sei dell'anno precedente;
- * 88 incidenti gravi alle persone causati dal materiale rotabile in movimento contro i 54 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);

- * 9 incidenti che, non rientrando in nessuna delle altre categorie, vengono classificati come "altri"; nel 2020 furono 10;
- * nessun incidente dovuto a incendi al materiale rotabile con conseguenze, come nel 2020.

A fronte di un maggior volume di treni km sviluppati sulla rete, nel 2021 si è registrato un incremento - rispetto all'anno precedente - nelle categorie di incidenti denominate collisioni di treni e incidenti alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento; quest'ultima è stata la causa dell'80% degli incidenti nel complesso. Significativa, invece, la riduzione dei deragliamenti, con un evento di questo tipo a fronte dei sei del 2020. Allo scopo di incrementare i livelli di sicurezza della rete, anche nel 2021 RFI ha proseguito con il programma di soppressione dei passaggi a livello (PL) sia pubblici che in consegna ai privati, mediante valutazione dell'efficacia della viabilità pedonale/veicolare esistente in prossimità delle aree ferroviarie e l'individuazione dei punti di maggiore criticità per il verificarsi di sinistri, dovuti all'indebita presenza dei pedoni.



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, in essere al 31 dicembre 2021. 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 47 ("Passività ed attività potenziali") al bilancio consolidato, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano condizionare la posizione patrimoniale, economica e finanziaria delle società interessate. Inoltre, ricorrendone le circostanze, le società si sono costituite parte civile.

In dettaglio, con riferimento ai soli procedimenti giudiziari penali avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di ex o attuali rappresentanti delle società del Gruppo, si precisa che nel corso del 2021 non vi sono state condanne in via definitiva a carico di Vertici societari (Organi sociali, Direttori Generali) per:

- * delitti di natura dolosa di particolare gravità comportanti un rilevante danno per le società coinvolte, FS SpA inclusa, ovvero che abbiano determinato l'applicazione di misure interdittive;

- * delitti di natura dolosa che rientrano tra quelli contemplati nel D.Lgs. 231/2001;
- * ulteriori delitti di natura dolosa che rientrano tra quelli contemplati nella Legge 190/2012.

Inoltre il dettaglio dei contenziosi e procedimenti significativi in essere nei confronti del personale dipendente, di terzi fornitori di servizi e/o appaltatori, del fisco, delle Regioni per contestazioni, ecc. per i quali, ove ne ricorrano le condizioni, si è proceduto ad effettuare accantonamenti negli specifici fondi rischi ed oneri, è riportato nelle Note al bilancio cui si rinvia. Allo stesso modo, si fa integrale rinvio anche alla descrizione delle attività e passività potenziali sopra indicate, così come definite dai principi di Gruppo.

PROCEDIMENTI PENALI EX D.LGS. 231/01

- * il procedimento penale n. 2554/2013 RGNR pende in fase dibattimentale innanzi al Tribunale di Foggia. Lo stesso vede imputata la società RFI SpA ex D.Lgs. 231/01 in relazione all'infortunio mortale sul lavoro occorso il 5 marzo 2010 in agro di Cerignola, in cui ha perso la vita un dipendente della ditta Fersalento Srl;
- * in relazione al procedimento penale n. 6305/2009 RGNR, iscritto dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lucca a seguito dell'incidente

ferroviario avvenuto in Viareggio il 29 giugno 2009, si comunica che, in data 7 marzo 2022, ha preso avvio, innanzi alla Corte di Appello di Firenze, il nuovo giudizio di appello, a seguito del rinvio disposto dalla Corte di Cassazione con la decisione assunta l'8 gennaio 2021, le cui motivazioni sono state depositate il successivo 6 settembre. Si ritiene opportuno rammentare che, con la citata decisione, la Suprema Corte – accogliendo le tesi difensive – ha escluso la sussistenza dell'aggravante della violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro ex art. 589, comma 2, c.p.; di conseguenza:

- i. tutte le società condannate in grado di appello per l'illecito amministrativo di cui all'art. 25 septies del D.Lgs. 231/2001, incluse RFI SpA e Trenitalia SpA (nonché Mercitalia Rail Srl, quale beneficiaria della scissione del ramo Cargo di Trenitalia SpA), sono state definitivamente assolte dall'incolpazione perché "il fatto non sussiste" (l'assoluzione già disposta in primo e secondo grado in favore di FS SpA e FS Logistica SpA, oggi Mercitalia Logistics SpA, in assenza di ricorso da parte del Procuratore Generale, erano già divenute definitive);

- ii. sono state annullate senza rinvio le statuizioni della sentenza di appello relative al reato di omicidio colposo (art. 589 c.p.), dichiarate estinte per intervenuta prescrizione. Riguardo alle imputazioni per l'altro reato contestato, il disastro ferroviario colposo ex art. 430 e 449 c.p., la Corte di Cassazione ha innanzitutto confermato la responsabilità penale dichiarata dal giudice dell'appello a carico dell'AD pro tempore di Trenitalia SpA e dell'AD pro tempore di Cargo Chemical SpA, poi Responsabile della B.U. Industria Chimica e Ambiente di FS Logistica SpA, nonché degli imputati del Gruppo GATX (tranne uno, rinviato all'appello per un nuovo giudizio) e della Cima Riparazioni; ha inoltre disposto l'annullamento della sentenza di condanna impugnata in ordine alla posizione del Direttore pro tempore della Divisione Cargo di Trenitalia SpA, dell'ex AD di RFI SpA e dell'ex AD di FS SpA (già in precedenza AD di RFI SpA), nonché di un funzionario di RFI SpA e uno di Trenitalia SpA, con rinvio ad altra sezione della Corte di Appello di Firenze, per un nuovo giudizio. È stato inoltre rigettato il ricorso del Procuratore Generale

avverso le assoluzioni di 5 funzionari di RFI SpA, che sono dunque divenute definitive. La Suprema Corte ha, inoltre, annullato in via definitiva le statuizioni disposte dai giudici di merito in favore di diverse parti civili, per la maggior parte Associazioni e Organizzazioni sindacali, mentre per altre due parti ha rinviato il giudizio al grado di appello. Il nuovo giudizio di appello, conseguente al rinvio disposto dalla Suprema Corte, ha ad oggetto la quantificazione della pena per la maggior parte degli imputati ed aspetti concernenti l'accertamento della responsabilità per gli AD pro tempore di FS SpA e RFI SpA e di un funzionario di RFI SpA e due posizioni riconducibili alla Società Trenitalia SpA;

- * in relazione al procedimento penale n. 1430/2014 RGNR – incardinato dalla Procura della Repubblica del Tribunale di Gela a seguito dell'investimento mortale di tre agenti della manutenzione di RFI SpA da parte del treno regionale 12852 proveniente da Gela e diretto a Caltanissetta occorso in data 17 luglio 2014 in prossimità del km 217+728 fra le stazioni di Falconara e Butera – il Giudice, all'udienza del 7 ottobre 2021, ha pronunciato la sentenza la cui motiva-

zione è stata depositata il 26 ottobre 2021. Sono state assolte, per non aver commesso il fatto, sei delle otto persone fisiche imputate, tra le quali un AD pro tempore della Società. È stata altresì assolta "perché il fatto non sussiste" la Società incolpata ex D.Lgs. 231/2001. In particolare il Giudicante ha ritenuto la mancanza di elementi specifici che permettano di addebitare a RFI SpA l'illecito amministrativo contestato ritenendo: (i) la mancanza di vantaggio economico procurato alla Società dalla condotta posta in essere dai soggetti apicali; (ii) l'insussistenza di colpa di organizzazione; (iii) l'idoneità del Modello organizzativo conforme al British Standard OHSAS 18001:2007, costituente efficacia esimente per la responsabilità dell'Ente. Sono stati, invece, condannati alla pena (sospesa) di due anni di reclusione, il Capo Tronco e il Dirigente Centrale Operativo, perché per profili di colpa sia generica sia specifica non operarono affinché le lavorazioni sul binario avvenissero in regime di interruzione della circolazione. Il Tribunale ha, infine, dichiarato l'inammissibilità della costituzione dell'unica parte civile presente nel giudizio (ANMIL) con la conseguenza che non sono state disposte statuizioni civili nei confronti della Società in veste di re-

sponsabile civile. La sentenza del Tribunale di Gela è stata impugnata dai due dipendenti condannati e dal Pubblico Ministero, il cui appello riguarda anche la posizione dell'ex AD di RFI SpA e della Società stessa incolpata ex D.Lgs. 231/2001;

- * il procedimento penale n. 3566/2015 RGNR Tribunale di Rimini, che interessa la società Trenitalia SpA, è stato instaurato a seguito dell'infortunio, avvenuto il 5 marzo 2015, ad un dipendente della ditta A.T.S. Costruzioni che operava presso l'OMC Locomotive di Rimini. Nel giudizio era imputato il dirigente all'epoca responsabile dell'OMC di Rimini, unitamente al datore di lavoro e al preposto della A.T.S., per il reato previsto dall'art. 590 commi 1 e 2 c.p. Al dirigente era stata contestata anche la violazione dell'art. 26 comma 2 del D.Lgs. n. 81/2008 per aver omesso di redigere un D.U.V.R.I. che prevedesse adeguate misure di prevenzione e protezione. A Trenitalia SpA era stato contestato l'illecito amministrativo di cui all'art. 25 septies comma 3 del D.Lgs. n. 231/2001, in quanto il delitto di lesioni colpose sarebbe stato commesso in violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza del lavoro. In data 27 settembre 2021 il processo si è concluso positivamente sia per il dirigente di Trenitalia SpA, assolto per non aver commesso il fatto, sia per la Società la cui responsabilità ex D.Lgs. n. 231/2001 è stata esclusa;

* il procedimento penale n. 20765/2014 RGNR - n. 2565/2017 RG GIP Tribunale di Firenze trae origine dall'infortunio ai danni di un dipendente della Direzione Regionale Toscana di Trenitalia SpA, avvenuto in data 12 gennaio 2014 durante le operazioni di manovra. Il processo di primo grado, innanzi al Tribunale di Firenze, nei confronti del dirigente datore di lavoro responsabile dell'unità produttiva Direzione Regionale Toscana, del dirigente delegato e del preposto, nonché nei confronti di Trenitalia SpA medesima, incolpata per l'illecito amministrativo di cui all'art. 25 septies del D.Lgs. 231/2001, si è definito con la sentenza emessa il 1° marzo 2021 e depositata il 28 maggio 2021, con la quale, su concorde richiesta delle parti, sono stati assolti tutti gli imputati - compresa la Società - con la formula "il fatto non sussiste";

- * il procedimento penale n. 1525/2008 RGNR - Procura della Repubblica di Trani è iscritto per il reato di omicidio colposo plurimo, per un infortunio avvenuto il 3 marzo 2008, ai danni di cinque operai della ditta subappaltatrice Truck Center, che vede imputati, tra gli altri, l'allora Amministratore Delegato e un ex funzionario di FS Logistica - BU Cargo Chemical SpA (società committente) oggi Mercitalia Logistics SpA (già FS Logistica SpA), e la Società, tanto quale responsabile civile quanto per l'illecito di cui all'art. 25 septies

del D.Lgs. 231/2001. In riforma della sentenza di primo grado, la Corte d'Appello di Bari, con pronuncia del 19 luglio 2017, ha prosciolti gli esponenti dell'allora FS Logistica, divenuta Mercitalia Logistics SpA, e la società stessa. In conseguenza di tale pronuncia di secondo grado, era venuta meno anche la sanzione amministrativa di 1,4 milioni di euro cui Mercitalia Logistics SpA era stata condannata in primo grado per l'illecito amministrativo dipendente da reato. La sentenza di appello è stata impugnata dalla pubblica accusa con ricorso per cassazione. All'udienza dell'8 febbraio 2019, la Corte di Cassazione ha annullato la sentenza di proscioglimento emessa dai giudici di secondo grado, con rinvio a nuovo giudizio, da celebrarsi innanzi ad altra sezione della Corte di Appello di Bari. Le motivazioni della sentenza sono state pubblicate in data 25 marzo 2019. Nel nuovo giudizio di appello, gli esponenti dell'allora FS Logistica SpA hanno chiesto l'applicazione della pena su richiesta (cd "patteggiamento"). Valutata - su parere del difensore esterno e considerato il contesto processuale - l'opportunità di definire la pendenza giudiziaria, anche nella prospettiva di beneficiare di una riduzione della sanzione pecuniaria, anche Mercitalia Logistics SpA si è determinata a proporre istanza di patteggiamento - decisione sottoposta al CdA della Società e da questo espressamente

deliberata - concordando con la Pubblica Accusa la riduzione della sanzione amministrativa da 1,4 milioni di euro a 900mila euro. All'udienza del 21 dicembre 2020, la II sez. della Corte di Appello di Bari ha dato lettura del dispositivo con il quale, per quanto riguarda le posizioni collegate a Mercitalia Logistics SpA, accogliendo le istanze di patteggiamento, ha: (i) condannato l'Amministratore Delegato pro-tempore e il dirigente della ex FS Logistica - BU Cargo Chemical SpA, rideterminando la pena rispettivamente in un anno e 6 mesi di reclusione e in 2 anni di reclusione, concedendo le attenuanti generiche ed il beneficio della sospensione condizionale della pena e con revoca della pena accessoria dell'interdizione temporanea per anni 5 dai pubblici uffici; (ii) ridotto a 900mila euro la sanzione amministrativa pecuniaria per illecito amministrativo ex art. 25 septies D.Lgs. 231/2001 disposta a carico di Mercitalia Logistics SpA, revocando altresì le statuizioni civili adottate a carico della stessa come responsabile civile. La Corte ha inoltre accolto le altre istanze di patteggiamento avanzate dalle posizioni estranee al Gruppo FS e confermato le condanne disposte in primo grado a carico della ditta appaltatrice e della società acquirente dello zolfo liquido, ai sensi del D.Lgs. 231/2001. In data 10 marzo 2021 sono state depositate le motivazioni della sentenza che confermano quanto sopra ri-

portato;

- * nell'ambito del procedimento penale n. 6769/2015 avviato dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Perugia, il Giudice dell'Udienza Preliminare, con decreto dell'11 giugno 2018, ha disposto il rinvio a giudizio degli indagati e della società Busitalia Sita-Nord Srl, riqualificando il reato in precedenza contestato ex art. 640 bis c.p. (Truffa aggravata per il conseguimento di erogazioni pubbliche) in quello meno grave di cui all'art. 640, comma 2 n. 1 (Truffa aggravata ai danni dello Stato). La Società Busitalia Sita-Nord Srl è stata pure rinviata a giudizio in relazione al presunto illecito amministrativo configurato dagli artt. 5, 24 e 25 D.Lgs. 231/2001 in relazione al reato di cui all'art. 640 comma 2 n. 1 c.p. Pende attualmente il dibattimento di primo grado innanzi al Tribunale di Perugia;
- * è attualmente pendente innanzi al Tribunale di Bari il procedimento penale n. 18773/2009 che vede coinvolta la società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl come incolpata ex D.Lgs. 231/2001, in relazione al reato di truffa aggravata per il conseguimento di erogazioni pubbliche - originariamente contestato con l'aggravante della transnazionalità, poi esclusa dal Giudice - addebitato anche all'ex Amministratore Unico della società stessa. I fatti attengono all'acquisto in Polonia di carrozze ferroviarie ad un prezzo

superiore a quello di mercato. A seguito del rinvio a giudizio della società e di tutte le persone fisiche imputate, il procedimento pende attualmente in fase dibattimentale;

- * con riferimento al procedimento penale n. 3651/2018 RGNR iscritto presso la Procura della Repubblica di Milano a seguito dell'incidente ferroviario occorso in data 25 gennaio 2018, in Località Seggiano di Pioltello - che ha interessato il treno regionale n. 10452 della impresa ferroviaria Trenord Srl (in servizio commerciale nella tratta tra Cremona e la Stazione di Milano Porta Garibaldi) causando il decesso di tre passeggeri ed il ferimento di altri - sono stati iscritti inizialmente nel registro degli indagati dirigenti e dipendenti di RFI SpA e la stessa Società per responsabilità amministrativa ai sensi del D.Lgs. 231/01. Dall'avviso di conclusione delle indagini preliminari si è altresì appreso dell'intervenuta iscrizione, quali indagati, del direttore pro tempore di ANSF (oggi ANSFISA) e di un suo funzionario. Su conforme richiesta della Procura è stata poi disposta l'archiviazione delle posizioni riconducibili a Trenord Srl ed a ANSF. L'udienza preliminare, celebrata innanzi il GUP del Tribunale di Milano, si è conclusa in data 21 giugno 2021 con il rinvio a giudizio per tutti gli imputati, compresa la Società, per tutti i reati contestati (disastro ferroviario colposo, omicidio

colposo, lesioni colpose, omissioni dolose di cautele contro infortuni sul lavoro). Pende attualmente il dibattimento di primo grado innanzi il Tribunale di Milano. RFI SpA è costituita quale responsabile civile e sono state ammesse quali parti civili circa 60 persone fisiche e l'associazione FILT CGIL. Uno degli imputati, lo specialista cantieri, ha definito la propria posizione con sentenza di applicazione della pena concordata di anni 4 di reclusione;

* il Procedimento penale n. 6224/2016 RGNR, pendente innanzi alla Procura della Repubblica di Parma, riguarda la gara per l'affidamento dei servizi di TPL su gomma nel bacino di Parma, in relazione alla quale vengono contestati al precedente Amministratore Delegato (decaduto dalla carica nel corso del mese di aprile 2021) ed a un dirigente di Busitalia Sita Nord Srl e ad altri soggetti, i reati di turbata libertà degli incanti (art. 353 c.p.), rivelazione del contenuto di documenti segreti (art. 621 c.p.) e corruzione tra privati (art. 2635 commi 2 e 3 c.c.). In data 28 agosto 2019 è stato notificato alla Società l'avviso di conclusioni delle indagini preliminari ex art. 415 bis c.p.p. nel quale è stata formalizzata l'incolpazione ex D.Lgs. 231/2001 a carico di Busitalia Sita Nord Srl, in relazione all'illecito amministrativo (art. 25 ter, comma 1, lett. s bis) collegato al reato di corruzione tra privati. In data 22 dicembre

2020, il G.U.P. del Tribunale di Parma ha emesso il decreto che dispone il giudizio a carico della Società in relazione all'illecito amministrativo sopra indicato e in qualità di responsabile civile, in relazione alle condotte ascritte all'ex Amministratore Delegato e al Responsabile della Struttura Pianificazione Strategica e Sviluppo Mercati della Società. Il decreto in questione è stato notificato alla Società in data 17 febbraio 2021. Pende attualmente dibattimento di primo grado innanzi al Tribunale di Parma;

* il procedimento penale n. 3518/2009 RGNR pende innanzi alla Procura della Repubblica di Salerno e riguarda la società Anas SpA. A seguito di infortunio mortale nell'ambito della realizzazione della Galleria "S. Angelo", presso il cantiere dei lavori di ammodernamento dell'Autostrada A2 del Mediterraneo, un dipendente della ditta esecutrice subisce in data 18 marzo 2009 gravi lesioni a cui sopraggiunge decesso in data 20 aprile 2009. Anas SpA risulta imputata ai sensi dell'art. 5 comma 1 lett. B) e 25 septies comma 2 del D.Lgs. 231/01 commesso in relazione al reato di cui all'art. 589 comma 2 c.p., "perché non avendo adottato ed efficacemente attuato modelli di organizzazione al fine di prevenire la commissione di reati e non avendo affidato ad un organismo dell'ente dotato di autonomi poteri di iniziativa e di

controllo, il compito di vigilare sull'osservanza dei modelli e di curare il loro aggiornamento che, comunque, ove pure esistente, ometteva o eseguiva una insufficiente vigilanza, e avendo violato gli obblighi di direzione e vigilanza sul soggetto delegato per la sicurezza". Il giudizio è attualmente pendente in primo grado;

* nell'ambito del procedimento penale n. 3556/2019 RGNR pendente in fase di indagini preliminari innanzi alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Brindisi, in data 23 gennaio 2020 è stato notificato a Italferr SpA "Informazione di garanzia per illecito amministrativo dipendente da reato" in relazione all'infortunio mortale occorso in Brindisi, in data 9/10 luglio 2019, durante lo svolgimento di alcune lavorazioni da parte del subappaltatore HI.TEC Italia Srl, datore di lavoro della vittima del sinistro, nell'ambito di un appalto a committenza RFI SpA. Alla HI.TEC Italia Srl e a Italferr SpA (che ha svolto su incarico di RFI SpA, tra le altre, le prestazioni di Direzione dei lavori, Responsabile dei lavori e Coordinatore per la sicurezza in fase di esecuzione) era stato contestato l'illecito amministrativo dipendente da reato di cui all'art. 25 septies comma 2, D.Lgs. 231/2001. Dall'avviso della richiesta di proroga del termine per le indagini preliminari, successivamente notificato ad alcune persone fisiche, è risultato che

il procedimento penale è stato iscritto per il reato di omicidio colposo, a carico di 8 persone fisiche, tra le quali 4 esponenti di Italferr SpA. Successivamente, con provvedimento depositato il 21 settembre 2020, il Pubblico Ministero ha chiesto il rinvio a giudizio del Coordinatore per l'esecuzione dei lavori di Italferr SpA, oltre che ai due esponenti del subappaltatore con il ruolo di datore di lavoro e preposto della vittima. Per tali posizioni è in corso l'udienza preliminare. Per i soggetti apicali di Italferr SpA e per la stessa Società, in relazione alla responsabilità ex D.Lgs. 231/2001, il PM ha invece presentato istanza di archiviazione al GIP, alla quale ha fatto seguito l'opposizione della parte offesa. In data 8 luglio 2021 si è svolta l'udienza camerale innanzi al GIP, il quale si è riservato sulla decisione che non risulta ancora depositata;

* con riferimento al procedimento penale n. 524/2020 RGNR pendente presso la Procura della Repubblica di Lodi, riguardante ipotesi di responsabilità amministrativa a carico della società RFI SpA 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, si rappresenta che in data 5 ottobre 2021 è stato emesso dalla Procura l'avviso di conclusione indagini preliminari, dal quale risulta formulata la contestazione dei reati di

disastro ferroviario colposo e omicidio colposo nei confronti dell'AD pro tempore e di cinque dirigenti/dipendenti di RFI SpA e dell'AD pro tempore e otto dirigenti/dipendenti della Alstom. Per quanto riguarda RFI SpA, risultano stralciate le posizioni di tre dipendenti e di un dirigente originariamente iscritti. Risulta poi contestato a carico delle società RFI SpA e Alstom l'illecito amministrativo di cui all'art. 25 septies del D. Lgs. 231/2001.

ALTRI PROCEDIMENTI PENALI RILEVANTI

* il procedimento n. 503034/2012 RGNR iscritto presso la Procura della Repubblica di Rossano e successivamente trasferito presso la Procura di Castrovillari, attiene all'investimento da parte di un treno di un autoveicolo con a bordo sei persone presso il Passaggio a Livello Privato al km 155+849 della tratta Rossano C. - Mirto Crocisa. Nei confronti di dirigenti e dipendenti di RFI SpA (alcuni dei quali in quiescenza) e soggetti esterni al Gruppo FS viene contestato, in concorso, l'omicidio colposo e il disastro ferroviario colposo. All'udienza preliminare si sono costituite cinque persone fisiche, legate da vincolo di parentela con alcune delle vittime. Nella medesima fase è stata citata FS SpA come responsabile civile in luogo della quale si è costituita RFI SpA, con conseguente esclusione della prima dal giudizio. All'udienza preliminare del 21 maggio 2021 il

GUP ha dichiarato la prescrizione per l'omicidio colposo, ha prosciolto la titolare della concessione per l'attraversamento della sede ferroviaria e rinviato a giudizio tutti gli altri imputati (tra i quali 13 dipendenti di RFI SpA e il detentore delle chiavi del Passaggio a Livello Privato) per il delitto di disastro ferroviario colposo, avanti il Tribunale di Castrovillari. Nell'ambito della costituzione delle parti in dibattimento, il Tribunale ha preso atto della rinuncia di tutte le parti civili costituite e ha dichiarato la perdita di efficacia della citazione del responsabile civile. Il dibattimento è in corso;

* il procedimento penale n. 2615/2018 RGNR - Procura della Repubblica presso il Tribunale di Ivrea, interessante la società Trenitalia SpA, è stato aperto a seguito dell'incidente ferroviario avvenuto il 23 maggio 2018 sulla linea Chivasso/Ivrea, tra il treno Regionale 10027 ed un TIR (un trasporto eccezionale) che aveva travolto le barriere bloccandosi sulle rotaie. A seguito dell'urto sono deceduti il macchinista e il conducente di un mezzo di scorta tecnica al TIR e sono rimaste ferite numerose persone, tra le quali la Capotreno. La Procura ha notificato l'avviso di conclusione delle indagini preliminari a carico di sei indagati individuati tra: il legale rappresentante della ditta trasportatrice; il legale rappresentante della ditta titolare dell'autorizzazione al

trasporto eccezionale; il legale rappresentante della ditta incaricata della scorta tecnica; il capo scorta tecnica; due autisti. Si procede per disastro colposo, per omicidio colposo e lesioni colpose, nonché per la violazione delle norme in materia di sicurezza e salute sul lavoro ai sensi del D.Lgs. 81/2008 in relazione all'omessa adozione del documento di valutazione dei rischi e per non aver assicurato ai lavoratori la corretta informazione sui rischi specifici oggetto dell'attività. Trenitalia SpA è persona danneggiata dal reato;

* il procedimento penale n. 6662/2017 RGNR e n. 23758/2019 RG GIP Tribunale di Napoli, interessante la società Trenitalia SpA, è stato aperto a seguito dell'infortunio mortale occorso all'operatore della manutenzione presso l'IMC di Napoli il 7 agosto 2016. Nel procedimento risultano imputati alcuni dirigenti/dipendenti della società per il reato di omicidio colposo commesso con la violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro. Il procedimento è pendente nella fase dibattimentale;

* il procedimento penale n. 4153/2016 RGNR è stato avviato dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Bari nei confronti dell'ex Amministratore Unico della FSE Srl e di altri soggetti. I fatti contestati attengono a vari episodi di bancarotta fraudolenta documentale, societaria

e patrimoniale che hanno determinato lo stato di dissesto della società e generato la necessità dell'accesso alla successiva procedura concordataria di FSE Srl. Nell'ambito del procedimento penale sono state individuate dalla Procura come parti offese anche FSE Srl e FS SpA che si sono costituite parti civili. Pende attualmente la fase dibattimentale;

* il procedimento penale n. 4877/2018 RGNR è stato iscritto dalla Procura della Repubblica di Bari, a seguito di un esposto/querela di FSE Srl, e costituisce stralcio del procedimento penale principale per bancarotta n. 4153/2016 RGNR Procura della Repubblica di Bari a carico dell'ex Amministratore Unico di FSE Srl e di altri soggetti. La Procura, dopo aver emesso l'avviso di conclusione delle indagini preliminari, ha avanzato richiesta di emissione del decreto che dispone il giudizio nei confronti di 20 soggetti, fra cui l'ex Amministratore Unico di FSE Srl, l'amministratore delegato pro tempore di BNL, il Responsabile Mercato Pubblica Amministrazione Direzione Centrale di BNL di Roma ed altri funzionari dell'istituto bancario BNL per i reati di "bancarotta fraudolenta preferenziale in favore del creditore BNL" e di "bancarotta fraudolenta impropria per effetto di operazioni dolose". Nella richiesta di rinvio a giudizio, FSE Srl e Ferrovie dello Stato Italiane

SpA, unitamente ad altri soggetti, sono state individuate quali parti offese. È in corso l'udienza preliminare, nell'ambito della quale FSE Srl e FS SpA hanno depositato gli atti di costituzione di parte civile;

* il procedimento penale n. 8790/2016 RGNR - Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lecce è stato iscritto per i reati di omicidio stradale (art. 589 bis c.p.) e lesioni personali stradali (art. 590 bis c.p.) nei confronti di un dipendente di FSE Srl per il sinistro occorso in data 1° agosto 2016 mentre si trovava alla guida dell'autobus di linea della società. La società è stata citata, unitamente alla compagnia di assicurazione, quale responsabile civile nel procedimento in questione. In data 5 giugno 2019 il Giudice ha assolto l'imputato e conseguentemente ha escluso ogni responsabilità di FSE Srl perché il fatto non costituisce reato. A seguito di impugnazione della sentenza di primo grado da parte della difesa della parte civile, pende il giudizio di appello;

* il procedimento penale n. 6310/2017 RGNR è stato avviato dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lecce per il sinistro avvenuto il 13 giugno 2017 tra due treni di FSE Srl, all'uscita di Galugnano, Frazione di San Donato di Lecce, lungo la tratta tra il capoluogo salentino e Otranto. In data 11 dicembre 2018 è stato notificato l'avviso di conclusione delle indagini pre-

liminari a due dirigenti di FSE Srl. Dall'atto risultano imputati, oltre ai due dirigenti, anche due dipendenti della società per disastro ferroviario colposo con danni a persone (circa 20 feriti tra viaggiatori e personale di FSE Srl) e cose (treni venuti a collisione). A seguito della richiesta di rinvio a giudizio formulata dalla Procura di Lecce, è stata fissata l'udienza preliminare, all'esito della quale il GUP ha condannato un dipendente alla pena di un anno e dieci mesi di reclusione, accogliendone l'istanza di patteggiamento concordata con il PM, con sospensione condizionale della pena; ha inoltre definito la posizione di un altro dipendente, nelle forme del rito abbreviato, con sentenza di assoluzione, motivata contestualmente; ha infine disposto il rinvio a giudizio di due dirigenti di FSE Srl dinanzi al Tribunale Collegiale di Lecce. All'udienza del 14 giugno 2021, il Tribunale di Lecce ha emesso sentenza di assoluzione per non aver commesso il fatto nei confronti dei due dirigenti di FSE Srl. Le motivazioni della sentenza sono state depositate il 13 settembre 2021; in data 30 ottobre 2021 la sentenza è divenuta irrevocabile;

* il procedimento penale n. 5926/2015 RGNR DDA è stato avviato dalla Procura della Repubblica di Reggio Calabria in relazione a due appalti, il primo aggiudicato da Anas SpA avente ad oggetto i "lavori di manutenzione straordinaria

del sovrappasso di Via Casa Savoia di Gallico (ex S.S. n. 184 Gamberie) al km 438+000 dell'ASR", il secondo aggiudicato da RFI SpA riguardante "i lavori di realizzazione della fermata di Pentimele della Metropolitana di superficie". Risultano coinvolti alcune imprese esecutrici dei lavori e anche sei dipendenti di Anas SpA a cui vengono contestati reati di associazione a delinquere anche di stampo mafioso (art. 416 e 416 bis c.p.), corruzione impropria, induzione indebita (art. 319 e 319 quater c.p.), abuso di ufficio e truffa (art. 323 e 640 c.p.). In data 12 marzo 2020 si è aperta l'udienza preliminare, nel corso della quale Anas SpA, identificata persona offesa, si è costituita parte civile e n. 5 persone fisiche, su n. 20 imputati, hanno richiesto il giudizio abbreviato. La fase innanzi al Giudice dell'udienza preliminare si è conclusa all'udienza del 22 gennaio 2021, con il rinvio a giudizio di n. 15 imputati, per i quali pende ora il dibattimento di primo grado. Anche il giudizio abbreviato si è concluso nella medesima data di udienza con l'emissione di n. 2 sentenze di condanna, a carico di soggetti esterni ad Anas SpA, e n. 4 sentenze di assoluzione, di cui una a favore di un dipendente Anas SpA, a seconda dei diversi capi di imputazione contestati ai n. 5 imputati che avevano richiesto il rito alternativo.

PROCEDIMENTI DINNANZI ALLE AUTORITÀ NAZIONALI E COMUNITARIE

Sconto K2 ex DM 44T/2000. Il contenzioso si inserisce nell'ambito delle controversie relative all'applicazione del cd. "Sconto K2" - introdotto dal DM 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 Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (oggi Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, MIMS) aveva disposto l'inapplicabilità in assenza di contributi da parte dello Stato (DM n. 92/T dell'11 luglio 2007). A fronte del giudizio instaurato da alcune imprese ferroviarie, il Consiglio di Stato si è definitivamente pronunciato sull'annullamento del DM 92/T con sentenza n. 1110/2013. Attualmente è in corso il giudizio civile instaurato da Trenitalia SpA innanzi al Tribunale Civile di Roma al fine di ottenere da RFI SpA il pagamento delle somme dovute a titolo di "Sconto K2", a fronte dell'annullamento del suddetto DM n. 92/T dell'11 luglio 2007. Nell'ambito di tale giudizio, il Giudice ha consentito a RFI SpA di chiamare in causa il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili nonché il Ministero dell'economia e delle finanze per garanzia e manleva delle somme - a titolo di "Sconto K2" - che saranno eventualmente riconosciute in favore di Trenitalia SpA. Entrambi i Ministeri si sono costituiti ritualmente e congiuntamente.

RFI SpA ha - tra l'altro - eccetto il difetto di legittimazione attiva e, comunque, il difetto di titolarità in capo a Trenitalia SpA del credito da indebito per la quota di "Sconto K2" relativa ai servizi prestati per il trasporto merci, in ragione della scissione societaria tra Trenitalia SpA e Mercitalia Rail Srl aventi ad oggetto l'assegnazione, con effetto dal gennaio 2017, del ramo d'azienda "merci" in favore di Mercitalia Rail Srl. Quest'ultima società, con atto notificato nel 2019, è intervenuta in giudizio. Il giudizio è in corso, fissata udienza di precisazione delle conclusioni al 15 giugno 2022.

Ricorsi inerenti la procedura di gara per l'affidamento dei servizi a bacino unico regione Toscana.

Con ricorso, presentato in data 15 aprile 2016, la società consortile MOBIT Scarl (che riunisce oltre a Busitalia Sita Nord Srl altri operatori di TPL del territorio toscano), ha impugnato presso il TAR Toscana il provvedimento con il quale la Regione ha disposto l'aggiudicazione definitiva della gara a favore dell'unico altro partecipante, la società Autolinee Toscane SpA (di seguito AT). La gara concerne l'affidamento in lotto unico del servizio di trasporto pubblico locale, per una durata di anni 9, prorogabile di ulteriori due anni, del valore complessivo di circa 4 miliardi di euro. AT, costituitasi a sua volta in giudizio, ha proposto ricorso incidentale per ottenere l'esclusione dalla gara del consorzio Mobit. Con sentenza n. 1548/2016 del 28 ottobre 2016, il TAR Toscana, accogliendo i due ricorsi, ha annullato l'atto di aggiudicazione della

gara ed ha decretato che entrambi i ricorrenti non hanno presentato offerte rispondenti alle prescrizioni delle Linee guida predisposte dalla Regione per l'elaborazione del piano economico finanziario. Avverso la sentenza n. 1548/2016 Mobit, AT e la Regione hanno proposto appello al Consiglio di Stato. Nel corso del giudizio, il Consiglio di Stato, con ordinanza del 6 aprile 2017, ha disposto la rimessione alla Corte di Giustizia UE di alcune questioni pregiudiziali riguardanti l'interpretazione di alcune disposizioni del Regolamento (CE) n. 1370/2007, in quanto rilevanti ai fini della causa. Immediatamente dopo la notifica dei ricorsi in appello contro la sentenza del TAR, la Regione Toscana, nel dicembre 2016, aveva riaperto la gara invitando i due concorrenti a produrre un nuovo PEF a corredo delle offerte già presentate. Tale provvedimento è stato impugnato da Mobit presso il TAR Toscana che, con sentenza del 14 giugno 2017, ha respinto il ricorso. La sentenza è stata impugnata al Consiglio di Stato. Con sentenza n. 8411 dell'11 dicembre 2020 il Consiglio di Stato ha respinto gli appelli presentati da Mobit avverso le due sentenze del TAR Toscana del 28 ottobre 2016 e del 14 giugno 2017. Nelle more dei giudizi sopra indicati, la Regione Toscana ha disposto una nuova aggiudicazione definitiva in favore di AT. Anche tale provvedimento è stato impugnato da Mobit dinanzi al TAR Toscana che, con sentenza n. 344/2020 del 19 marzo 2020, ha respinto il ricorso. La sentenza del TAR è stata impugnata da Mobit presso il Consiglio di Stato che, con sentenza del n.

4779/2021 del 21 giugno 2021, ha respinto l'appello confermando l'aggiudicazione in favore di AT. Avverso tale sentenza Mobit ha proposto ricorso per revocazione ex art. 106 c.p.a. e ricorso per Cassazione ex art. 111 Cost., 110 c.p.a. e 362 c.p.c.

Procedimento AGCM A536. Con delibera adottata il 3 giugno 2020, l'AGCM ha avviato un procedimento istruttorio nei confronti del consorzio ONE Scarl, composto da 26 operatori, tra i quali Busitalia Sita-Nord Srl e Ataf Gestioni SpA, contestando la presunta violazione dell'art. 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea in materia di abuso di posizione dominante. Secondo l'Autorità, gli operatori incumbent riuniti nel consorzio ONE, che opera nei servizi di TPL su gomma nell'intero bacino della Regione Toscana, avrebbero adottato una condotta anti-competitiva volta ad ostacolare il subentro di Autolinee Toscane SpA (AT - impresa soggetta al controllo della francese RATP) nella gestione di detti servizi, di cui la stessa AT è risultata aggiudicataria all'esito di una procedura di gara. L'asserita condotta abusiva avrebbe determinato un ostacolo alla conclusione delle attività propedeutiche al trasferimento ad AT, da parte dei consorziati ONE, dei beni essenziali allo svolgimento del servizio. Contestualmente all'avvio del procedimento per l'accertamento del presunto abuso di posizione dominante, l'Autorità ha ravvisato i presupposti per l'immediata adozione di misure cautelari inaudita altera parte. L'AGCM ha intimato al consorzio ONE e, per

quanto di rispettiva competenza, ai consorziati/parti del procedimento di trasmettere una serie di informazioni e documenti necessari al trasferimento all'operatore nuovo entrante dei beni essenziali, informazioni che l'Autorità, su segnalazione di AT e della Regione Toscana, ha rilevato come mancanti. Le pregresse misure cautelari inaudita altera parte sono state confermate dall'Autorità con provvedimento del 23 giugno 2020. A fronte di tale provvedimento, le parti del procedimento, per quanto di rispettiva competenza, hanno trasmesso all'Autorità una relazione in merito alle attività svolte ai fini dell'ottemperanza alle misure cautelari, di cui l'Autorità ha preso positivamente atto in data 30 settembre 2020. Tenuto inoltre conto della decisione del Consiglio di Stato in merito alla legittimità dell'atto di aggiudicazione dei servizi di TPL su gomma adottato dalla Regione Toscana a favore di AT e in ragione della particolare complessità del procedimento, il termine di conclusione del procedimento - fissato, prima, al 31 luglio 2021 e, poi, al 31 marzo 2022 - è stato ulteriormente prorogato al 30 giugno 2022.

Ricorso inerente il trasferimento a FS SpA della partecipazione azionaria in FSE Srl. Con sentenza n. 6417/2017, il TAR Lazio ha respinto il ricorso proposto da Arriva Italia Srl, Ferrotramviaria SpA e COTRAP ("ricorrenti") ai fini dell'annullamento del decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 248/2016 (ora Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, MIMS) con

il quale è stato individuato in FS SpA il soggetto a cui trasferire la partecipazione in FSE Srl, detenuta, in allora, dallo stesso Ministero, confermandone pertanto la legittimità. Nell'ambito del giudizio di appello per la riforma della sentenza del Giudice di prima istanza, le ricorrenti hanno proposto, quale primo motivo di impugnazione, il mancato rispetto degli obblighi imposti dalla disciplina in materia di aiuti di Stato, con riferimento: i) allo stanziamento della somma di 70 milioni di euro a favore di FSE Srl di cui all'art. 1, comma 867, della L. 2018/2015, così come modificato dall'art. 47, del D.L. 50/2017 e ii) al trasferimento di FSE Srl a FS SpA senza procedure di gara ed in assenza di corrispettivo. Il Consiglio di Stato ha ritenuto di devolvere la questione alla Corte di Giustizia UE, ai sensi dell'art. 267, par. 1, lett. a) del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea (ordinanza di rimessione n. 3123/2018). La Corte si è pronunciata sulle questioni pregiudiziali con sentenza del 19 dicembre 2019 (causa C-385/18) affermando che - fatte salve le verifiche che il giudice del rinvio (ad esempio, Consiglio di Stato) sarà tenuto ad effettuare - l'art. 107 del TFUE deve essere interpretato nel senso che sia lo stanziamento di una somma di denaro in favore di un'impresa pubblica sia il trasferimento dell'intera partecipazione detenuta da uno Stato membro nel capitale di detta impresa a un'altra impresa pubblica, senza corrispettivo, ma con l'obbligo per quest'ultima di rimuovere lo squilibrio patrimoniale della prima, possono essere qualificati come aiuti di Stato. All'esito della sen-

tenza interpretativa della Corte di Giustizia, sono rimesse al Consiglio di Stato - innanzi al quale, il 3 febbraio 2020, è stato riassunto il giudizio ad opera dei ricorrenti - le determinazioni conseguenti. Il 22 ottobre 2020 si è tenuta l'udienza di discussione innanzi al Consiglio di Stato, all'esito della quale il giudice, tenuto conto delle statuizioni della Corte di Giustizia europea ed al fine di completare la conoscenza di fatti che non sono immediatamente desumibili dalle risultanze documentali, ha disposto l'apertura del procedimento di verifica, da svolgersi nel contraddittorio delle parti, sul seguente quesito: "dica il verificatore se il valore di Ferrovie del Sud Est e Servizi Srl alla data di tale trasferimento, come aumentato, ove occorra, dello stanziamento della somma di euro 70 milioni in suo favore da parte dello Stato italiano, superi l'importo dell'investimento che Ferrovie dello Stato Italiane deve effettuare al fine di onorare il proprio obbligo di rimuovere lo squilibrio patrimoniale di FSE" (ordinanza n. 6537/2020). All'udienza pubblica del 30 marzo 2021, in cui avrebbe dovuto avviarsi la verifica, FS e FSE hanno formulato richiesta di estromissione da detta fase di soggetti terzi (tra i quali l'ex Amministratore Unico di FSE) che avevano presentato istanza di intervento nel giudizio. Con ordinanza depositata il 2 aprile 2021, il Consiglio di Stato, ritenuto che la questione in ordine all'ammissibilità degli interventi andasse decisa in via preliminare, ha disposto il rinvio della trattazione della suddetta questione all'udienza pubblica del 15 luglio

2021. Con sentenza non definitiva n. 6556 pubblicata il 30 settembre 2021, il Consiglio di Stato si è pronunciato su tale questione preliminare e ha ritenuto ammissibile il solo intervento di ANAV, che pertanto potrà partecipare alla verifica, escludendo invece gli altri potenziali richiedenti. L'udienza per la discussione è stata fissata al 26 maggio 2022.

Ricorsi connessi alla Delibera ART n. 70/2014. Avverso la Delibera ART n. 70 del 31 ottobre 2014, recante Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture, sono stati presentati tre ricorsi straordinari al Presidente della Repubblica da parte di diverse società del Gruppo FS Italiane (RFI SpA, la ex Grandi Stazioni SpA e Centostazioni SpA). I ricorsi, inizialmente incardinati dinanzi al TAR Lazio, sono stati trasferiti al TAR Piemonte, dove i giudizi promossi da RFI SpA e dalla Grandi Stazioni SpA sono stati riassunti. Trenitalia SpA si è costituita in entrambi i giudizi. I ricorsi promossi da RFI SpA e da Grandi Stazioni SpA sono stati respinti dal TAR Piemonte rispettivamente con sentenze nn. 541/2017 e 1025/2017, avverso le quali le società hanno proposto ricorso in appello. Con sentenza n. 6108/2019, il Consiglio di Stato ha accolto il ricorso in appello di RFI SpA (avverso la sentenza del TAR Piemonte n. 541/2017) e ha annullato la delibera ART n. 70/2014 nella parte relativa alle misure di

regolazione che hanno determinato il canone di accesso alla rete ferroviaria AV/AC per l'anno 2015. Il Consiglio di Stato ha inoltre riconosciuto la necessità che l'ART rinnovò il procedimento relativamente al periodo regolatorio dal 6 novembre 2014 al 31 dicembre 2015 e compia un'istruttoria che tenga conto dei principi affermati nella presente sentenza. Con sentenza n. 1262 del 12 febbraio 2021 il Consiglio di Stato, previa riunione, ha respinto i ricorsi per revocazione avverso la sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019, proposti da Trenitalia SpA, da altra impresa ferroviaria e - in via incidentale - dall'ART. È dunque confermata la sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019.

L'ART, con Delibera n. 39 del 25 marzo 2021, ha dunque avviato il procedimento regolatorio, con indicazione di consultazione, per la determinazione del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria ad AV/AC per il periodo 6 novembre 2014 - 31 dicembre 2015, concluso con Delibera n. 88 del 17 giugno 2021. Secondo il disposto della citata Delibera, RFI SpA ha recuperato un importo pari a circa 125 milioni di euro. Detta Delibera è stata impugnata da un'impresa ferroviaria con ricorso straordinario al Capo dello Stato, successivamente trasferito al TAR Piemonte a seguito delle opposizioni notificate da RFI SpA e dall'ART. In data 23 dicembre 2019, l'ART ha promosso un ricorso presso le Sezioni Unite della Corte di Cassazione per la cassazione della sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019 sul presupposto di uno

“sconfinamento” dei limiti esterni della giurisdizione dal giudice amministrativo. All'iniziativa dell'ART hanno aderito anche Trenitalia SpA e altra impresa ferroviaria, per il tramite di ricorsi incidentali. L'ART, con la Delibera n. 88/21, ha espressamente sancito che l'ottemperanza alla sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019 non comporta acquiescenza e che “se la Corte di Cassazione dovesse annullare la sentenza, decadrebbero anche il provvedimento esecutivo dell'Autorità e gli effetti economici sino a quel momento dallo stesso prodotti”. A valle dell'udienza di discussione tenutasi in data 14 dicembre 2021, la Corte di Cassazione, con Ordinanza n. 5627 del 21 febbraio 2022, ha dichiarato inammissibile il ricorso dell'ART, nonché quelli proposti dalle imprese ferroviarie, ritenendo non vi sia stata, nel caso di specie, una illegittima sostituzione del potere giurisdizionale. Resta dunque confermato il principio sancito dalla sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019 nonché gli effetti economici discendenti dall'applicazione dei principi di cui alla Delibera ART n. 88/2021.

Per completezza informativa si rappresenta che:

* con sentenza n. 5534/2019, il Consiglio di Stato ha respinto il ricorso in appello del gestore di stazione (ex Grandi Stazioni SpA) avverso la sentenza n. 1025/2017, con ciò confermando - tra l'altro - che anche gli spazi adibiti all'accoglienza ed assistenza ai passeggeri sono soggetti alle competenze regolatorie dell'Autorità;

* risulta pendente l'appello promosso da un'impresa ferroviaria per la riforma della sentenza del TAR n. 1239/2017 che aveva rigettato il ricorso avverso la Delibera ART n. 70/14; nell'ambito di tale giudizio è stata disposta un'attività di verifica (in corso). L'udienza di trattazione è stata fissata al 14 luglio 2022.

Ricorsi connessi alla Delibera ART n. 96/2015. Il giudizio trova origine nei ricorsi straordinari al Presidente della Repubblica promossi da RFI SpA, Trenitalia SpA e la ex Grandi Stazioni SpA avverso la Delibera ART n. 96 del 13 novembre 2015 avente ad oggetto i principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. I ricorsi sono stati trasferiti al TAR Piemonte. RFI SpA, inoltre, si è costituita nel giudizio pendente innanzi al TAR Piemonte a fronte del ricorso proposto avverso la medesima Delibera ART n. 96/2015 da parte di un'altra impresa ferroviaria. Il giudizio promosso da RFI SpA si è concluso per sopravvenuta carenza di interesse del gestore dell'infrastruttura (sentenza del TAR Piemonte n. 1287/2017). Trenitalia SpA ha promosso i giudizi d'appello avverso la sentenza n. 1240/2017 (con cui il TAR Piemonte ha respinto il ricorso di Trenitalia SpA avverso la Delibera n. 80/2016), conclusi con sentenza di rigetto n. 371 dell'11 gennaio 2021, e avverso la sentenza n. 57/2018 (con cui il TAR Piemonte ha respinto il ricorso della stessa avverso la Delibera n. 96/2015 e provvedimenti con-

seguenziali tra cui la Delibera n. 75/2016), conclusi con sentenza di rigetto n. 4216 del 1° luglio 2020. Per completezza di informativa, si precisa che, con sentenza n. 58/2018, il TAR Piemonte ha inoltre respinto il ricorso presentato dall'ex Grandi Stazioni SpA avverso la Delibera n. 96/2015 (e provvedimenti conseguenziali).

Le sentenze del TAR Piemonte nn. 1097 e 1098 del 2017, che hanno definito in maniera parzialmente favorevole i ricorsi promossi da una serie di imprese ferroviarie operanti nel settore del trasporto merci avverso le Delibere ART nn. 75 e 80/2016, sono state oggetto di impugnazione innanzi al Consiglio di Stato che, a seguito dell'udienza tenutasi il 21 febbraio 2019, ha adottato “due ordinanze istruttorie” con le quali ha disposto alcune verificazioni rispetto alle delibere ART oggetto di impugnazione. A valle dell'udienza di discussione tenutasi in data 30 marzo 2021, il Consiglio di Stato, con sentenze nn. 4067 e 4069 del 26/05/2021, ha rigettato i ricorsi promossi dalle imprese ferroviarie contro le sentenze TAR n. 1098/2017 (Ricorso avverso la Delibera ART n. 80/16) e 1097/2017 (Ricorso avverso la Delibera ART n. 75/16).

Lo scorso 7 gennaio 2020 il TAR Piemonte, con sentenze nn. 19, 23 e 25, ha definito i ricorsi proposti dalle imprese ferroviarie internazionali OBB, SNCF e DB Bahn contro le delibere ART n. 96/2015, 72/2016 e 75/2016 (e successive). In particolare il TAR ha respinto i motivi di ricorso volti a censurare la determinazione della compo-

nente A) del canone (relativa alla determinazione dei costi diretti del gestore) e la competenza dell'ART a determinare la componente B) del canone (relativa a sovraccanoni o mark-ups). Il giudice amministrativo ha, invece, ritenuto fondate le censure con le quali è stata denunciata una carenza di istruttoria nella valutazione dell'ART circa la scelta di applicare un maggior canone (nell'ambito della componente B) alle reti open access internazionali. In sostanza, non sarebbe chiaro sulla base di quali elementi istruttori e di quali motivazioni l'ART ha avallato l'assunto per cui l'open access internazionale, in termini generali, potesse sopportare un sovraccanone rispetto a quello nazionale.

Conseguentemente, è stato disposto l'avvio di un nuovo procedimento regolatorio da parte dell'Autorità (Delibera n. 28 del 30 gennaio 2020), volta ad acquisire gli elementi necessari per giustificare l'applicazione del sovraccanone per il segmento open access internazionale. Con Delibera n. 175 del 16 dicembre 2021 l'ART ha concluso il procedimento in questione sancendo che la differenza fra la componente B) del canone prevista da RFI per il segmento Open Access Internazionali e quella prevista per il segmento Open Access nazionali Basic non risulta giustificata. Sono state adottate una serie di prescrizioni a carico di RFI SpA, tra le quali:

i. ricomputare il canone relativo al PMdA per il periodo 2018-2021, attribuendo alla componente B1 del canone medesimo, applicata ai servizi di traspor-

to ferroviario passeggeri del segmento di mercato Open Access Internazionali, il medesimo livello tariffario previsto per l'analoga componente applicata al segmento di mercato Open Access nazionali Basic;

- ii. in esito alla indicata ricomputazione, provvedere ai conseguenti conguagli in favore dei titolari di rapporti negoziali destinatari degli effetti delle decisioni del TAR Piemonte (sentenze nn. 19, 23 e 25 del 7 gennaio 2020);
- iii. con riguardo al pedaggio afferente al PMdA, stabilire che a partire dal 1° gennaio 2022 ogni treno del segmento open access internazionale circolante su tratte della rete con velocità superiore a 250 km/h sia assimilato, in riferimento al calcolo della componente B del canone, al segmento open access premium, mentre ogni altro treno deve essere assimilato al segmento open access basic;
- iv. in riferimento alla necessità, di cui all'art. 16 del d.lgs. 112/2015, di assicurare l'equilibrio dei conti del Gestore dell'Infrastruttura, in condizioni normali di attività e nell'arco di un periodo ragionevole non superiore a cinque anni, definire una specifica posta figurativa pari alla differenza di ricavi derivante dall'applicazione dei conguagli sopra indicati, nonché dalla revisione dei canoni, da distribuire sulla componente B) del canone

unitario che verrà applicata ai servizi di trasporto ferroviari passeggeri operanti in regime di mercato open access circolanti sull'intera rete ferroviaria nazionale nel corso del periodo regolatorio 2023-2027, sulla base dei volumi di traffico complessivi previsti in ordine a tali servizi di trasporto per il medesimo periodo.

Trenitalia SpA ha impugnato la delibera ART n. 175/2021 innanzi al TAR Piemonte censurando l'atto di regolazione nella parte in cui, tra l'altro, limita il riconoscimento dei conguagli (all'esito del procedimento di ricomputazione del canone) alle sole imprese ferroviarie titolari dei rapporti negoziali destinatari delle sentenze dello stesso Giudice amministrativo (sentenze nn. 19, 23 e 25 del 2020) escludendo, pertanto, Trenitalia SpA.

Casi UE SA 32179/SA 32953. Come noto, il 28 marzo 2014 la DG Concorrenza della Commissione Europea ha notificato all'Italia una Decisione di avvio di una procedura di indagine formale per due possibili aiuti di Stato relativi a:

1. alcune operazioni di asset allocation infragruppo (caso SA 32179); e
2. le compensazioni per obbligo di servizio merci (SA 32953).

La prima misura sotto indagine riguarda quattro operazioni di asset allocation, interne al Gruppo FS Italiane, realizzate rispettivamente a favore di Trenitalia SpA e di FS Logistica SpA (ora Mercitalia Logistics SpA).

In particolare, si tratta di trasferimenti che riguardano attivi non costituenti infrastruttura ferroviaria (principalmente officine) e comunque non più funzionali alle attività del gestore dell'infrastruttura. La seconda misura sotto indagine riguarda le compensazioni riconosciute dall'Italia a Trenitalia SpA per il trasporto pubblico di merci dal 2000 al 2014 in forza dei tre contratti di servizio, succedutisi negli anni. Dopo un biennio (2015 - 2016) in cui non si sono registrati sviluppi, a partire dall'ultima parte del 2017 la Commissione Europea ha ripreso l'esame di entrambi i dossier. In considerazione pertanto dello stato di evoluzione dei casi e della loro complessità, si precisa, in continuità con le valutazioni effettuate negli esercizi precedenti e tenuto conto anche del parere di autorevoli professionisti specificamente incaricati, che con riferimento a entrambi i dossier si è ancora oggi nell'impossibilità di individuare una oggettiva situazione di passività potenziale. Si osserva inoltre che, con riferimento al caso SA 32179, l'eventuale evoluzione negativa avrebbe effetti esclusivamente interni al Gruppo FS Italiane; mentre, con riguardo al caso SA 32953, non è ad oggi possibile effettuare ogni attendibile stima dell'eventuale importo che dovesse mai essere riconosciuto. L'esame di entrambi i casi è stato successivamente sospeso a causa dell'emergenza Covid-19, che ha modificato le priorità di DG COMP.



DNF AZIONI PROPRIE DELLA CAPOGRUPPO

Al 31 dicembre 2021 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 2021, la stessa non ha acquistato o alienato azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.



DNF RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Le interrelazioni tra Ferrovie dello Stato Italiane SpA, le società del Gruppo, e tra queste e le altre parti correlate, avvengono secondo criteri di correttezza sostanziale, in un'ottica di reciproca convenienza economica indirizzata dalle normali condizioni di mercato, per l'identificazione delle quali

– ove del caso – ci si avvale anche del supporto di professionalità esterne.

Le operazioni intersocietarie perseguono l'obiettivo comune di creare efficienza e, quindi, valore per l'intero Gruppo. A tale riguardo si sottolinea che, in coerenza con il

Piano Industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, è in atto una più razionale allocazione degli asset e delle risorse all'interno del Gruppo stesso, al fine di concentrare la focalizzazione di ciascuna società sul proprio core business, di migliorare la valorizzazione e lo sfruttamento del patrimonio non

strettamente correlato alle attività caratteristiche delle stesse società del Gruppo, affidando dette attività a soggetti specializzati, anche mediante scissioni e conferimenti, nonché di incrementare le sinergie infragruppo. Tali processi e operazioni avvengono nel rispetto della normativa specifica

del settore, di quella civilistica e tributaria, in adesione agli indirizzi fissati dai Ministeri vigilanti, nel rispetto delle Procedure Amministrativo Contabili di Gruppo e societarie e tenuto conto delle caratteristiche e peculiarità delle attività esercitate da molte delle società del Gruppo.

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



EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Sia la crisi pandemica, ancora in corso, che, da ultima, l'escalation del conflitto tra Russia e Ucraina che alimenta i timori di un impatto sugli assetti politico-sociali e sull'economie mondiali ed europei rappresentano una componente di forte disruption operativa e strategica che spingono energicamente verso un percorso di resilienza trasformativa che deve consentire al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, e alle società che ne fanno parte, di emergere più forti, governando l'incertezza e facendo leva sull'esperienza maturata.

La pandemia ha lasciato l'economia globale con due punti chiave di vulnerabilità: alta inflazione e nervosismo finanziario sui mercati, e le scosse di assestamento del conflitto potrebbero facilmente peggiorare entrambi. C'è anche una minaccia per la crescita: la spesa delle famiglie sempre più grande per coprire gli aumenti su combustibili e riscaldamento ridurrà i margini per acquistare altri beni e servizi. Il crollo dei mercati sarebbe un deciso aggravamento, andando a colpire ricchezza e fiducia. Per i banchieri centrali è una doppia sfida: gestire i prezzi e mantenere le proprie economie in crescita.

Il suddetto contesto richiede con

decisione una discontinuità e la definizione di una strategia a dieci anni sull'evoluzione dei settori di riferimento che, oltre ad identificare le azioni per il rilancio, delinea il ruolo che il Gruppo FS potrà giocare per il Sistema Paese al fine di favorire la mobilità di persone.

Tutto quanto sopra vedrà la sua chiara rappresentazione all'interno del nuovo piano industriale decennale del Gruppo FS(2022-2031), che andrà a delineare il percorso finalizzato all'obiettivo di rendere il Gruppo più capace ed efficace nell'intervenire sul sistema nazionale della mobilità, così da renderla sempre più sostenibile e integrata, favorendo un riequilibrio modale a favore della transizione green, avendo come fattori abilitanti l'innovazione tecnologica e digitale e le persone, insieme a tutti gli stakeholder. Ciò porterà le società del Gruppo a lavorare in maniera maggiormente sinergica nella progettazione, gestione e manutenzione delle infrastrutture ferroviarie e stradali e dei relativi servizi che potranno così davvero diventare più integrati, efficaci e sostenibili, anche economicamente.

Il suddetto percorso di crescita e cambiamento fa perno su un nuovo assetto organizzativo del Gruppo per Poli di Business (Infrastrutture, Passeggeri, Logistica ed Urbano),

ciascuno con ruoli ed obiettivi strategici ben delineati e su iniziative strategiche (Internazionale, Produzione di energia da rinnovabili ed efficienza energetica e Shared services), inserite in un percorso più ampio di revisione di regole di ingaggio, processi, procedure e sistemi.

Il Polo Infrastrutture avrà il compito di massimizzare le sinergie industriali, specializzando i ruoli delle diverse infrastrutture e garantendo al contempo la piena integrazione tra strada e ferro, anche per mezzo del sostegno di programmazioni comunitarie e nazionali.

Il Polo Passeggeri avrà come obiettivo il miglioramento della qualità del servizio, attraverso una ottimizzazione delle politiche di pricing, garantendo intermodalità fisica e virtuale e conquistando in tal modo un ruolo di protagonista nella mobilità.

Il Polo Logistica avrà l'ambizioso obiettivo di creare nuovi prodotti premium su filiere dedicate che garantiscano una appetibilità verso partnership di lungo periodo.

Il Polo Urbano avrà come obiettivo di ricostituire 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.

In tale scenario, il Gruppo FS, che ha avviato un programma di trasformazione per definire i ruoli e le responsabilità sui processi, oltre che confermare le sue solide prospettive di medio-lungo periodo, aspira a trainare nel suo contesto di riferimento la ripresa del Paese, anche attraverso il ruolo centrale di soggetto attuario, che gli è stato assegnato, in particolare, sul fronte degli investimenti infrastrutturali all'interno dello sfidante percorso del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Il tutto finalizzato a contribuire ad una mobilità multi-modale di passeggeri e merci, con al centro delle attenzioni i bisogni delle persone, che sia sempre più sostenibile, sicura e al contempo focalizzata sull'eccellenza operativa, mantenendo un ruolo di leadership sulle frontiere tecnologiche e di infrastruttura digitale resiliente, non solo in Italia, ma con consolidata presenza internazionale, attraverso delle piattaforme digitali e centri di eccellenza per l'innovazione e per l'interconnessione di persone e merci.

In particolare, nell'ambito delle azioni per il rilancio del paese, il Gruppo FS prevede di sviluppare anche nel 2022 un volume di contabilizzazioni per investimenti tecnici in consistente crescita, sia nel Polo

Infrastrutture sia in quello del Trasporto, con un percorso importante di rinnovo delle flotte.

Con riguardo al Polo Trasporto, nel corso del 2022 si prevede di operare, con riferimento al segmento del Trasporto Passeggeri su ferro Long Haul, sulla rimodulazione dell'offerta con un modello di business e di pricing più flessibile in funzione delle esigenze delle persone, mentre nel segmento del Trasporto Passeggeri su ferro Short Haul si proseguirà con il rinnovo delle flotte attraverso la consegna di nuovi treni Rock, Pop e bimodali per l'espletamento dei servizi contrattualizzati con le Regioni e un Piano Commerciale diversificato in ragione della domanda (maggiore qualità dei servizi offerti, tariffe personalizzate, turismo e leisure), promuovendo politiche e soluzioni di shift modale.

Per il Polo Logistico si conferma il potenziamento dell'offerta core (ampliamento base clienti, rafforzamento leadership domestica e potenziamento offerta internazionale), lo sviluppo della logistica integrata specializzando le reti e/o le tracce orarie per tipo di servizi, dell'attività captive e il rinnovo di carri e loco.

Come già accennato, con riguardo al Polo Infrastrutture la previsione per il 2022 evidenzia un piano degli investimenti che conferma FS

come principale investitore industriale nel Paese. Tale previsione è in linea con l'obiettivo di contribuire fortemente alle azioni volte al rilancio del Paese nell'ambito della realizzazione di nuove opere, sia ferroviarie che stradali, integrando la rete ferroviaria e stradale con altre infrastrutture di trasporto e centri urbani, assicurando sicurezza e resilienza infrastrutturale in un contesto altamente digitalizzato e tecnologico sempre più sfidante. In tale ambito il citato PNRR rappresenta uno strumento chiave su cui far leva per incrementare la capacità di trasporto dell'Infrastruttura, per un Paese più competitivo, anche grazie ad un sistema di accessibilità diffuso, per garantire maggiore intermodalità e accessibilità alla rete ferroviaria e per massimizzare le sinergie mantenendo forte attenzione alla rigenerazione urbana.

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

La Società – che prevede la chiusura dell'esercizio 2022 in positivo – vede all'interno del nuovo piano industriale al 2031 il rafforzamento del suo compito di indirizzo strategico, controllo, direzione e coordinamento dei processi di Gruppo, nell'ottica di pieno supporto alla realizzazione della visione strategica.

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE



KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Curtatone, 3
00185 ROMA RM
Telefono +39 06 80961.1
Email it-fmaudit@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente sulla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D.Lgs. 30 dicembre 2016 n. 254 e dell'art. 5 del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018

Al Consiglio di Amministrazione della
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016 n. 254 (di seguito anche il "Decreto") e dell'art. 5 del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("limited assurance engagement") della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (di seguito anche il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 predisposta ai sensi dell'art. 4 del Decreto, presentata all'interno della Relazione sulla gestione ed approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 30 marzo 2022 (di seguito anche la "DNF").

L'esame limitato da noi svolto non si estende alle informazioni contenute nel paragrafo denominato "Le attività del Gruppo e la Tassonomia Europea" della DNF, richieste dall'art. 8 del Regolamento (UE) n. 852 del 18 giugno 2020.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per la DNF

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli artt. 3 e 4 del Decreto ed ai "Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards" definiti dal GRI - Global Reporting Initiative ("GRI Standards"), da essi individuato come standard di rendicontazione.

Gli Amministratori sono altresì responsabili, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di una DNF che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili, inoltre, per l'individuazione del contenuto della DNF, nell'ambito dei temi menzionati nell'art. 3, comma 1, del Decreto, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo e nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotti.

KPMG S.p.A. è una società per azioni di diritto italiano e fa parte del network KPMG di entità indipendenti affiliate a KPMG, International Limited, società di diritto inglese.

Alcuni dei nostri uffici sono:
Ancona Bari Bergamo
Bologna Bolzano Brescia
Cagliari Catania Cosenza Firenze Genova
Imperia Lodi Milano Napoli Novara
Padova Palermo Parma Perugia
Pescara Roma Torino Treviso
Vercelli Verona

Società per azioni
Capitale sociale
Euro 12.415.500,00 i.v.
Registro Imprese Milano Monza Diocesi Lodi
o Codice Fiscale N. 00729600159
R.E.A. Milano N. 512967
Partita IVA 00729600159
VAT number IT00729600159
Sede sociale: Via Veltro P.zza 15
20124 Milano MI (ITALY)



Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

Gli Amministratori sono infine responsabili per la definizione del modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, nonché, con riferimento ai temi individuati e riportati nella DNF, per le politiche praticate dal Gruppo e per l'individuazione e la gestione dei rischi generati o subiti dallo stesso.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza dell'International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards) (IESBA Code) emesso dall'International Ethics Standards Board for Accountants, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. La nostra società di revisione applica l'International Standard on Quality Control 1 (ISQC Italia 1) e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

Responsabilità della società di revisione

E' nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto e ai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio "International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised) - Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information" (di seguito anche "ISAE 3000 Revised"), emanato dall'International Auditing and Assurance Standards Board (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 Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella DNF, nonché analisi di documenti, ricalcoli e altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

1. Analisi dei temi rilevanti in relazione alle attività e alle caratteristiche del Gruppo rendicontati nella DNF, al fine di valutare la ragionevolezza del processo di selezione seguito alla luce di quanto previsto dall'art. 3 del Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato.
2. Analisi e valutazione dei criteri di identificazione del perimetro di consolidamento, al fine di riscontrarne la conformità a quanto previsto dal Decreto.
3. Comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario inclusi nella DNF e i dati e le informazioni inclusi nel bilancio consolidato del Gruppo.



Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

4 Comprensione dei seguenti aspetti:

modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'art. 3 del Decreto;

politiche praticate dall'impresa connesse ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;

- principali rischi, generati o subiti, connessi ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto.

Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF ed effettuate le verifiche descritte nel successivo punto, lettera a)

5 Comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF.

In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e con il personale di Trenitalia S.p.A., Busitalia - Sita Nord S.r.l., Netinera Deutschland GmbH e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.

Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo:

a livello di Gruppo,

- a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare al modello aziendale, alle politiche praticate e ai principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili,

- b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati;

- per le società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., Trenitalia S.p.A. (in particolare la Direzione Tecnica e la Direzione di Business Regionale della società stessa), Busitalia Sita - Nord S.r.l., Netinera Deutschland GmbH (in particolare le partecipate Autobus Sippel GmbH e Verkehrstriebe Bits GmbH); che abbiamo selezionato sulla base delle loro attività, nonché del loro contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della loro ubicazione, abbiamo effettuato visite in modalità remota (ad esclusione di Busitalia - Sita Nord S.r.l., per la quale ci siamo recati presso la Direzione Regionale Umbria) nel corso delle quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la dichiarazione consolidata di carattere non finanziario del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto



Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

dagli artt. 3 e 4 del Decreto e ai "Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards" definiti dal GRI - Global Reporting Initiative ("GRI Standards").

Le nostre conclusioni sulla dichiarazione consolidata non finanziaria del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane non si estendono alle informazioni contenute nel paragrafo denominato "Le attività del Gruppo e la Tassonomia Europea" della stessa, richieste dall'art. 8 del Regolamento (UE) n. 852 del 18 giugno 2020.

Roma, 14 aprile 2022

KPMG S.p.A.

Marco Maffei
Socio



4

BILANCIO
CONSOLIDATO
**GRUPPO
FERROVIE
DELLO STATO
ITALIANE**
AL 31 DICEMBRE 2021

PROSPETTI CONTABILI CONSOLIDATI

CONTI ECONOMICI CONSOLIDATI

valori in milioni di euro

	NOTE	2021	2020
RICAVI E PROVENTI			
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	8	11.747	10.482
Altri proventi	9	407	355
TOTALE RICAVI E PROVENTI		12.154	10.837
COSTI OPERATIVI			
Costo del personale	10	(4.764)	(4.432)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	11	(1.582)	(1.278)
Costi per servizi	12	(5.418)	(4.800)
Costi per godimento beni di terzi	13	(110)	(116)
Altri costi operativi	14	(206)	(175)
Costi per lavori interni capitalizzati	15	1.814	1.597
TOTALE COSTI OPERATIVI		(10.266)	(9.204)
AMMORTAMENTI	16	(1.594)	(1.604)
SVALUTAZIONI E PERDITE/(RIPRESE) DI VALORE	17	(101)	(180)

valori in milioni di euro

	NOTE	2021	2020
ACCANTONAMENTI	18		(127)
RISULTATO OPERATIVO		193	(278)
PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
Proventi finanziari	19	142	81
Oneri finanziari	20	(160)	(387)
TOTALE PROVENTI E ONERI FINANZIARI		(18)	(306)
Quota di utile/(perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto	21	32	23
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		207	(561)
Imposte sul reddito	22	(14)	(1)
RISULTATO DI PERIODO DELLE ATTIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA AL NETTO DEGLI EFFETTI FISCALI			
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO (GRUPPO E TERZI)		193	(562)
<i>Risultato netto di Gruppo</i>		194	(570)
<i>Risultato netto di Terzi</i>		(1)	8

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO

valori in milioni di euro

	NOTE	2021	2020
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO (GRUPPO E TERZI)		193	(562)
ALTRE COMPONENTI DI CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO CONSOLIDATO			
COMPONENTI CHE NON SARANNO RICLASSIFICATI SUCCESSIVAMENTE NELL'UTILE/(PERDITA) DEL PERIODO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE:			
Utili/(perdite) relativi a benefici attuariali	36	(48)	(43)
di cui Gruppo		(48)	(43)
di cui Terzi			
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	36	8	11
COMPONENTI CHE SARANNO O POTREBBERO ESSERE RICLASSIFICATI SUCCESSIVAMENTE NELL'UTILE/(PERDITA) DEL PERIODO, AL NETTO DELL'EFFETTO FISCALE:			
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	36	30	5
di cui Gruppo		30	5
di cui Terzi			
Differenze di cambio	36	(12)	5

valori in milioni di euro

	NOTE	2021	2020
TOTALE ALTRE COMPONENTI DI CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO, AL NETTO DEGLI EFFETTI FISCALI		(22)	(22)
UTILE/(PERDITA) COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO (GRUPPO E TERZI)		171	(584)
<i>Totale conto economico complessivo attribuibile a:</i>			
<i>Soci della controllante</i>		<i>172</i>	<i>(592)</i>
<i>Partecipazioni dei terzi</i>		<i>(1)</i>	<i>8</i>

SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA CONSOLIDATA

valori in milioni di euro

	NOTE	31.12.2021	31.12.2020
ATTIVITÀ			
Immobili, impianti e macchinari	24	47.049	46.460
Investimenti immobiliari	25	1.477	1.393
Attività immateriali	26	2.560	2.668
Attività per imposte anticipate	27	546	539
Partecipazioni (metodo del Patrimonio Netto)	28	751	765
Attività finanziarie non correnti per accordi di servizi in concessione	29	1.554	1.891
Attività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	30	993	1.054
Crediti commerciali non correnti	31	5	6
Altre attività non correnti	32	4.254	4.770
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI		59.189	59.546
Rimanenze	33	2.251	2.307
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	34	2.145	1.270
Crediti tributari	35	100	104
Attività finanziarie correnti per accordi di servizi in concessione	29	1.599	1.412
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	30	170	637
Crediti commerciali correnti	31	2.971	2.493
Altre attività correnti	32	5.662	3.450
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI		14.898	11.673
ATTIVITÀ POSSEDUTE PER LA VENDITA E GRUPPI IN DISMISSIONE	23	16	
TOTALE ATTIVITÀ		74.103	71.219
PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ			
Capitale sociale	36	39.204	39.204
Riserve	36	60	70
Riserve di valutazione	36	(423)	(413)
Utili/(Perdite) portati a nuovo	36	2.350	2.956
Utile/(Perdita) d'esercizio	36	194	(570)
PATRIMONIO NETTO DEL GRUPPO	36	41.385	41.247

valori in milioni di euro

	NOTE	31.12.2021	31.12.2020
Utile/(Perdita) di Terzi	37	(1)	8
Capitale e Riserve di Terzi	37	162	154
TOTALE PATRIMONIO NETTO DI TERZI	37	161	162
PATRIMONIO NETTO		41.546	41.409
PASSIVITÀ			
Finanziamenti a medio/lungo termine	38	8.901	7.733
TFR e altri benefici ai dipendenti	39	1.030	1.073
Fondi rischi e oneri	40	2.410	2.437
Passività per imposte differite	27	599	597
Acconti per opere da realizzare non correnti	41	1.171	1.214
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	42	1.304	1.381
Debiti commerciali non correnti	43	15	26
Altre passività non correnti	44	124	140
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI		15.554	14.601
Finanziamenti a breve termine e quota corrente di finanziamenti a medio/lungo termine	38	2.774	3.832
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	40	13	18
Debiti per imposte sul reddito	45	6	4
Acconti per opere da realizzare correnti	41	577	431
Passività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	42	213	169
Debiti commerciali correnti	43	6.445	5.586
Altre passività correnti	44	6.975	5.169
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI		17.003	15.209
PASSIVITÀ POSSEDUTE PER LA VENDITA E GRUPPI IN DISMISSIONE	23		
TOTALE PASSIVITÀ		32.557	29.810
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		74.103	71.219

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO

valori in milioni di euro

PATRIMONIO NETTO	CAPITALE SOCIALE	RISERVE							TOTALE RISERVE	UTILI/ (PERDITE) PORTATI A NUOVO	UTILE/ (PERDITA) D'ESERCIZIO	PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	PATRIMONIO NETTO DI TERZI	TOTALE PATRIMONIO NETTO	
		RISERVE			RISERVE DI VALUTAZIONE										
		RISERVA LEGALE	RISERVA STRAORDINARIA	RISERVE DIVERSE	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	RISERVA PER VAR. FV SU ATTIVITÀ FINANZIARIE- AFS							
SALDO AL 1 GENNAIO 2020	39.204	53						(69)	(331)	(347)	2.412	573	41.842	448	42.290
Aumento di capitale (riduzione di capitale)														13	13
Distribuzione dividendi															
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		12								12	561	(573)			
Variazione area di consolidamento								14		14	(9)		5	(315)	(310)
Altri movimenti											(8)		(8)	8	
Utile/(Perdita) complessivo rilevato					5			16	(43)	(22)		(570)	(592)	8	(584)
di cui:															
Utile/(Perdita) d'esercizio												(570)	(570)	8	(562)
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio Netto					5			16	(43)	(22)			(22)		(22)
SALDO AL 31 DICEMBRE 2020	39.204	65			5			(39)	(374)	(343)	2.956	(570)	41.247	162	41.409
SALDO AL 1 GENNAIO 2021	39.204	65			5			(39)	(374)	(343)	2.956	(570)	41.247	162	41.409
Aumento di capitale (riduzione di capitale)														2	2
Distribuzione dividendi															
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		2								2	(572)	570			
Variazione area di consolidamento											1		1		1
Altri movimenti											(35)		(35)	(2)	(37)
Utile/(Perdita) complessivo rilevato					(12)			38	(48)	(22)		194	172	(1)	171
di cui:															
Utile/(Perdita) d'esercizio												194	194	(1)	193
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio Netto					(12)			38	(48)	(22)			(22)		(22)
SALDO AL 31 DICEMBRE 2021	39.204	67			(7)			(1)	(422)	(363)	2.350	194	41.385	161	41.546

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO

valori in milioni di euro

	2021	2020
UTILE/(PERDITA) DI ESERCIZIO	193	(562)
Imposte sul reddito	14	1
Proventi/Oneri finanziari	18	307
Ammortamenti	1.594	1.603
Utile/perd.delle partecip. contabilizzate con il metodo del PN	(32)	(23)
Accantonamenti e svalutazioni	580	734
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(126)	(81)
Variazione delle rimanenze	162	(14)
Variazione dei crediti commerciali	(434)	176
Variazione dei debiti commerciali	846	(211)
Variazione delle altre passività	1.785	(497)
Variazione delle altre attività	(1.611)	659
Utilizzi fondi rischi e oneri	(515)	(694)
Pagamento benefici ai dipendenti	(198)	(209)
Variazione cassa attività/passività destinate alla vendita		29
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	(59)	(178)
Imposte sul reddito pagate al netto dei crediti d'imposta rimborsati	(14)	(14)
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITÀ OPERATIVA	2.203	1.026
Investimenti in Immobili, impianti e macchinari	(9.561)	(6.229)
Investimenti immobiliari	(24)	(5)
Investimenti in Attività immateriali	(275)	(257)
Investimenti in partecipazioni	(191)	(178)
INVESTIMENTI AL LORDO DEI CONTRIBUTI	(10.051)	(6.668)
Contributi-Immobili, impianti e macchinari	7.646	4.352
Contributi-Investimenti immobiliari		

valori in milioni di euro

	2021	2020
Contributi-Attività immateriali	9	
Contributi-Partecipazioni	182	150
CONTRIBUTI	7.837	4.502
Disinvestimenti in Immobili, impianti e macchinari	84	111
Disinvestimenti in Investimenti immobiliari	6	3
Disinvestimenti in Attività immateriali		1
Disinvestimenti in partecipazioni ed utili	19	7
DISINVESTIMENTI	109	122
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO	(2.105)	(2.044)
Canoni per leasing finanziario	(177)	(188)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio\lungo termine	1.090	(125)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	(984)	420
Variazione attività/passività finanziarie per servizi in concessione	252	248
Contributi c/impianti su finanziamenti	504	611
Variazione delle attività finanziarie	55	(60)
Variazione delle passività finanziarie	12	(56)
Dividendi		
Variazioni patrimonio netto e cassa acquisita da op. straord		(108)
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITÀ FINANZIARIA	752	742
FLUSSO DI CASSA COMPLESSIVO GENERATO/(ASSORBITO) NEL PERIODO	850	(276)
DISPONIBILITÀ LIQUIDE A INIZIO PERIODO	1.258	1.534
DISPONIBILITÀ LIQUIDE A FINE PERIODO	2.108	1.258
di cui saldo del c/c intersocietario	(37)	12

NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO CONSOLIDATO

1. ATTIVITÀ DEL GRUPPO FS ITALIANE E STRUTTURA DEL BILANCIO CONSOLIDATO

Ferrovie dello Stato Italiane è una società costituita e domiciliata in Italia e organizzata secondo l'ordinamento giuridico della Repubblica Italiana. La Capogruppo ha la propria sede sociale in Roma, Piazza della Croce Rossa, 1.

La Capogruppo e le sue controllate (insieme il "Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane", il "Gruppo FS Italiane", o il "Gruppo") forniscono servizi relativi al trasporto passeggeri, trasporto merci e logistica, sia in Italia che all'estero, e gestiscono una estesa rete ferroviaria e stradale. La struttura del Gruppo FS Italiane è riportata nell'Allegato 5.

2. CRITERI DI REDAZIONE DEL BILANCIO CONSOLIDATO

Il Bilancio consolidato è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (International Accounting Standards - IAS e International Financial Reporting Standards - IFRS) emanati dall'International Accounting Standards Board (IASB), e alle interpretazioni emesse dall'IFRS Interpretations Committee (IFRIC) e dallo Standing Interpretations Committee (SIC), riconosciuti nell'Unione Europea

ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio (l'insieme di tutti i principi e le interpretazioni di riferimento sopraindicati sono di seguito definiti EU-IFRS). In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi presentati nel presente documento.

Il Bilancio consolidato è redatto e presentato in euro, che rappresenta la valuta funzionale del Gruppo FS Italiane ed è anche la moneta corrente dei paesi in cui il Gruppo opera principalmente; tutti gli importi inclusi nei prospetti contabili, nelle tabelle delle seguenti note e nei commenti alle stesse note sono espressi in milioni di euro.

Di seguito sono indicati gli schemi di bilancio utilizzati e i relativi criteri di classificazione adottati dal Gruppo FS Italiane, nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 Presentazione del bilancio:

- * situazione patrimoniale-finanziaria consolidata: è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio corrente/non corrente;
- * conto economico consolidato: è stato predisposto classificando i costi operativi per natura;
- * conto economico complessivo

consolidato: comprende, oltre al risultato d'esercizio risultante dal conto economico consolidato, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto consolidato costituite in particolare dagli utili e perdite attuariali sui benefici ai dipendenti, dalla variazione del fair value degli strumenti finanziari di copertura e dagli utili e perdite derivanti dalla conversione dei bilanci delle società estere;

- * rendiconto finanziario consolidato: è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti delle attività operative secondo il metodo indiretto.

Il presente Bilancio consolidato è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli Amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità del Gruppo FS Italiane di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nei prossimi 12 mesi. La descrizione delle modalità attraverso le quali il Gruppo FS Italiane gestisce i rischi finanziari tra i quali quello di liquidità, è contenuta nella successiva nota relativa alla Gestione dei rischi finanziari ed operativi.

Il Bilancio consolidato è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico; salvo che per la valutazione delle attività e passività finanziarie, ivi inclusi gli strumenti derivati, nei casi in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del fair value.

Nella predisposizione del presente Bilancio consolidato sono stati applicati gli stessi principi contabili e criteri di redazione adottati nella redazione di quello al 31 dicembre 2020 ad eccezione di quanto nel seguito riportato con riferimento ai principi di nuova adozione.

Gli Amministratori, in data 30 marzo 2022, hanno approvato il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021 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 30 marzo 2022, che corrisponde alla data di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione.

La società KPMG SpA è incaricata della funzione di revisione legale dei conti, ai sensi del D.Lgs. 39/2010, per il periodo 2014-2022.

3. AREA DI CONSOLIDAMENTO

Di seguito sono rappresentati i criteri adottati dal Gruppo FS Italiane per la definizione dell'area di consolidamento e in particolare delle società controllate, sottoposte a controllo congiunto e collegate, nonché dei relativi criteri di consolidamento.

i. Società controllate

Il Bilancio consolidato include, oltre alla Capogruppo, le società sulle quali la stessa esercita il controllo, direttamente o indirettamente attraverso le proprie controllate, a partire dalla data in cui lo stesso viene acquisito e sino alla data in cui tale controllo cessa. Il controllo può essere esercitato sia in forza del possesso azionario diretto o indiretto della maggioranza dei voti esercitabili, sia per effetto del diritto a percepire i rendimenti variabili derivanti dal proprio rapporto con le stesse, incidendo su tali rendimenti ed esercitando il proprio potere sulla società, anche prescindendo da rapporti di natura

azionaria. L'esistenza di potenziali diritti di voto esercitabili alla data di bilancio è considerata ai fini della determinazione del controllo.

In caso di acquisto di partecipazioni di controllo non totalitarie l'avviamento è iscritto solo per la parte riconducibile alla Capogruppo. Il valore delle partecipazioni di minoranza è determinato in proporzione alle quote di partecipazione detenute dai terzi nelle attività nette identificabili dell'acquisita.

Qualora l'aggregazione aziendale fosse realizzata in più fasi, al momento dell'acquisizione del controllo le quote partecipative detenute precedentemente sono rimisurate al fair value e l'eventuale differenza (positiva o negativa) è rilevata a conto economico.

In caso di acquisto di quote di minoranza, dopo l'ottenimento del controllo, il differenziale positivo tra costo di acquisizione e valore contabile delle quote di minoranza acquisite è portato a riduzione del patrimonio netto di spettanza del Gruppo. In caso di cessione di quote tali da non far perdere il controllo dell'entità, invece, la differenza

tra prezzo incassato e valore contabile delle quote cedute viene rilevata direttamente a incremento del patrimonio netto, senza transitare per il conto economico.

Con riferimento alle operazioni tra entità sottoposte a controllo comune (Business combination under common control), fattispecie esclusa dall'ambito di applicazione dell'IFRS 3 e non disciplinata da altri principi contabili IFRS nel Gruppo FS, in assenza di tale disciplina, tali operazioni vengono rilevate tenendo conto di quanto previsto dallo IAS 8, ovvero del concetto di rappresentazione attendibile e fedele dell'operazione e da quanto previsto dall'OPI 1 (orientamenti preliminari di Assevi in tema di IFRS).

I bilanci delle società controllate, di quelle sottoposte a controllo congiunto e delle collegate oggetto di consolidamento sono redatti facendo riferimento al 31 dicembre, data di riferimento del Bilancio consolidato, appositamente predisposti applicando, fin dal momento del loro ingresso nell'area di consolidamento, i principi contabili utilizzati dal Gruppo FS Italiane – o appositamente rettificati, laddove necessario, per uniformarli ad essi – e approvati dagli organi amministrativi delle singole entità.

Le società controllate sono consolidate secondo il metodo integrale, come di seguito indicato:

- le attività e le passività, gli

oneri e i proventi delle entità consolidate integralmente sono assunti linea per linea, attribuendo ai soci di minoranza, ove applicabile, la quota di patrimonio netto e del risultato netto del periodo di loro pertinenza; tali quote sono evidenziate separatamente nell'ambito del patrimonio netto consolidato e del conto economico consolidato;

- le operazioni di aggregazione di imprese tra entità non sottoposte a controllo comune, in forza delle quali viene acquisito il controllo di un'entità, sono contabilizzate applicando il metodo dell'acquisto (Purchase method). Il costo di acquisizione è rappresentato dal valore corrente (fair value) alla data di acquisto delle attività trasferite, delle passività assunte e degli strumenti di capitale emessi. Le attività e le passività identificabili, rispettivamente acquisite ed assunte, sono iscritte al relativo valore corrente alla data di acquisizione. La differenza tra il costo di acquisizione e il valore corrente delle attività e passività identificabili acquistate, se positiva, è iscritta tra le attività immateriali come avviamento, ovvero, se negativa, dopo aver riverificato la corretta misurazione dei valori correnti delle suddette attività e passività acquisite e del costo di acquisizione, è contabilizzata direttamente

te a conto economico, come provento. Nel caso in cui il fair value delle attività e delle passività identificabili acquistate possa essere determinato solo provvisoriamente, l'aggregazione di imprese è rilevata utilizzando tali valori provvisori. Le eventuali rettifiche derivanti dal completamento del processo di valutazione sono rilevate entro dodici mesi a partire dalla data di acquisizione, rideterminando i dati comparativi;

- gli utili e le perdite, inclusi i relativi effetti fiscali, derivanti da operazioni effettuate tra società consolidate integralmente e non ancora realizzati nei confronti di terzi, sono eliminati, fatta eccezione per le perdite non realizzate che non sono eliminate, qualora la transazione fornisca evidenza di una riduzione di valore dell'attività trasferita. Sono inoltre eliminati i reciproci rapporti di debito e credito, i costi e i ricavi, nonché gli oneri e i proventi finanziari;
- per le acquisizioni di quote di minoranza relative a società per le quali esiste già il controllo, l'eventuale differenza fra il costo di acquisizione e la relativa frazione di patrimonio netto acquisita è contabilizzata a patrimonio netto.

Tutte le entità controllate sono incluse nell'area di consolidamento dalla data nella quale il

controllo è acquisito dal Gruppo. Le entità sono escluse dall'area di consolidamento dalla data nella quale il Gruppo perde il controllo.

ii. *Società sottoposte a controllo congiunto e società collegate*

Gli accordi a controllo congiunto (joint arrangement) possono essere classificati come joint operation o joint venture, in relazione ai diritti e alle obbligazioni contrattuali sottostanti. In particolare: (i) una joint operation è un joint arrangement nel quale i partecipanti hanno diritti sulle attività e obbligazioni per le passività relative all'accordo. In questo caso, le singole attività e passività e i relativi costi e ricavi vengono rilevati nel bilancio della partecipante sulla base dei diritti e degli obblighi di ciascuna di essi, indipendentemente dall'interessenza detenuta; (ii) una joint venture è un joint arrangement nel quale i partecipanti hanno diritti sulle attività nette dell'accordo.

Le società collegate sono quelle sulle quali il Gruppo FS Italiane esercita un'influenza notevole, intesa come potere di partecipare alla determinazione delle politiche finanziarie e gestionali della partecipata, senza averne il controllo o il controllo congiunto. Nel valutare l'esistenza dell'influenza notevole si prendono in considerazione anche i diritti di voto potenzialmente 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 per-

dite, 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

In data 26 febbraio 2021 la società del Gruppo Busitalia Sita Nord Srl ha ceduto ad Auto Guidovie Italiane SpA, ad un corrispettivo pari a 0,075 milioni di euro, l'intera quota di capitale sociale detenuta in City Boat Srl (25%) e la quota di capitale da quest'ultima detenuta in Venezia City Sightseeing (75%).

In data 2 marzo 2021 l'Assemblea straordinaria di Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di Partecipazioni SpA ha deliberato un aumento di capitale da euro 985.790.910 fino ad un massimo di euro 1.015.790.910, da eseguirsi entro il 31 maggio 2021 mediante emissione di nuove azioni ordinarie da offrire in opzione alla pari ai soci. L'azionista RFI SpA ha sottoscritto e versato, in data 16 aprile 2021, la parte di propria competenza, nonché, in data 7 maggio 2021, la quota rimasta inoperta. Pertanto, sulla base dei versamenti effettuati, la quota di capitale sociale posseduta dal gruppo è attualmente pari ad euro 912.764.223 (89,857%).

In data 23 aprile 2021 l'Assemblea della società Intermodalidad de Levante SA ha deliberato un aumento di capitale sociale mediante l'emissione di 10.000 nuove azioni del valore nominale di euro 6,00 ciascuna, a cui si aggiunge un sovrapprezzo azioni di euro 644 ciascuna, per un valore complessivo di euro 6.500.000, sottoscritto proporzionalmente dagli attuali soci (55%

Operador Ferroviario de Levante SL e 45% Trenitalia SpA).

In data 11 giugno 2021 è stato stipulato l'atto di costituzione della società Sei mobil on demand GmbH, con sede a Sendenhorst. La società è posseduta interamente dalla Sei mobil Verkehrsgesellschaft GmbH.

In data 11 ottobre 2021 l'assemblea dei soci ha deliberato il cambio di denominazione della società Thello Sas in Trenitalia France Sas.

In data 2 novembre 2021 è stato stipulato l'atto di costituzione della società erixx Holstein GmbH. La società è posseduta interamente dalla Osthannoversche Eisenbahnen AG - OHE AG.

In data 2 novembre 2021 la società Nugo SpA è stata messa in liquidazione ed è quindi esclusa dall'area di consolidamento.

In data 10 novembre 2021 la società Autostrade del Lazio SpA è stata messa in liquidazione ed è quindi esclusa dall'area di consolidamento.

In data 14 dicembre 2021 Ataf Gestioni Srl ha ceduto alla società IGP Decaux SpA le proprie quote in IMAGO SpA ad un corrispettivo pari a 0,3 milioni di euro.

In data 23 dicembre 2021 la società Cisalpino SA in liquidazione è stata cancellata dal registro delle imprese.

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	
	2021	2020	2021	2020
Franco Svizzero	1,08	1,07	1,03	1,08
Sterlina Inglese	0,86	0,89	0,84	0,90
Corona Danese	7,44	7,45	7,44	7,44
Corona Svedese	10,15	10,48	10,25	10,03
Dinaro Serbo	117,55	117,61	117,62	117,59
Riyal Saudita	4,43	4,28	4,25	4,59
Lira Turca	10,26	7,91	15,23	9,11

CONVERSIONE DELLE POSTE IN VALUTA

Le transazioni in valuta diversa dalla valuta funzionale del Gruppo sono rilevate al tasso di cambio in essere alla data dell'operazione. Le attività e le passività monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono successivamente adeguate al tasso di cambio in essere alla data di chiusura dell'esercizio. Le attività e passività non monetarie denominate in valuta diversa dall'euro sono iscritte al costo storico utilizzando il tasso di cambio in vigore alla data di iniziale rilevazione dell'operazione. Le differenze cambio eventualmente emergenti sono riflesse nel Conto economico consolidato.

6. PRINCIPI CONTABILI

Di seguito sono riportati i principi contabili e i criteri di valutazione più significativi utilizzati per la redazione del Bilancio consolidato.

IMMOBILI, IMPIANTI E MACCHINARI

CRITERI GENERALI

Gli Immobili, impianti e macchinari sono iscritti al costo d'acquisto o di produzione, al netto degli ammortamenti accumulati e delle eventuali perdite di valore. Il costo d'acquisto o di produzione include gli oneri direttamente sostenuti per predisporre le attività al loro utilizzo, nonché eventuali oneri di smantellamento e di rimozione che verranno sostenuti conseguentemente a obbligazioni contrattuali che richiedano di riportare il bene nelle condizioni originarie. Gli oneri finanziari direttamente attribuibili all'acquisizione, costruzione o produzione di attività qualificate, vengono capitalizzati e ammortizzati sulla base della vita utile del bene cui fanno riferimento. I costi per migliorie, ammodernamento

e trasformazione aventi natura incrementativa delle attività materiali sono rilevati all'Attivo patrimoniale.

Gli oneri sostenuti per le manutenzioni e le riparazioni di natura ordinaria sono direttamente imputati a Conto economico quando sostenuti. La capitalizzazione dei costi inerenti l'ampliamento, ammodernamento o miglioramento degli elementi strutturali di proprietà o in uso da terzi è effettuata nei limiti in cui essi rispondono ai requisiti per essere separatamente classificati come attività o parte di un'attività, applicando il criterio del component approach, secondo il quale ciascuna componente suscettibile di un'autonoma valutazione della vita utile e del relativo valore deve essere trattata individualmente.

Gli ammortamenti sono imputati

su base mensile a quote costanti mediante aliquote che consentono di ammortizzare i cespiti fino a esaurimento della vita utile. Quando l'attività oggetto di ammortamento è composta da elementi distintamente identificabili, la cui vita utile differisce significativamente da quella delle altre parti che compongono l'attività, l'ammortamento è effettuato separatamente per ciascuna di tali parti, in applicazione del metodo del component approach.

CRITERI DI DETERMINAZIONE DEGLI AMMORTAMENTI DEL MATERIALE ROTABILE DA PARTE DI TRENITALIA SPA

In applicazione del criterio del component approach il materiale rotabile è stato suddiviso in classi omogenee (cluster) in base al livello di tecnologia che le caratterizza.

Per ogni cluster sono state individuate quattro classi di "componenti":

1. componenti da ripristinare: oggetti serializzati di elevato valore economico che subiscono operazioni di rigenerazione ad intervalli di percorrenza/tempo predefiniti;
2. componenti usurati: per i quali si procede alla completa sostituzione con "ricambi" presenti nei magazzini;
3. componenti soggetti a restyling per obsolescenza/sensibilità tecnica/sicurezza;
4. componenti che non subiscono interventi nell'intero arco di vita del rotabile.

Il processo di ammortamento riguardante i vari componenti è stato definito in: 5/6,5 anni per i componenti delle categorie 1 e 2; in 12,5 anni nel caso di materiale trainante e 10 anni nel caso di materiale trainato per i componenti della categoria 3; ed in 23/30 anni per i componenti della categoria 4.

Le varie attività di manutenzione che il rotabile subisce nel corso della sua vita utile si possono suddividere in tre macro tipologie:

- * manutenzione corrente, tesa al mantenimento in efficienza del rotabile, portata a Conto economico nell'anno di competenza;
- * manutenzione di secondo livello tesa prevalentemente alla sostituzione/riparazione dei componenti all'interno dei rotabili soggetti ad usura o ripristino (appartenenti alle classi 1 e 2) capitalizzata nell'anno di competenza;
- * attività di revamping tesa prevalentemente a incrementare le prestazioni, l'efficienza o la vita utile del bene (classe 3) capitalizzata nell'anno di competenza.

Le attività di manutenzione di secondo livello, sulla base delle attuali articolazioni dell'intero processo manutentivo, sono mediamente effettuate ogni 5/6,5 anni. Tali attività afferiscono prevalentemente ai componenti soggetti ad usura o a ripristino.

Per quanto concerne invece gli investimenti di revamping, che comprendono tutte quelle attività che

sono tese a incrementare le prestazioni, la vita utile o l'efficienza del bene oggetto di investimento, si è ritenuto utile distinguere tre principali tipologie di interventi:

- * interventi che modificano radicalmente le caratteristiche del rotabile e comportano la richiesta di attività di riomologazione da parte del CESIFER, con conseguente cambio matricola. In questo caso, la vita utile del rotabile può considerarsi intorno ai 18 anni e l'aliquota di ammortamento applicabile è pertanto del 5,5%;
- * interventi di natura tecnologica finalizzati a garantire la sicurezza su disposizione dell'Autorità Vigilante per adeguamento del Parco, o parte di esso, già circolante. Anche in questo caso, si può ravvisare una durata utile dell'intervento intorno ai 18 anni, con conseguente trattamento contabile per ciò che concerne l'aliquota di ammortamento pari al 5,5%;
- * tutti gli altri interventi di revamping, che non rientrano nelle fattispecie su indicate sono riconducibili alla terza "classe di componenti" che prevede un'aliquota dell'8% o del 10% a seconda se trattasi di materiale rispettivamente trainante o trainato.

CRITERI DI DETERMINAZIONE DEGLI AMMORTAMENTI DEGLI IMMOBILI, IMPIANTI E MACCHINARI DA PARTE DI RFI SPA

Gli ammortamenti sono calcolati sistematicamente a quote varia-

bili in base ai volumi di produzione espressi in treni km. Il treno-km è definito come la percorrenza complessiva dei treni su un'infrastruttura ferroviaria espressa in milioni/anno. In particolare gli ammortamenti sono calcolati sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e la quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione applicato al costo ammortizzabile dell'infrastruttura alla data di bilancio. Nel merito, in relazione all'infrastruttura, si tiene conto della circostanza in base alla quale gli investimenti futuri, limitatamente a quelli idonei e necessari a garantire un livello di efficienza e di sicurezza dell'infrastruttura stessa pari a quello dell'esercizio corrente (segnatamente le manutenzioni straordinarie ed i rinnovi), in quanto integralmente coperti da contributi e quindi economicamente a carico dello Stato, concorrono alla determinazione della complessiva capacità produttiva dell'infrastruttura. In tal senso contribuiscono a conferma-

re la capacità produttiva attuale dell'infrastruttura lungo il periodo di durata della Concessione, quindi della vita utile della stessa, e per tale profilo determinano impatto sul computo del coefficiente di ammortamento. Nell'ipotesi in cui tali contributi a carico dello Stato non fossero previsti, gli ammortamenti della Rete sarebbero calcolati assumendo come coefficiente quello derivante dal rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale previste durante il periodo di concessione ma senza tener conto di quelle correlate alle spese future necessarie per mantenere in efficienza l'infrastruttura nel medesimo periodo (segnatamente le manutenzioni straordinarie ed i rinnovi), applicato al costo ammortizzabile della rete ferroviaria alla data di bilancio.

Il costo ammortizzabile degli investimenti è dato dalla somma di tutti i costi sostenuti non ancora ammortizzati, compresi eventuali interessi passivi maturati duran-

te e per lo sviluppo delle attività al netto dei contributi in conto impianti, escludendo dalla base ammortizzabile il previsto valore netto contabile residuo dell'infrastruttura ferroviaria al termine della Concessione onde tener conto della relativa non gratuita devolvibilità.

Gli Immobili, impianti e macchinari che, unitamente alle attività immateriali e agli investimenti immobiliari, compongono l'infrastruttura ferroviaria sono articolati in 7 direttrici secondo la ripartizione riportata nella tabella successiva.

Per ogni direttrice RFI SpA utilizza, quale indicatore della quantità prodotta nell'esercizio, il numero dei treni km effettivamente venduti nell'anno e risultanti da specifici sistemi di rilevamento della società.

Le aliquote di ammortamento utilizzate nell'esercizio in corso e nell'esercizio precedente sono riportate nella tabella che segue:

DIRETTRICE	INDICATORE DI PRODUZIONE	
	2021	2020
RETE AV/AC	1,71%	1,32%
RETE CONVENZIONALE		
Trasversale padana e transiti internazionali	2,03%	1,93%
Tirrenica Nord e affluenze	2,25%	2,08%
Dorsale e affluenze	1,99%	1,90%
Tirrenica Sud	2,19%	2,06%
Adriatica e trasversali appenniniche	2,20%	2,09%
Rete complementare	2,20%	2,04%

La vita utile delle attività materiali e il loro valore residuo sono aggiornati, ove necessario, almeno alla chiusura di ogni esercizio. I terreni sono ammortizzati per la parte relativa agli oneri di bonifica capitalizzati. Gli Immobili, impianti e macchinari non sono

più esposti in bilancio a seguito della loro cessione o quando non sussistano benefici economici futuri attesi dall'uso; l'eventuale perdita o utile (calcolata come differenza tra il valore di cessione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico) è rilevata a

Conto economico nell'esercizio in cui l'attività è eliminata contabilmente.

Le aliquote di ammortamento utilizzate dal Gruppo FS Italiane per le altre categorie di Attività materiali sono le seguenti:

CATEGORIA	ALIQUOTA DI AMMORTAMENTO
Fabbricati	2% - 5%
Impianti e macchinari	5% - 10%
Materiale rotabile	3,3% - 20%
Attrezzature industriali e commerciali	7,5% - 25%
Altri beni	8% - 25%

BENI IN LEASING

INDIVIDUAZIONE

Alla data di inizio di un contratto di locazione (cd. inception date, anteriore tra quella di stipula del contratto e quella in cui le parti si impegnano a rispettare i termini contrattuali pattuiti) e, successivamente, ad ogni modifica dei termini e delle condizioni contrattuali, il Gruppo verifica se lo stesso contiene o rappresenta un leasing.

In particolare, un contratto contiene o rappresenta un leasing se trasferisce il diritto di controllare l'utilizzo di un bene identificato, per un periodo di tempo stabilito, in cambio di un corrispettivo. In presenza di contratti contenenti più componenti, di natura leasing e non leasing, e quindi rientranti sotto altri principi contabili, il Gruppo provvede alla separazione delle diverse componenti.

La decorrenza del leasing inizia quando il locatore mette il bene a disposizione del locatario (cd. commencement date) ed è determinata considerando il periodo non annullabile del contratto, cioè il periodo durante il quale le parti hanno dei diritti e degli obblighi legalmente esecutivi (enforceable) e include anche i rent-free period. A tale durata si aggiunge:

- * il periodo coperto da un'opzione di rinnovo del contratto ("opzione di proroga" o renewal option), quando il Gruppo è ragionevolmente certo di esercitare tale opzione;
- * i periodi successivi alla data di risoluzione ("opzione di risoluzione" o termination option), quando il Gruppo è ragionevolmente certo di non esercitare tale opzione.

Le opzioni di risoluzione detenute solo dal locatore non sono considerate.

CONTABILIZZAZIONE

Alla data di decorrenza del leasing, il Gruppo rileva tra le attività materiali/immateriali e/o tra gli investimenti immobiliari, a seconda della natura del bene oggetto del singolo contratto di leasing, l'Attività per il diritto di utilizzo (Right of Use o RoU) e la Passività del leasing (lease liability), classificata nelle voci Passività finanziarie correnti e non correnti.

L'attività consistente nel diritto di utilizzo viene inizialmente valutata al costo, comprensivo dell'importo della valutazione iniziale della passività del leasing, rettificato dei pagamenti dovuti per il leasing effettuati alla data o prima della data di decorrenza, incrementato dei costi diretti iniziali sostenuti e di una sti-

ma dei costi che il locatario dovrà sostenere per lo smantellamento e la rimozione dell'attività sottostante o per il ripristino dell'attività sottostante o del sito in cui è ubicata, al netto degli incentivi al leasing ricevuti.

La passività del leasing viene valutata al valore attuale dei pagamenti dovuti, non ancora versati alla data di decorrenza. Ai fini dell'attualizzazione il Gruppo utilizza, quando possibile e se evincibile dal contratto, il tasso di interesse implicito del leasing o, in alternativa, il tasso di finanziamento marginale (incremental borrowing rate IBR). I pagamenti dovuti per il leasing inclusi nella valutazione della passività comprendono i pagamenti fissi, i pagamenti variabili che dipendono da un indice o un tasso, gli importi che si prevede di pagare a titolo di garanzia sul valore residuo, il prezzo di esercizio di un'opzione di acquisto (che si ha la ragionevole certezza di esercitare), i pagamenti dovuti in un periodo di rinnovo facoltativo (se si ha la ragionevole certezza di esercitare l'opzione di rinnovo) e le penalità di risoluzione anticipata (a meno che il Gruppo non abbia la ragionevole certezza di non risolvere anticipatamente il leasing).

Successivamente, l'attività per il diritto di utilizzo viene ammortizzata a quote costanti per l'intera durata del contratto, a meno che il contratto stesso non preveda il trasferimento della proprietà al termine della durata del leasing, ovvero il costo del leasing non rifletta il fatto che verrà esercitata l'opzione d'acquisto. In tale ultimo caso l'ammortamento sarà il più breve tra la

vita utile del bene e la durata del contratto. Le vite utili stimate delle attività per il diritto di utilizzo sono calcolate secondo il medesimo criterio applicato alle voci di immobilizzazioni di riferimento. Inoltre, l'attività per il diritto di utilizzo viene diminuita delle eventuali perdite per riduzione di valore (impairment) in relazione alla CGU cui lo stesso Diritto fa parte e rettificata al fine di riflettere le rimisurazioni della passività del leasing.

La passività del leasing, successivamente alla valutazione iniziale alla data di decorrenza, è valutata al costo ammortizzato utilizzando il criterio dell'interesse effettivo ed è rimisurata in caso di modifica dei futuri pagamenti dovuti per il leasing derivanti da una variazione dell'indice o tasso, in caso di modifica dell'importo che il Gruppo prevede di dover pagare a titolo di garanzia sul valore residuo o quando il Gruppo modifica la sua valutazione con riferimento all'esercizio o meno di un'opzione di acquisto, proroga o risoluzione. In caso di rimisurazione della passività del leasing, si procede ad una corrispondente modifica dell'attività per il diritto di utilizzo. Se il valore contabile dell'attività per il diritto di utilizzo è ridotto a zero, la modifica viene rilevata nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

Nel prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria, il Gruppo espone le attività per il diritto di utilizzo nelle stesse voci nelle quali sarebbero esposte le attività sottostanti il leasing, se fossero di proprietà, e le passività del leasing tra le altre passività finanziarie. A conto economico gli interessi pas-

sivi sulle passività del leasing costituiscono una componente degli oneri finanziari e sono esposti separatamente dalle quote di ammortamento delle attività per il diritto di utilizzo.

Il Gruppo ha deciso di non rilevare le attività per il diritto di utilizzo e le passività del leasing per i contratti di breve durata (short term lease), ovvero che hanno durata inferiore ai 12 mesi e per i contratti di modesto valore (low value lease), ovvero quelli in cui il bene, quando nuovo, oppure il valore complessivo del contratto, sono pari o inferiori a 10.000 euro. Per queste tipologie di contratto il Gruppo rileva i pagamenti dovuti come costo di esercizio con un criterio a quote costanti, o con altro criterio sistematico, se maggiormente rappresentativo.

In veste di locatore, all'inizio del leasing, il Gruppo classifica ognuno dei suoi leasing come leasing finanziario o come leasing operativo. A tal proposito valuta, in linea generale, se lo stesso trasferisce sostanzialmente tutti i rischi e i benefici connessi alla proprietà dell'attività sottostante. Il Gruppo rileva i pagamenti ricevuti per leasing operativi come proventi con un criterio a quote costanti lungo la durata del leasing.

Per quanto riguarda i sub-leasing, il Gruppo, in qualità di locatore intermedio, classifica la sua quota nel leasing principale separatamente dal sub-leasing. A tal fine, classifica il sub-leasing con riferimento all'attività per il diritto di utilizzo derivante dal leasing principale, piuttosto che facendo riferimento all'attività sottostante. Se il leasing

principale è un leasing a breve termine che il Gruppo ha contabilizzato applicando l'esenzione prevista dal principio, il sub-leasing è classificato come leasing operativo. In presenza di sub-leasing, il leasing principale non è mai considerato di modesto valore.

CRITERIO APPLICABILE PRIMA DEL 1° GENNAIO 2019

Per i contratti sottoscritti prima del 1° gennaio 2019 (data a partire dalla quale il Gruppo FS ha adottato, in ossequio alle tempistiche di applicazione previste, il nuovo principio contabile internazionale IFRS 16 *Leases*), il Gruppo continua ad applicare le regole di contabilizzazione e di esposizione in bilancio previste dallo IAS 17-*Leasing* e dall'IFRIC 4-Determinare se un accordo contiene un leasing. In particolare, quindi, con riferimento ai dati comparati al 31 dicembre 2018, le Attività materiali possedute in virtù di contratti di locazione finanziaria, attraverso i quali sono sostanzialmente trasferiti al Gruppo FS Italiane i rischi e i benefici legati alla proprietà, sono riconosciute come attività del Gruppo FS Italiane al loro valore corrente alla data di stipula del contratto o, se inferiore, al valore attuale dei pagamenti minimi dovuti per il leasing, inclusa l'eventuale somma da pagare per l'esercizio dell'opzione di acquisto. La corrispondente passività verso il locatore è rappresentata in bilancio tra i debiti finanziari. I beni sono ammortizzati applicando il criterio e le aliquote precedentemente indicate, salvo che la durata del contratto di leasing sia inferiore alla vita utile rappresentata da dette aliquote e non vi sia la ragio-

nevole certezza del trasferimento della proprietà del bene locato alla naturale scadenza del contratto; in tal caso il periodo di ammortamento è rappresentato dalla durata del contratto di locazione. Le locazioni nelle quali il locatore mantiene sostanzialmente i rischi e benefici legati alla proprietà dei beni sono classificati come *leasing* operativi. I costi riferiti a *leasing* operativi sono rilevati linearmente a Conto economico lungo la durata del contratto di *leasing*.

INVESTIMENTI IMMOBILIARI

Gli Investimenti immobiliari sono proprietà immobiliari possedute al fine di conseguire canoni di locazione e/o per l'apprezzamento del capitale investito e non sono destinati alla vendita nel normale svolgimento dell'attività imprenditoriale. Inoltre, gli Investimenti immobiliari non sono utilizzati nella produzione o nella fornitura di beni o di servizi o nell'amministrazione aziendale. I principi contabili utilizzati per la contabilizzazione della voce in oggetto sono conformi ai criteri precedentemente descritti per la voce Immobili, impianti e macchinari.

Nel caso in cui viene avviato un progetto di sviluppo con la prospettiva di una vendita futura, gli immobili sono riclassificati nella voce Rimanenze a seguito del cambiamento della destinazione d'uso. Il valore contabile alla data di cambio della destinazione dell'immobile viene assunto come costo per la successiva contabilizzazione tra le Rimanenze e ne viene sospeso l'ammortamento.

Le Società del Gruppo, a partire dal 1° gennaio 2018, applicano per

le riclassifiche dalla/alla categoria Investimenti immobiliari, le modifiche apportate dallo IASB al principio IAS 40 e adottate con il Regolamento UE n. 400 del 14 marzo 2018. Conseguentemente tali riclassifiche vengono operate solo quando vi è evidenza del cambiamento d'uso dell'immobile, considerando che, di per sé, un cambiamento delle intenzioni della direzione aziendale circa l'uso dell'immobile stesso non costituisce prova di un cambiamento d'uso.

ATTIVITÀ IMMATERIALI

Le Attività immateriali sono costituite da elementi non monetari, identificabili e privi di consistenza fisica, controllabili e atti a generare benefici economici futuri. Tali elementi sono rilevati al costo di acquisto e/o di produzione, comprensivo delle spese direttamente attribuibili per predisporre l'attività al suo utilizzo, al netto degli ammortamenti cumulati (ad eccezione delle attività immateriali a vita utile indefinita) e delle eventuali perdite di valore. Gli eventuali interessi passivi, maturati durante e per lo sviluppo delle Immobilizzazioni immateriali, sono considerati parte del costo di acquisto. L'ammortamento ha inizio nel momento in cui l'attività è disponibile all'uso ed è ripartito sistematicamente in relazione alla residua possibilità di utilizzazione della stessa. In particolare, nell'ambito del Gruppo FS Italiane, sono identificabili le seguenti principali Attività immateriali:

a) Concessioni, licenze e marchi

Le concessioni, le licenze e marchi sono ammortizzati in quote co-

stanti in base alla relativa durata.

I costi delle licenze software, inclusi delle spese sostenute per rendere il software pronto per l'utilizzo, sono ammortizzati a quote costanti in base alla relativa durata.

I costi relativi alla manutenzione dei programmi software sono spesi nel momento in cui sono sostenuti.

b) Diritti di brevetto ed utilizzo delle opere dell'ingegno

I brevetti ed i diritti di utilizzo delle opere dell'ingegno sono ammortizzati a quote costanti in base alla loro vita utile.

c) Avviamento

L'avviamento rappresenta la differenza fra il costo sostenuto per l'acquisizione di un'attività aziendale e il valore corrente delle relative attività e passività identificabili acquisite al momento dell'acquisizione. L'avviamento è classificato come Attività immateriale a vita indefinita e, pertanto, non viene assoggettato ad ammortamento sistematico bensì a valutazione almeno annuale volta a individuare eventuali perdite di valore (impairment test). Non è consentito il ripristino di valore dell'avviamento nel caso di una precedente svalutazione per perdite di valore.

d) Costi di ricerca e sviluppo

I costi relativi all'attività di ricerca sono imputati al Conto economico dell'esercizio in cui sono sostenuti, mentre i costi di sviluppo sono iscritti tra le Attività immateriali laddove risultino soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- * il progetto è chiaramente identificato e i costi a esso riferiti sono identificabili e misurabili in maniera attendibile;
- * è dimostrata la fattibilità tecnica del progetto;
- * è dimostrata l'intenzione di completare il progetto e di vendere i beni immateriali generati dal progetto;
- * esiste un mercato potenziale, in caso di uso interno, è dimostrata l'utilità dell'attività immateriale per la produzione dei beni immateriali generati dal progetto;
- * sono disponibili le risorse tecniche e finanziarie necessarie per il completamento del progetto.

L'ammortamento di eventuali costi di sviluppo iscritti tra le Attività immateriali inizia a partire dalla data in cui il risultato generato dal progetto è utilizzabile e viene effettuato in un periodo pari a 5 anni.

Qualora, in un identificato progetto interno di formazione di un'Attività immateriale, la fase di ricerca non sia distinguibile dalla fase di sviluppo il costo derivante da tale progetto è interamente imputato a Conto economico come se lo stesso fosse sostenuto esclusivamente nella fase di ricerca.

Gli utili e le perdite derivanti dall'alienazione di un'Attività immateriale sono determinati come differenza tra il valore di dismissione, al netto dei costi di vendita, e il valore di carico del bene e sono rilevati a Conto economico al momento dell'alienazione.

ACCORDI PER SERVIZI IN CONCESSIONE

Gli accordi per servizi in concessione, in cui il concedente è un'entità del settore pubblico ed il concessionario è un'entità del settore privato (public-to-private), rientrano nel campo di applicazione dell'IFRIC 12 solo qualora siano soddisfatti sia presupposti della regolamentazione dei servizi sia il presupposto del controllo dell'interesse residuo. In particolare si applica tale interpretazione nel caso in cui l'infrastruttura è asservita all'erogazione al pubblico di servizi e l'accordo prevede che il concedente:

- * controlla o 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 interesse residua significativa nell'infrastruttura alla scadenza ultima del periodo concessorio.

Per le concessioni che rientrano in tali fattispecie, il Gruppo non rileva le infrastrutture tra gli Immobili impianti e macchinari ma rileva al fair value, alternativamente o congiuntamente: l'attività immateriale, se il concessionario ottiene il diritto di far pagare agli utenti il corrispettivo per la realizzazione o il miglioramento dell'infrastruttura; e l'attività finanziaria quando tale realizzazione o il miglioramento generano un diritto contrattuale incondizionato a ricevere cassa dal concedente o da chi da quest'ultimo individuato senza la possibilità di evitare il pagamento. I ricavi e i costi relativi all'attività di investi-

mento sono rilevati su base contrattuale con riferimento alla fase di completamento come meglio dettagliato con riferimento ai contratti di costruzione. La rilevazione dei ricavi tariffari, invece, continua a essere effettuata secondo quanto previsto nel successivo paragrafo relativo ai Ricavi, così come eventuali attività immateriali seguono l'ammortamento legato al periodo concessorio di riferimento con un criterio che riflette la stima e la modalità del consumo dei benefici economici incorporati nel diritto; a tal fine le quote di ammortamento sono calcolate tenendo conto del periodo di durata della concessione. I fondi per gli impegni da concessione accolgono gli accantonamenti afferenti gli specifici obblighi di ripristino, adeguamento e sostituzione dell'infrastruttura al fine di renderla nel normale stato d'uso e sono stanziati solo qualora tali obblighi sono previsti nel contratto di concessione e contemporaneamente la concessionaria non riceva benefici economici aggiuntivi.

RIDUZIONE DI VALORE DELLE ATTIVITÀ IMMATERIALI E MATERIALI

a) Attività (immateriali e materiali) a vita utile definita

A ciascuna data di riferimento del bilancio è effettuata una verifica volta ad accertare se vi sono indicazioni che le attività materiali e immateriali possano avere subito una riduzione di valore. A tal fine si considerano sia fonti interne che esterne di informazione. Relativamente alle prime (fonti interne) si considerano: l'obsolescenza o il deterioramento fisico dell'attività,

eventuali cambiamenti significativi nell'uso dell'attività e l'andamento economico dell'attività rispetto a quanto previsto. Per quanto concerne le fonti esterne si considerano: l'andamento dei prezzi di mercato delle attività, eventuali discontinuità tecnologiche, di mercato o normative, l'andamento dei tassi di interesse di mercato o del costo del capitale utilizzato per valutare gli investimenti.

Nel caso sia identificata la presenza di tali indicatori si procede alla stima del valore recuperabile delle suddette attività (impairment test), imputando l'eventuale svalutazione rispetto al relativo valore di libro a Conto economico. Il valore recuperabile di un'attività è rappresentato dal maggiore tra il fair value, al netto dei costi accessori di vendita, e il relativo valore d'uso, intendendosi per quest'ultimo il valore attuale dei flussi finanziari futuri stimati per tale attività. Tali flussi finanziari tengono conto dell'andamento economico generale e del settore di appartenenza, dei flussi di cassa prodotti dalla CGU negli ultimi esercizi e dei tassi di crescita previsionali. Nel determinare il valore d'uso, i flussi finanziari futuri attesi sono attualizzati utilizzando un tasso di sconto che riflette le valutazioni correnti di mercato del costo del denaro, rapportato al periodo dell'investimento e ai rischi specifici dell'attività. Per un'attività che non genera flussi finanziari ampiamente indipendenti, il valore recuperabile è determinato in relazione alla Cash Generating Unit (CGU) cui tale attività appartiene.

Una perdita di valore è riconosciuta a conto economico qualora il

valore di iscrizione dell'attività, o della relativa CGU a cui la stessa è allocata, sia superiore al suo valore recuperabile. Le riduzioni di valore di CGU sono imputate in primo luogo a riduzione del valore contabile dell'eventuale avviamento attribuito alla stessa e, quindi, a riduzione delle altre attività, in proporzione al loro valore contabile e nei limiti del relativo valore recuperabile. Se vengono meno i presupposti per una svalutazione precedentemente effettuata, il valore contabile dell'attività è ripristinato con imputazione al Conto economico, nei limiti del valore netto di carico che l'attività in oggetto avrebbe avuto se non fosse stata effettuata la svalutazione e fossero stati effettuati i relativi ammortamenti.

b) Avviamento e attività immateriali non ancora disponibili per l'uso

Il valore recuperabile dell'avviamento e quello delle Attività immateriali non ancora disponibili per l'uso è sottoposto a verifica della recuperabilità del valore (impairment test) annualmente o più frequentemente, in presenza di indicatori che possano far ritenere che le suddette attività possano aver subito una riduzione di valore. Il valore originario dell'avviamento non viene comunque ripristinato qualora vengano meno le ragioni che hanno determinato la riduzione di valore.

Ai fini della conduzione dell'impairment test l'avviamento acquisito in un'aggregazione aziendale è allocato sulle singole Cash Generating Unit (CGU) o a gruppi di CGU che si prevede beneficino delle sinergie della aggregazione, coerente-

mente con il livello minimo al quale tale avviamento viene monitorato all'interno del Gruppo. L'avviamento relativo ad aziende collegate o controllate non consolidate è incluso nel valore delle Partecipazioni.

STRUMENTI FINANZIARI

CLASSIFICAZIONE E VALUTAZIONE DELLE ATTIVITÀ FINANZIARIE

La classificazione e la valutazione delle attività finanziarie detenute dal Gruppo tiene conto sia del Modello di business secondo il quale vengono gestite tali attività, sia le caratteristiche dei loro flussi finanziari. Il Modello di business indica se i flussi di cassa connessi con l'attività deriveranno al Gruppo dai soli incassi degli stessi flussi in base al contratto, dalla vendita della attività finanziaria, o da entrambi. Ai fini della valutazione delle caratteristiche dei flussi di cassa, il Gruppo effettua il cd. SPPI Test (Solely Payment of Principal and Interest Test) a livello di singolo strumento, per definire se lo stesso genera flussi che rappresentano il solo pagamento di capitale e interessi oppure no (SPPI Test superato).

Al momento della rilevazione iniziale una attività finanziaria viene classificata in una delle seguenti categorie:

- * costo ammortizzato CA
- * fair value rilevato nelle altre componenti del conto economico complessivo (FVOCI)
- * fair value rilevato nell'utile/(perdita) dell'esercizio (FVTPL)

a) Attività finanziarie valutate al costo ammortizzato

Rientrano in tale categoria tutte le attività finanziarie per le quali sono contemporaneamente verificate le due condizioni seguenti:

- * l'attività è detenuta esclusivamente per incassare i flussi di cassa contrattuali (Modello di business HTC Held To Collect);
- * gli stessi sono rappresentati unicamente dal capitale e dagli interessi (SPPI test superato).

In questa categoria gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al fair value, inclusivo dei costi dell'operazione, e successivamente valutati al costo ammortizzato. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile, sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

b) Attività finanziarie valutate al fair value through other comprehensive income (FVTOCI)

Rientrano in tale categoria tutte le attività finanziarie per le quali sono contemporaneamente verificate le due condizioni seguenti:

- * l'attività è detenuta non solo per incassare i flussi di cassa contrattuali ma anche i flussi di cassa generati dalla sua vendita (Modello di business HTC&S Held To Collect and Sale); e
- * gli stessi sono rappresentati unicamente dal capitale e dagli interessi (SPPI test superato).

In questa categoria gli strumenti finanziari sono inizialmente rilevati al fair value, inclusivo dei costi

dell'operazione. Gli interessi, calcolati utilizzando il criterio dell'interesse effettivo, le perdite (e i ripristini delle perdite) per riduzione di valore, gli utili/(perdite) su cambi e gli utili/(perdite) derivanti dall'eliminazione contabile, sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio, le altre variazioni del fair value dello strumento sono rilevate tra le altre componenti di conto economico complessivo (OCI). Al momento dell'eliminazione contabile dello strumento, tutti gli utili/(perdite) accumulati a OCI vengono riclassificati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

c) Attività finanziarie valutate al fair value to profit and loss (FVTPL)

Rientrano in tale categoria tutte le attività finanziarie non classificate come valutate al costo ammortizzato o al fair value through other comprehensive income.

Vengono valutate inizialmente e successivamente al fair value. I costi dell'operazione e le variazioni di fair value sono rilevati nell'utile/(perdita) dell'esercizio.

CLASSIFICAZIONE E VALUTAZIONE DELLE PASSIVITÀ FINANZIARIE

I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono inizialmente iscritti al fair value, al netto dei costi accessori di diretta imputazione, e successivamente sono valutati al costo ammortizzato, applicando il criterio del tasso di interesse effettivo. Se vi è un cambiamento nella stima dei flussi di cassa attesi, il valore delle passività è ricalcolato per riflettere tale cambiamento sulla base del valore attuale dei nuovi flussi

di cassa attesi e del tasso interno effettivo determinato inizialmente. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono classificati fra le passività correnti, salvo quelli che hanno una scadenza contrattuale oltre i dodici mesi rispetto alla data di bilancio e quelli per i quali la società abbia un diritto incondizionato a differire il loro pagamento per almeno dodici mesi dopo la data di riferimento. I finanziamenti, i debiti commerciali e le altre passività finanziarie sono rimossi dal bilancio al momento della loro estinzione e quando il Gruppo abbia trasferito tutti i rischi e gli oneri relativi allo strumento stesso.

CLASSIFICAZIONE E VALUTAZIONE DEGLI STRUMENTI FINANZIARI DERIVATI

Con riferimento agli strumenti derivati il Gruppo si è avvalso della facoltà di continuare ad applicare l'hedge accounting previsto dallo IAS 39, in attesa del completamento da parte dello IASB del progetto sul cd. macro-hedging, di semplificazione delle operazioni di copertura.

Il Gruppo utilizza strumenti finanziari derivati nell'ambito di strategie di copertura finalizzate a neutralizzare il rischio di variazioni di fair value di attività o passività finanziarie riconosciute in bilancio o di impegni contrattualmente definiti (fair value hedge) o di variazioni nei flussi di cassa attesi relativamente a operazioni contrattualmente definite o altamente probabili (cash flow hedge). Per le modalità seguite nella rilevazione delle coperture dal rischio di cambio su contratti a lungo termine

si rimanda alla nota 27. L'efficacia delle operazioni di copertura viene documentata e testata sia all'inizio della operazione, che periodicamente (almeno a ogni data di pubblicazione del bilancio o delle situazioni infrannuali), ed è misurata comparando le variazioni di fair value dello strumento di copertura con quelle dell'elemento coperto (dollar offset ratio), o, nel caso di strumenti più complessi, attraverso analisi di tipo statistico fondate sulla variazione del rischio.

Fair value hedge: le variazioni di fair value dei derivati designati come fair value hedge e che si qualificano come tali sono rilevate a conto economico, corrispondentemente a quanto fatto con riferimento alle variazioni di fair value delle attività o passività coperte attribuibili al rischio coperto attraverso l'operazione di copertura.

Cash flow hedge: le variazioni di fair value dei derivati designati come cash flow hedge e che si qualificano come tali vengono rilevate, limitatamente alla sola quota "efficace", nel conto economico complessivo attraverso una specifica riserva di patrimonio netto (riserva da cash flow hedge), che viene successivamente riversata a conto economico al momento della manifestazione economica del sottostante oggetto di copertura. La variazione di fair value riferibile alla porzione inefficace viene immediatamente rilevata al conto economico di periodo. Qualora il verificarsi della operazione sottostante non sia più considerata altamente probabile, la quota della riserva da cash flow hedge a essa relativa viene immediatamente riversata a conto eco-

nomico. Qualora, invece, lo strumento derivato sia ceduto, giunga a scadenza o non si qualifichi più come efficace copertura del rischio a fronte del quale l'operazione era stata accesa, la quota di riserva da cash flow hedge a esso relativa viene mantenuta sino a quando non si manifesta il contratto sottostante. La contabilizzazione della copertura come cash flow hedge è cessata prospetticamente.

VALUTAZIONE SUCCESSIVA: PERDITE PER RIDUZIONE DI VALORE

Il Gruppo applica per la determinazione delle perdite per riduzione di valore il modello previsionale della 'perdita attesa su crediti' (Expected Credit Loss o ECL). Tale modello presuppone un livello significativo di valutazione in merito all'impatto dei cambiamenti dei fattori economici sulla possibile perdita, ponderati in base alle probabilità.

I fondi copertura crediti sono valorizzati mediante il ricorso ai seguenti approcci metodologici: il General deterioration method e il Simplified approach; in particolare:

- * il General deterioration method richiede la classificazione in tre stage degli strumenti finanziari, i quali riflettono il livello di deterioramento della qualità del credito dal momento in cui lo strumento finanziario è acquisito e comportano una differente modalità di calcolo dell'ECL;
- * il Simplified approach prevede, per i crediti commerciali, i contract asset e i crediti derivanti da contratti di leasing, l'adozione di alcune semplificazioni,

al fine di evitare che le entità siano costrette a monitorare i cambiamenti nel rischio di credito, così come previsto dal modello generale. La rilevazione della perdita secondo l'approccio semplificato deve essere lifetime, pertanto non è richiesta la stage allocation. La stessa viene calcolata su un periodo corrispondente alla vita residua del credito, generalmente non superiore a 12 mesi.

Nei casi in cui trova applicazione il General Deterioration Method, come anticipato, gli strumenti finanziari sono classificati in tre stage in funzione del deterioramento della qualità creditizia tra la data della rilevazione iniziale e quella di valutazione:

- * **Stage 1:** comprende tutte le attività finanziarie in esame al momento della loro prima rilevazione (Data di rilevazione iniziale) a prescindere da parametri qualitativi (ad esempio, rating) e ad eccezione di situazioni con evidenze oggettive di impairment. Permangono in stage 1, in fase di valutazione successiva, tutti gli strumenti finanziari che non hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla Data di rilevazione iniziale o che abbiano un basso rischio di credito alla data di riferimento. Per tali attività sono riconosciute le perdite su crediti attese nei prossimi 12 mesi (12-month ECL) che rappresentano le perdite attese in considerazione della possibilità che si verifichino eventi di default nei prossimi 12 mesi. Gli interessi degli

strumenti finanziari compresi in stage 1 sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'asset;

- * **Stage 2:** comprende gli strumenti finanziari che hanno avuto un aumento significativo del rischio di credito rispetto alla Data di rilevazione iniziale, ma che non hanno evidenze oggettive di impairment. Per tali attività sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di default lungo l'intera vita attesa dello strumento finanziario (Lifetime ECL). Gli interessi degli strumenti finanziari compresi in Stage 2 sono calcolati sul valore contabile al lordo delle eventuali svalutazioni sull'asset;
- * **Stage 3:** comprende le attività finanziarie che hanno evidenze oggettive di impairment alla data di valutazione. Per tali attività, sono riconosciute solo le perdite su crediti attese derivanti da tutti i possibili eventi di default lungo l'intera vita attesa dello strumento.

Ai fini della definizione dell'approccio metodologico da applicare alle attività in perimetro di impairment e segnatamente per l'identificazione della corretta probabilità di default, il Gruppo ha individuato una segmentazione convenzionale in cluster omogenei in base alla tipologia di controparte:

- * **Pubblica Amministrazione:** comprende tutti i crediti finanziari e commerciali aventi come controparte lo Stato, le Regioni, le Province, i Comuni, la UE od Organismi ad essa riconducibili;

- * **Intercompany:** comprende tutti i crediti finanziari e commerciali tra controparti controllate;
- * **Depositi:** tutti i depositi detenuti presso controparti bancarie;
- * **Crediti vs terzi:** comprende i crediti finanziari e commerciali, diversi dai precedenti, aventi come controparti società non finanziarie, famiglie produttrici e famiglie consumatrici.

Inoltre, il Gruppo ha deciso di applicare l'esenzione Low Credit Risk Exemption prevista dal principio contabile internazionale IFRS 9 per le tipologie di credito diverse dai crediti commerciali con rating ritenuto Investment Grade (da "AAA" a "BBB-"), in virtù della quale non viene eseguita la stage allocation, bensì esse vengono allocate direttamente in stage 1 con provisioning a un anno.

Pertanto, l'applicazione del modello di impairment, prevede i seguenti principali step operativi:

- * **distinzione tra crediti finanziari e crediti commerciali:** è finalizzata ad isolare il perimetro dei crediti da assoggettare ai criteri di stage allocation, ossia tutti i crediti finanziari. Per i crediti commerciali, invece, il principio deroga l'applicazione della stage allocation in virtù dell'applicazione dell'approccio semplificato secondo il quale la perdita attesa è sempre calcolata in ottica lifetime;
- * **calcolo dell'Expected Credit Loss - Crediti Finanziari:** per ogni cluster, una volta definito lo stage di appartenenza, si procede al calcolo della perdita attesa;

- * **calcolo dell'Expected Credit Loss - Crediti Commerciali:** per ogni cluster, si procede alla segmentazione del credito per fasce di scaduto (in particolare: posizioni a scadere, scaduto entro un anno, scaduto entro 2 anni, scaduto oltre i 2 anni) e quindi al calcolo della perdita attesa.

La determinazione dell'impairment delle attività finanziarie è effettuata utilizzando le informazioni di provider pubblici per la determinazione della Probabilità di default (PD) applicando una perdita attesa (loss given default) in linea con il panorama analizzato nell'ambito dei most comparables competitors e tenendo conto dei suggerimenti degli organismi di vigilanza diretti alle entità con strumenti finanziari quotati. Il valore su cui si applica la perdita di valore attesa (Exposure at default - EAD) è convenzionalmente allineato al valore contabile dell'attività finanziaria ad eccezione dei casi in cui è applicabile la lifetime ECL dove si prende in considerazione il piano e le rate di ammortamento del credito finanziario alle date di maturity.

DETERMINAZIONE DEL FAIR VALUE

Il fair value degli strumenti quotati in pubblici mercati è determinato facendo riferimento alle quotazioni (bid price) alla data di chiusura del periodo. Il fair value di strumenti non quotati viene misurato facendo riferimento a tecniche di valutazione finanziaria: in particolare, il fair value degli interest rate swap è misurato attualizzando i flussi di cassa attesi, mentre il fair value dei forward su cambi è determina-

to 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.

Il valore netto di realizzo corrisponde, per i Prodotti finiti e gli Immobili, al prezzo di vendita stimato nel normale svolgimento dell'attività, al netto dei costi stimati di vendita. Per le Materie prime, sussidiarie e di consumo, il valore netto di realizzo è rappresentato dal costo di sostituzione.

Il costo di acquisto è inclusivo degli oneri accessori; il costo di produzione comprende i costi di diretta imputazione e una quota dei costi indiretti, ragionevolmente imputabili ai prodotti.

Le Rimanenze obsolete e/o di lento rigiro sono svalutate in relazione alla loro presunta possibilità di utilizzo o di realizzo futuro, mediante l'iscrizione di un apposito fondo rettificativo del valore delle rimanenze. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.

In questa voce sono iscritti anche gli Immobili di trading che sono iscritti al minore fra il costo di acquisizione e il valore di mercato, determinato con perizia di un terzo indipendente. Essi sono iscritti al netto del fondo svalutazione e i costi incrementativi sono capitalizzati. La svalutazione viene eliminata negli esercizi successivi se vengono meno i motivi della stessa.

BENEFICI AI DIPENDENTI

I Benefici a breve termine sono rappresentati da salari, stipendi, relativi oneri sociali, indennità sostitutive di ferie e incentivi corrisposti sotto forma di bonus pagabile nei dodici mesi dalla data del bilancio. Tali benefici sono contabilizzati quali componenti del Costo del personale nel periodo in cui è prestata l'attività lavorativa.

TFR E ALTRI BENEFICI AI DIPENDENTI

Le società del Gruppo FS Italiane hanno in essere sia piani a contribuzione definita sia piani a benefici definiti. I piani a contribuzione definita sono gestiti da soggetti terzi gestori di fondi, in relazione ai quali non vi sono obblighi legali o di altro genere a pagare ulteriori contributi qualora il fondo non abbia sufficienti attivi per adempiere agli impegni assunti nei confronti dei dipendenti. Per i piani a contribuzione definita, il Gruppo FS Italiane versa contributi, volontari o stabiliti contrattualmente, a fondi pensione assicurativi pubblici e privati. I contributi sono iscritti come costi del personale secondo il principio della competenza economica. I contributi anticipati sono iscritti come un'attività che sarà rimborsata o portata a compensazione di futuri pagamenti, qualora siano dovuti.

Un piano a benefici definiti è un piano non classificabile come piano a contribuzione definita. Nei programmi con benefici definiti l'ammontare del beneficio da erogare al dipendente è quantificabile soltanto dopo la cessazione del rapporto di lavoro, ed è legato a uno o più

fattori quali l'età, gli anni di servizio e la retribuzione. Gli obblighi per i piani a benefici definiti sono pertanto determinati da un attuario indipendente utilizzando il projected unit credit method. Il valore attuale del piano a benefici definiti è determinato scontando i futuri flussi di cassa a un tasso di interesse pari a quello di obbligazioni (high-quality corporate) emesse nella valuta in cui la passività sarà liquidata e che tenga conto della durata del relativo piano pensionistico. Gli utili e le perdite derivanti dall'effettuazione del calcolo attuariale sono interamente imputati al Patrimonio netto, nell'esercizio di riferimento, tenuto conto del relativo effetto fiscale differito.

In particolare, si segnala che il Gruppo FS Italiane gestisce un piano a benefici definiti, rappresentato dal fondo per Trattamento di Fine Rapporto (TFR). Il TFR è obbligatorio per le imprese italiane ai sensi dell'art. 2120 del Codice Civile; esso ha natura di retribuzione differita ed è correlato alla durata della vita lavorativa dei dipendenti e alla retribuzione percepita nel periodo di servizio prestato. A partire dal 1 gennaio 2007, la Legge 27 dicembre 2006, n. 296 "Legge Finanziaria 2007" e successivi Decreti e Regolamenti, ha introdotto modifiche rilevanti nella disciplina del TFR, tra cui la scelta del lavoratore in merito all'eventuale destinazione del proprio TFR maturando ai fondi di previdenza complementare oppure al "Fondo di Tesoreria" gestito dall'INPS. Ne è derivato, pertanto, che l'obbligazione nei confronti dell'INPS e le contribuzioni alle for-

me pensionistiche complementari hanno assunto, ai sensi dello IAS 19 "Benefici per i dipendenti", la natura di piani a contribuzione definita, mentre le quote iscritte al fondo TFR alla data del 1° gennaio 2007 mantengono la natura di piani a prestazioni definite.

Alcune società del Gruppo FS Italiane hanno in essere, inoltre, un piano pensionistico a benefici definiti riferito alla Carta di Libera Circolazione (CLC) che garantisce ai dipendenti, dipendenti in pensione ed ai loro familiari, il diritto di viaggiare - gratuitamente o, in alcuni casi, attraverso il pagamento del diritto di ammissione - sui treni gestiti da Trenitalia.

Pertanto viene rilevato in bilancio, sulla base delle tecniche attuariali precedentemente menzionate, un fondo che accoglie l'onere attualizzato relativo ai dipendenti in pensione aventi diritto al beneficio, nonché la quota di beneficio maturata per i dipendenti in attività e da erogarsi successivamente alla cessazione del rapporto di lavoro.

Il trattamento contabile dei benefici prodotti dalla CLC e gli effetti derivanti dalla valutazione attuariale sono gli stessi previsti per il fondo TFR.

FONDI RISCHI E ONERI

I Fondi rischi e oneri sono iscritti a fronte di perdite e oneri di natura determinata, di esistenza certa o probabile, dei quali, tuttavia, non sono determinabili l'ammontare e/o la data di accadimento. L'iscrizione viene rilevata solo quando esiste un'obbligazione corrente (legale o implicita) per una futura uscita di

risorse economiche come risultato di eventi passati ed è probabile che tale uscita sia richiesta per l'adempimento dell'obbligazione. Tale ammontare rappresenta la miglior stima dell'onere per estinguere l'obbligazione. Il tasso utilizzato nella determinazione del valore attuale della passività riflette i valori correnti di mercato e tiene conto del rischio specifico associabile a ciascuna passività.

Quando l'effetto finanziario del tempo è significativo e le date di pagamento delle obbligazioni sono attendibilmente stimabili, i fondi sono valutati al valore attuale dell'esborso previsto utilizzando un tasso che rifletta le condizioni del mercato, la variazione del costo del denaro nel tempo e il rischio specifico legato all'obbligazione. L'incremento del valore del fondo determinato da variazioni del costo del denaro nel tempo è contabilizzato come interesse passivo.

I rischi per i quali il manifestarsi di una passività è soltanto possibile, sono indicati nell'apposita sezione informativa sulle passività potenziali e per i medesimi non si procede ad alcuno stanziamento.

RICAVI DA CONTRATTI CON I CLIENTI

RILEVAZIONE INIZIALE E VALUTAZIONE SUCCESSIVA

Il Gruppo rileva i ricavi in modo che il trasferimento al cliente di beni e/o servizi risulti espresso in un importo che riflette il corrispettivo a cui il Gruppo ritiene di avere diritto quale compenso per il trasferimento dei beni e/o servizi stessi. La rilevazione dei ricavi si snoda attraverso il cd. five step model, il

quale prevede: i) l'identificazione del contratto, ii) l'identificazione delle performance obligation, iii) l'identificazione del corrispettivo, iv) l'allocazione del corrispettivo alle performance obligation, v) la rilevazione del ricavo.

I ricavi sono valutati tenendo conto dei termini contrattuali e delle pratiche commerciali abitualmente applicate nei rapporti con i clienti. Il prezzo dell'operazione è l'importo del corrispettivo (che può includere importi fissi, variabili o entrambi) a cui si ritiene di avere diritto in cambio del trasferimento del controllo dei beni/servizi promessi. Per controllo si intende genericamente la capacità di decidere dell'uso dell'attività (bene/servizio) e di trarne sostanzialmente tutti i benefici rimanenti. Il corrispettivo totale dei contratti per la prestazione di servizi viene ripartito tra tutti i servizi sulla base dei prezzi di vendita dei relativi servizi come se fossero stati venduti singolarmente. Nell'ambito di ciascun contratto, l'elemento di riferimento per il riconoscimento dei ricavi è il singolo obbligo di prestazione (performance obligation). Per ogni obbligazione di fare, separatamente individuata, il Gruppo rileva i ricavi quando (o man mano che) adempie l'obbligazione stessa, trasferendo al cliente il bene/servizio (ossia l'attività) promesso. L'attività è trasferita quando (o man mano che) il cliente ne acquisisce il controllo. Per le obbligazioni di fare adempiute nel corso del tempo i ricavi vengono rilevati nel corso del tempo (over the time), valutando alla fine di ogni esercizio i progressi fatti verso l'adempimento completo dell'obbligazione. Per la valutazione

dei progressi il Gruppo utilizza il Metodo basato sugli input (cost-to-cost method). I ricavi sono rilevati sulla base degli input impiegati per adempiere l'obbligazione fino alla data, rispetto agli input totali ipotizzati per adempiere l'intera obbligazione. Quando gli input risultano distribuiti uniformemente nel tempo, il Gruppo rileva i corrispondenti ricavi in maniera lineare. In determinate circostanze, quando non si è in grado di valutare ragionevolmente il risultato dell'obbligazione di fare, i ricavi vengono rilevati solo fino a concorrenza dei costi sostenuti. Di seguito una breve descrizione circa la natura, le tempistiche di soddisfacimento delle performance obligation e i significativi termini per l'adempimento delle obbligazioni adottati con riferimento ai principali contratti con i clienti:

a) Ricavi per servizi di trasporto

I ricavi da servizio di trasporto derivano dai servizi legati al trasporto delle persone e delle merci in ambito nazionale ed estero. La voce accoglie i ricavi derivanti dai servizi a mercato (ad esempio, i servizi Alta Velocità) ed i ricavi da Contratti di Servizio (CdS) con le controparti Pubbliche (MIMS, Regioni, ecc.).

I ricavi per i servizi di trasporto a mercato su ferro/gomma sono regolati dalle Condizioni Generali di trasporto che si applicano sulle varie tipologie di servizio: Regionale o Long Haul, per tutto il territorio nazionale. I ricavi per i servizi di trasporto merci, sia ferro che gomma, sono invece regolati da contratti specifici con il cliente generalmente con previsioni di consegna dei beni franco destino. Il contratto con il

cliente è generalmente identificato nel biglietto che, sebbene garantisca accesso a diverse prestazioni (ad esempio, trasporto, accesso alla lounge, welcome drink, wi-fi, ecc.), le stesse vengono considerate come un'unica performance obligation di cui il cliente può beneficiare ad eccezione dei soli punti premio. Le merci sono regolate da standard contrattualistici che prevedono sostanzialmente l'obbligazione di trasposto del bene a destinazione.

I ricavi sono considerati di competenza dal momento in cui il servizio viene usufruito da parte del cliente. Nel caso di servizio reso parzialmente (ritardi, soppressioni, ecc.) sono previsti, secondo condizioni vigenti, rimborsi e bonus che vengono portati a diretta rettifica dei ricavi. Le società del Gruppo promuovono nel corso dell'anno numerose iniziative di scontistica e promozioni volte alla fidelizzazione della clientela. I punti fedeltà, che danno diritto all'acquisto futuro di prodotti, costituiscono una performance obligation ed il loro valore non risulta storicamente rilevante. Il ricavo matura via via che i punti fedeltà vengono riscattati o scadono. La tipologia di business prevede incassi anticipati, tuttavia la misura temporale di tale anticipo non configura l'esistenza di una componente finanziaria significativa.

Dal momento che il cliente gode dei benefici contestualmente al trasferimento degli stessi il riconoscimento dei ricavi avviene over time.

I ricavi per i servizi di trasporto CdS sono i ricavi per i servizi di trasporto ferroviario regolati da Contratti

di Servizio pluriennali stipulati con le Regioni, le Province autonome e i ministeri (MIMS e MEF) relativamente ai servizi di trasporto ferroviario di interesse locale e nazionale sottoposti a regime di obbligo di servizio pubblico, ed include il trasporto Regionale, e i treni Intercity giorno e notte.

I servizi di trasporto rappresentano la performance obligation. I ricavi sono considerati di competenza pro rata temporis in base a quanto previsto dal contratto. Se i servizi contrattualizzati non sono forniti nelle stesse quantità (es soppressioni) il contratto prevede il riconoscimento di rettifiche del corrispettivo. I contratti prevedono penali in caso di non raggiungimento della qualità prevista (ritardi, pulizia ecc.), per le stesse viene effettuata una stima con registrazione a diretta riduzione dei ricavi e con contropartita un fondo rischi da utilizzare al momento della consuntivazione con la controparte. Dal momento che il cliente gode dei benefici contestualmente al trasferimento degli stessi il riconoscimento dei ricavi avviene over time.

b) Ricavi da servizi di infrastruttura

I ricavi da servizi di infrastruttura connessi con l'infrastruttura ferroviaria/stradale/autostradale derivano dai servizi legati alla gestione dell'infrastruttura stessa. La voce accoglie i ricavi da pedaggio, i ricavi da accordi per servizi in concessione e, in misura minore, i ricavi per servizi di traghettamento. Il pedaggio è il canone corrisposto dalle Imprese Ferroviarie a fronte dell'utilizzo delle tracce orarie funzionali all'effettuazione di treni per il traffi-

co ferroviario nazionale passeggeri a lunga percorrenza e a breve percorrenza e merci; esiste pertanto una sola performance obligation. I ricavi maturano over time sulla base degli importi contrattualizzati ed ogni trimestre si effettua il conguaglio sulla base della rendicontazione dell'effettivo circolato. Tale rendicontazione avviene per singolo treno e consiste nel valorizzare le tracce orarie contrattualizzate ed effettivamente utilizzate da ciascuna Impresa Ferroviaria. Relativamente all'infrastruttura viaria, il pedaggio è il canone corrisposto dalle Imprese Terze alle quali è affidato, per mezzo di apposito contratto di concessione, il lavoro di costruzione, gestione e manutenzione di strade e autostrade. La performance obligation individuata è unica. Il prezzo è stabilito per Legge e consiste in una percentuale dei proventi netti dei pedaggi di competenza dei concessionari. I ricavi sono rilevati man mano che si soddisfa la performance obligation (over time).

Corrispettivi variabili

Se il corrispettivo contrattuale include un importo variabile (ad esempio a seguito di riduzioni, sconti, rimborsi, crediti, concessioni sul prezzo, incentivi, premi di rendimento, penalità oppure perché il corrispettivo stesso dipende dal verificarsi o meno di un evento futuro incerto), l'importo del corrispettivo cui si ritiene di avere diritto deve essere stimato. Le società del Gruppo stimano i corrispettivi variabili in maniera coerente per fattispecie simili, usando il metodo del valore atteso o del valore dell'importo maggiormente proba-

bile; in seguito, includono l'importo stimato del corrispettivo variabile nel prezzo di transazione solo nella misura in cui tale importo risulta altamente probabile.

Presenza di una componente finanziaria significativa

I ricavi vengono rettificati in presenza di componenti finanziarie significative, sia se le società risultano finanziate dal proprio cliente (incasso anticipato), sia se lo finanziario (incassi differiti). La presenza di una componente finanziaria significativa viene identificata alla stipula del contratto, comparando i ricavi attesi con i pagamenti da ricevere. Essa non viene rilevata se tra il momento del trasferimento del bene/servizio e il momento del pagamento intercorre un periodo di tempo inferiore ai 12 mesi.

Costi per l'ottenimento e l'adempimento del contratto

Le società capitalizzano i costi sostenuti per l'ottenimento del contratto e che non avrebbero sostenuto se non lo avessero ottenuto (ad esempio, commissioni di vendita), quando prevedono di recuperarli. Mentre nel caso di mancato contratto, li capitalizzano solo se esplicitamente addebitabili al cliente. Le società capitalizzano i costi sostenuti per l'adempimento del contratto solo quando questi sono direttamente correlati al contratto, consentono di disporre di nuove e maggiori risorse per gli adempimenti futuri e si prevede che tali costi saranno recuperati.

CONTRIBUTI PUBBLICI

I contributi pubblici, in presenza di una delibera formale di attribuzione e, in ogni caso, quando il diritto alla loro erogazione è ritenuto definitivo in quanto sussiste la ragionevole certezza che il Gruppo FS Italiane rispetterà le condizioni previste per la percezione e che i contributi saranno incassati, sono rilevati per competenza in diretta correlazione con i costi sostenuti.

a) Contributi in conto impianti

I contributi pubblici in conto impianti si riferiscono a somme erogate dallo Stato e da altri Enti Pubblici al Gruppo FS Italiane per la realizzazione di iniziative dirette alla costruzione, alla riattivazione e all'ampliamento di immobili, impianti e macchinari. I contributi in conto capitale vengono contabilizzati a diretta riduzione dei beni cui sono riferiti e concorrono, in diminuzione, al calcolo delle quote di ammortamento.

b) Contributi in conto esercizio

I contributi in conto esercizio si riferiscono a somme erogate dallo Stato o da altri Enti Pubblici al Gruppo FS Italiane a titolo di riduzione dei costi e oneri sostenuti. I contributi in conto esercizio sono imputati alle voci Ricavi delle vendite e prestazioni e Altri proventi, come componente positiva del Conto economico.

DIVIDENDI

Sono rilevati a Conto economico quando sorge il diritto degli Azionisti a ricevere il pagamento che

normalmente corrisponde alla Delibera assembleare di distribuzione dei dividendi.

La distribuzione di dividendi agli Azionisti di Ferrovie dello Stato Italiane SpA viene rappresentata come movimento del Patrimonio netto e registrata come Passività nel periodo in cui la distribuzione degli stessi viene approvata dall'Assemblea degli Azionisti.

RICONOSCIMENTO DEI COSTI

I costi sono riconosciuti quando sono relativi a beni e servizi acquistati o consumati nell'esercizio o per ripartizione sistematica.

IMPOSTE SUL REDDITO

Le imposte correnti sono determinate in base alla stima del reddito imponibile e in conformità alla vigente normativa fiscale delle imprese del Gruppo FS Italiane.

Le imposte anticipate, relative alle perdite fiscali pregresse, sono riconosciute nella misura in cui è probabile che sia disponibile un reddito imponibile futuro a fronte del quale le stesse possano essere recuperate. Le imposte anticipate e differite sono determinate utilizzando le aliquote fiscali che si prevede saranno applicabili negli esercizi nei quali le differenze saranno realizzate o estinte.

Le imposte correnti, le imposte anticipate e differite sono rilevate nel Conto economico, ad eccezione di quelle relative a voci rilevate tra le altre componenti del Conto economico complessivo o direttamente addebitate o accreditate a Patri-

monio netto. In questi ultimi casi le imposte differite sono rilevate, rispettivamente alla voce "Effetto fiscale" relativo alle altre componenti del Conto economico complessivo e direttamente al Patrimonio netto. Le imposte anticipate e differite sono compensate quando le stesse sono applicate dalla medesima autorità fiscale, vi è un diritto legale di compensazione ed è attesa una liquidazione del saldo netto.

Le altre imposte non correlate al reddito, come le imposte indirette e le tasse, sono incluse nella voce di Conto economico "Altri costi operativi".

ATTIVITÀ E PASSIVITÀ POSSEDUTE PER LA VENDITA E GRUPPI IN DISMISSIONE

Le Attività e Passività non correnti (o gruppi in dismissione) il cui valore contabile sarà recuperato principalmente attraverso la vendita anziché con il loro utilizzo continuativo sono classificate come possedute per la vendita e rappresentate separatamente dalle Altre attività e passività del Prospetto della situazione patrimoniale-finanziaria. I corrispondenti valori patrimoniali dell'esercizio precedente non sono riclassificati. Un'attività operativa cessata (Discontinued Operations) rappresenta una parte dell'entità che è stata dismessa o classificata come posseduta per la vendita, e:

- * rappresenta un importante ramo di attività o area geografica di attività;
- * è parte di un piano coordinato di dismissione di un importante

ramo di attività o area geografica di attività; o

- * è una controllata acquisita esclusivamente allo scopo di essere rivenduta.

I risultati delle attività operative cessate – siano esse dismesse oppure classificate come possedute per la vendita e in corso di dismissione – sono esposti separatamente nel Conto economico, al netto degli effetti fiscali. I corrispondenti valori relativi all'esercizio precedente, ove presenti, sono riclassificati ed esposti separatamente nel Conto economico separato, al netto degli effetti fiscali, ai fini comparativi. Le Attività e le Passività non correnti (o gruppi in dismissione), classificate come possedute per la vendita, sono dapprima rilevate in conformità allo specifico IFRS di riferimento applicabile a ciascuna attività e passività e, successivamente, sono rilevate al minore tra il valore contabile e il relativo fair value, al netto dei costi di vendita. Eventuali successive perdite di valore sono rilevate direttamente a rettifica delle attività non correnti (o gruppi in dismissione) classificate come possedute per la vendita con contropartita a Conto economico.

Viene invece rilevato un ripristino di valore per ogni incremento successivo del fair value di un'attività al netto dei costi di vendita, ma solo fino a concorrenza della perdita per riduzione di valore complessiva precedentemente rilevata.

PRINCIPI CONTABILI DI RECENTE EMISIONE

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 2021.

Amendments to IFRS 16 Leases: Covid-19 related rent concessions beyond 30 June 2021

Il 31 marzo 2021 lo IASB ha pubblicato il documento *Covid-19 related rent concessions beyond 30 June 2021 (Amendments to IFRS 16)*, con il quale ha esteso di un anno il periodo di applicazione del precedente emendamento all'IFRS 16 emesso nel 2020, relativo alla contabilizzazione delle agevolazioni concesse ai locatari, a causa del Covid-19. Le modifiche entrano in vigore a partire dal 1° aprile 2021. L'applicazione del suddetto amendment non ha determinato impatti sulla presente Informativa finanziaria.

Amendments to IFRS 3, IAS 16, IAS 37, Annual Improvements 2018-2020

Il 14 maggio 2020 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti riguardanti i seguenti principi contabili:

- * **IFRS 3 Business Combination:** aggiorna il riferimento presente nell'IFRS 3 al Conceptual Framework nella versione rivista, senza che ciò comporti modifiche alle disposizioni dello standard;
- * **IAS 16 Property, Plant and Equipment:** non consente di

dedurre dal costo dell'immobilizzazione l'importo ricevuto dalla vendita di beni prodotti prima che l'asset fosse pronto per l'uso. Tali ricavi di vendita e i relativi costi saranno rilevati a conto economico;

- * **IAS 37 Provisions, Contingent Liabilities and Contingent Assets:** chiarisce quali voci di costo si devono considerare per valutare se un contratto sarà in perdita;
- * **Annual Improvements 2018-2020:** le modifiche sono state apportate all'IFRS 1 First-time Adoption of International Financial Reporting Standards, all'IFRS 9 Financial Instruments, allo IAS 41 Agriculture e agli Illustrative Examples che accompagnano l'IFRS 16 Leases.

Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2022 e gli eventuali impatti derivanti dalle stesse, sono in fase di valutazione.

Amendments to IFRS 4, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 16, and IAS 39 Interest Rate Benchmark Reform-Phase 2

Il 27 agosto 2020 lo IASB ha pubblicato alcuni emendamenti riguardanti i seguenti principi contabili: IFRS 4 Insurance Contracts, IFRS 7 Financial Instruments Disclosures, IFRS 9 Financial Instruments, IFRS 16 Leases, IAS 39 Financial Instruments: Recognition and Measurement. Il documento è stato omologato dalla Commissione Europea con il Regolamento n. 25/2021 del 13 gennaio 2021. Le imprese applicano le modifiche al più tardi a partire dalla data di inizio del loro primo esercizio finanziario che co-

minci il 1° gennaio 2021 o successivamente. L'applicazione delle citate novità, ove applicabili e per la natura delle stesse, non ha determinato impatti significativi sulla presente Informativa finanziaria.

Principi contabili, emendamenti ed interpretazioni non ancora omologati da parte dell'Unione Europea

Amendments to IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current and Classification of Liabilities as Current or Non-Current - Defferal of effective Date

Il 23 gennaio 2020 lo IASB ha pubblicato modifiche allo IAS 1 Presentation of Financial Statements: Classification of Liabilities as Current or Non-current con l'obiettivo di chiarire come classificare i debiti e le altre passività tra quelli a breve o a lungo termine.

Le modifiche inizialmente sarebbero dovute entrare in vigore dal 1° gennaio 2022, tuttavia lo IASB, con un secondo documento pubblicato il 15 giugno 2020, ne ha differito l'entrata in vigore al 1° gennaio 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 Poli-

cies - Amendments to IAS 1 and IFRS Practice Statement 2;

- * Definition of Accounting Estimates - Amendments to IAS 8.

Le modifiche sono volte a migliorare la disclosure sulle accounting policy in modo da fornire informazioni più utili agli investitori e agli altri utilizzatori primari del bilancio nonché ad aiutare le società a distinguere i cambiamenti nelle stime contabili dai cambiamenti di accounting policy.

Le modifiche entreranno in vigore dal 1° gennaio 2023.

Amendments to IAS 12 Income Taxes: Deferred Tax related to Assets and Liabilities arising from a Single Transaction

Il 7 maggio 2021 lo IASB ha pubblicato alcune modifiche allo IAS 12, lo standard sulle imposte, per precisare come devono essere contabilizzate le imposte differite su alcune operazioni che possono generare attività e passività di pari ammontare, quali il leasing e gli obblighi di smantellamento.

Le modifiche si applicano dal 1° gennaio 2023, ma è consentita un'applicazione anticipata.

Effetti della prima adozione degli Amendments to IFRS 4, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 16, and IAS 39 Interest Rate Benchmark Reform-Phase 2

A seguito dell'annuncio del 5 marzo 2021 da parte del Financial Conduct Authority (FCA) circa la cessazione della pubblicazione di 35 indici LIBOR (London InterBank Offer Rate), a far data dal 1° gennaio 2022 gli indici benchmark relativi ad alcune delle principali valute internazionali,

tra cui la sterlina, non verranno più pubblicati dal provider ICE.

Ai fini della redazione della Relazione Annuale 2021, si evidenzia che al 31 dicembre 2021, a livello consolidato, non esistono posizioni attive o passive impattate dalla riforma dei tassi d'interesse benchmark.

La quasi totalità dei rapporti finanziari, attivi e passivi, in capo alle società del Gruppo FS sono denominati in euro e, nel caso dei finanziamenti a tasso variabile, indicizzati a tassi EURIBOR (non impattati dalla suddetta riforma). Sono presenti limitate posizioni in capo a FS Italiane SpA e a Trenitalia UK denominate in sterlina britannica ed indicizzate al tasso GBP LIBOR.

In particolare:

- * FS Italiane SpA, nel 2017, ha finanziato con la propria liquidità la controllata indiretta Trenitalia UK per 60 milioni di GBP allo scopo di acquisire la compagnia NXET, oggi Trenitalia c2c. Tale finanziamento intercompany, con scadenza al 31 dicembre 2023, è indicizzato al tasso GBP LIBOR e, nella prima metà del 2022, sarà emendato, prevedendo l'applicazione dei medesimi Fallback Rates che verranno applicati agli strumenti di copertura esistenti (cfr. punto seguente).
- * FS Italiane SpA, nel 2017, ha negoziato due Cross Currency Swap per un importo complessivo di 60 milioni di GBP allo scopo di coprire l'esposizione al rischio cambio generata dal finanziamento di cui al pun-

to precedente. I due contratti prevedono il pagamento alle rispettive controparti del GBP LIBOR 6 mesi più uno spread (differente per ciascun contratto) e l'incasso dell'EURIBOR 6 mesi maggiorato di uno spread fisso. I CCS sono stati negoziati sulla base degli accordi quadro ISDA Master Agreement in capo a FS Italiane SpA già emendati tramite la sottoscrizione di un apposito ISDA Protocol (ISDA 2020 IBOR Fallback Protocol) che permette la sostituzione automatica del GBP LIBOR con appositi Fallback Rate. A far data dal 1° gennaio 2022, ai CCS sottoscritti verranno, quindi, applicati automaticamente i Fallback Rates calcolati e pubblicati dal provider Bloomberg.

Da quanto sopra esposto si desume che la relazione di copertura dei derivati manterrà piena efficacia.

USO DI STIME E VALUTAZIONI

La redazione del Bilancio Consolidato richiede 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:

sulle quali si basano le stime, primo tra tutti, al momento, l'impatto della pandemia Covid-19, così come quelli potenziali derivanti dal preoccupante quadro di conflitto fra Russia e Ucraina, tuttora in divenire, 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 consunteranno in futuro potrebbero differire, anche significativamente, da tali stime, a seguito di possibili mutamenti dei fattori considerati nella determinazione di tali stime.

Di seguito sono brevemente descritti i principi contabili che richiedono più di altri una maggiore soggettività da parte degli Amministratori nell'elaborazione delle stime e per i quali un cambiamento nelle condizioni sottostanti le assunzioni utilizzate potrebbe avere un impatto significativo sui dati finanziari consolidati:

i. Riduzione di valore delle attività non finanziarie

In accordo con i principi contabili applicati dal Gruppo FS Italiane, le Attività materiali e immateriali con vita definita sono oggetto di verifica al fine di accertare se si sia verificata una riduzione di valore, che va rilevata tramite una svalutazione, quando sussistono indicato-

ri che facciano prevedere difficoltà per il recupero del relativo valore netto contabile tramite l'uso o la vendita. La verifica dell'esistenza dei suddetti indicatori richiede da parte degli Amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno del Gruppo FS Italiane e sul mercato, nonché dall'esperienza storica. Inoltre, qualora venga determinato che possa essersi generata una potenziale riduzione di valore, il Gruppo procede alla determinazione della stessa utilizzando tecniche valutative ritenute idonee. La corretta identificazione degli elementi indicatori dell'esistenza di una potenziale riduzione di valore, nonché le stime per la determinazione delle stesse, dipendono da fattori che possono variare nel tempo influenzando le valutazioni e stime effettuate dagli Amministratori.

ii. Riduzione di valore delle attività finanziarie

Secondo il modello di impairment adottato dal Gruppo, la perdita attesa viene definita come la somma delle perdite attese derivanti dagli eventi di default che possono colpire lo strumento finanziario su un determinato orizzonte temporale; ciò si concretizza nella rilevazione della perdita attesa sia utilizzando dati passati e presenti, nonché informazioni in merito a circostanze future (forward looking). La determinazione delle perdite attese,

soprattutto in presenza di attività finanziarie deteriorate o con evidenze oggettive di impairment richiede da parte degli Amministratori l'esercizio di valutazioni soggettive basate sulle informazioni disponibili all'interno (ad esempio, stima dei flussi attesi dall'attività finanziaria) e sul mercato, nonché dall'esperienza storica. La corretta identificazione degli elementi da utilizzare come base per la determinazione dell'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 dall'esperienza storica.

iv. Ammortamenti

L'ammortamento delle immobilizzazioni costituisce un costo rilevante per il Gruppo. Il costo delle attività materiali, immateriali a vita utile definita e degli investimenti immobiliari è ammortizzato lungo la vita utile stimata dei relativi cespiti, ad eccezione di RFI SpA che adotta il metodo dell'unità di prodotto.

La determinazione dell'ammortamento di tali attività rappresenta una stima contabile complessa e per sua natura soggettiva, in quanto influenzata da molteplici fattori tra cui:

- * per l'infrastruttura ferroviaria, la stima dei volumi di produzione espressi in treni km (si rinvia al precedente paragrafo Criteri di determinazione degli ammortamenti degli immobili, impianti e macchinari da parte di RFI SpA per maggiori dettagli);
- * per il materiale rotabile, l'identificazione di ciascuna componente con un costo rilevante in rapporto al costo totale dell'elemento da ammortizzare distintamente (cd. component approach) nonché la stima della relativa vita utile (si rinvia al precedente paragrafo Criteri di determinazione degli ammortamenti del materiale rotabile da parte di Trenitalia SpA per maggiori dettagli);

- * la stima del valore residuo. Secondo le disposizioni degli IAS 16, 38 e 40 il costo ammortizzabile dell'infrastruttura ferroviaria e del materiale rotabile è determinato detraendo il loro valore residuo. Il valore residuo è determinato come valore stimato che l'entità potrebbe ricevere al momento della sua dismissione, al netto dei costi stimati della stessa dismissione, se questo fosse già al tempo e nella condizione attesa alla fine della Concessione o dell'utilizzo del materiale rotabile. Le società controllate RFI SpA (gestore dell'infrastruttura ferroviaria) e Trenitalia SpA (che detiene il materiale rotabile), rivedono periodicamente il valore residuo e ne valutano la recuperabilità sulla base delle migliori informazioni disponibili alla data. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

- * impatti derivanti da eventuali modifiche nell'assetto regolatorio.

La vita utile economica delle immobilizzazioni del Gruppo stesso è determinata dagli Amministratori nel momento in cui l'immobilizzazione è stata acquistata. Essa è basata sull'esperienza storica per analoghe im-

mobilizzazioni, condizioni di mercato e anticipazioni riguardanti eventi futuri che potrebbero avere impatto sulla vita utile. Pertanto, l'effettiva vita economica può differire dalla vita utile stimata. Il Gruppo FS Italiane valuta periodicamente i cambiamenti tecnologici e di settore per aggiornare la residua vita utile. Tale aggiornamento periodico potrebbe comportare una variazione nel periodo di ammortamento e quindi anche della quota di ammortamento degli esercizi futuri.

v. Fondi rischi e oneri

A fronte dei rischi legali e fiscali sono rilevati accantonamenti rappresentativi il rischio di esito negativo. Il valore dei fondi iscritti in Bilancio relativi a tali rischi rappresenta la miglior stima alla data operata dagli amministratori. Tale stima comporta l'adozione di assunzioni che dipendono da fattori che possono cambiare nel tempo e che potrebbero pertanto avere effetti significativi rispetto alle stime correnti effettuate dagli Amministratori per la redazione del Bilancio consolidato del Gruppo FS Italiane.

vi. Imposte

La contabilizzazione delle imposte differite attive è effettuata sulla base delle aspettative di reddito attese negli esercizi futuri. La valutazione

dei redditi attesi ai fini della contabilizzazione delle imposte differite dipende da fattori che possono variare nel tempo e determinare effetti significativi sulla valutazione delle imposte differite attive.

vii. Fair value di strumenti finanziari derivati

Il fair value degli strumenti finanziari derivati che non sono quotati in mercati attivi è determinato usando tecniche di valutazione. Il Gruppo FS Italiane usa tecniche di valutazione che utilizzano input direttamente o indirettamente osservabili dal mercato alla data di chiusura dell'esercizio contabile, connessi alle attività o alle passività oggetto di valutazione. Pur ritenendo le stime dei suddetti fair value ragionevoli, possibili variazioni dei fattori di stima su cui si basa il calcolo dei predetti valori potrebbero produrre valutazioni diverse.

7. INFORMATIVA PER SETTORE DI ATTIVITÀ DEL GRUPPO

Di seguito sono esposti i principali dati economici di riferimento dei settori operativi del Gruppo, per gli anni 2021 e 2020:

valori in milioni di euro

2021	TRASPORTO	INFRA-STRUTTURA	SERVIZI IMMOBILIARI	ALTRI SERVIZI	RETTIFICHE ED ELISIONI SETTORI OPERATIVI	GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
Ricavi verso Terzi	6.747	4.933	73	24	(11)	11.766
Ricavi intersettoriali	281	1.253	44	601	(1.791)	388
RICAVI OPERATIVI	7.028	6.186	117	625	(1.802)	12.154
Costo del personale	(2.409)	(2.210)	(5)	(162)	22	(4.764)
Altri costi netti	(3.274)	(3.345)	(101)	(509)	1.727	(5.502)
COSTI OPERATIVI	(5.683)	(5.555)	(106)	(671)	1.749	(10.266)
EBITDA	1.345	631	11	(46)	(53)	1.888
Ammortamenti	(1.258)	(293)	(10)	(55)	22	(1.594)
Svalutazioni e accantonamenti	(38)	(61)	(1)	(1)		(101)
EBIT (RISULTATO OPERATIVO)	49	277		(102)	(31)	193
Proventi e oneri finanziari	72	33		60	(151)	14
Imposte sul reddito	11	(9)	(2)	20	(34)	(14)
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO (GRUPPO E TERZI)	132	301	(2)	(22)	(216)	193

valori in milioni di euro

31.12.2021	TRASPORTO	INFRA-STRUTTURA	SERVIZI IMMOBILIARI	ALTRI SERVIZI	RETTIFICHE ED ELISIONI SETTORI OPERATIVI	GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
CAPITALE INVESTITO NETTO	11.940	37.026	1.434	447	(410)	50.437



valori in milioni di euro

2020	TRASPORTO	INFRA-STRUTTURA	SERVIZI IM-MOBILIARI	ALTRI SERVIZI	RETTIFICHE ED ELISIONI SETTORI OPERATIVI	GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
Ricavi verso Terzi	5.967	4.367	64	66	13	10.477
Ricavi intersettoriali	291	889	42	533	(1.395)	360
RICAVI OPERATIVI	6.258	5.256	106	599	(1.382)	10.837
Costo del personale	(2.277)	(2.014)	(5)	(156)	20	(4.432)
Altri costi netti	(3.029)	(2.589)	(90)	(456)	1.392	(4.772)
COSTI OPERATIVI	(5.306)	(4.603)	(95)	(612)	1.412	(9.204)
EBITDA	952	653	11	(13)	30	1.633
Ammortamenti	(1.268)	(296)	(9)	(50)	19	(1.604)
Svalutazioni e accantonamenti	(102)	(197)	(8)	1	(1)	(307)
EBIT (RISULTATO OPERATIVO)	(418)	160	(6)	(62)	48	(278)
Proventi e oneri finanziari	(282)	(212)	3	8	200	(283)
Imposte sul reddito	53	(20)	(7)	7	(34)	(1)
RISULTATO NETTO DELL'ESERCIZIO (GRUPPO E TERZI)	(647)	(72)	(10)	(47)	214	(562)

valori in milioni di euro

31.12.2020	TRASPORTO	INFRA-STRUTTURA	SERVIZI IM-MOBILIARI	ALTRI SERVIZI	RETTIFICHE ED ELISIONI SETTORI OPERATIVI	GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE
CAPITALE INVESTITO NETTO	11.304	37.050	1.452	710	(200)	50.316

Per maggiori dettagli in merito all'andamento dei singoli settori operativi si rinvia alla Relazione sulla gestione.



8. RICAVI DELLE VENDITE E PRESTAZIONI (11.747 MILIONI DI EURO)

Le variazioni intervenute nelle voci che compongono i ricavi delle vendite e prestazioni sono dettagliate nella tabella e nei commenti di seguito esposti.

valori in milioni di euro

	2021	2020	VARIAZIONE	VARIAZIONE AREA (GRUPPO SITAF)	DELTA RESIDUALE
RICAVI DA SERVIZI DI TRASPORTO	5.774	5.044	730		730
Prodotti del traffico viaggiatori	2.029	1.626	403		403
Prodotti del traffico merci	796	763	33		33
RICAVI DA MERCATO	2.825	2.389	436		436
Contratti di Servizio Pub. e altri Contr.	401	397	4		4
Ricavi da Regioni	2.548	2.258	290		290
RICAVI DA CONTRATTI DI SERVIZIO	2.949	2.655	294		294
RICAVI DA SERVIZI DI INFRASTRUTTURA	3.054	2.522	532	108	640
ALTRI RICAVI DA SERVIZI	407	355	52		52
RICAVI PER LAVORI IN CORSO SU ORDINAZIONE	43	109	(66)	49	(17)
TOTALE RICAVI DA CONTRATTI CON I CLIENTI	9.278	8.030	1.248	157	1.405
ALTRI RICAVI	2.469	2.452	17		17
TOTALE RICAVI DELLE VENDITE E PRESTAZIONI	11.747	10.482	1.265	157	1.422

I "Ricavi da contratti con i clienti" fanno registrare, al netto degli effetti dell'uscita dall'area di consolidamento del gruppo Sitaf (157 milioni di euro), un incremento pari a 1.405 milioni di euro.

I "Prodotti del traffico viaggiatori", tenuto anche conto della diversa estensione temporale della pandemia a seguito della quale, nel corso dei primi 70 giorni del I semestre 2020, i volumi di traffico e i ricavi di riferimento si sono sviluppati senza alcun impatto Covid-19, registrano un incremento di 403 milioni di euro così dettagliati:

* il settore della media e lunga percorrenza rileva un miglioramento di 261 milioni di euro, dovuto principalmente all'incremento dei ricavi nel mercato interno, sia nella sua componente mercato (207 milioni di euro) che nella sua componente universale (+61 milioni di euro) con incremento di volumi di domanda e dei posti/km vendibili, che ha coinvolto sia i servizi giorno che notte. Sul mercato estero, invece, si assiste ad un decremento dovuto alla chiusura del prodotto notte e alla minore produzione del treno giorno sul mercato francese (-7 milioni di euro);

* il settore del trasporto regionale fa complessivamente registrare un incremento di 186 milioni di euro imputabile alla crescita sia sul mercato nazionale (+130 milioni di euro) che estero (+56 milioni di euro, di cui 43 milioni di euro sul mercato tedesco, 9 milioni di euro sul mercato inglese e 4 milioni di euro sul mercato greco), prevalentemente sostenuta dall'alleggerimento e successiva eliminazione dei provvedimenti sui divieti di spostamento disposti dalle Autorità competenti per il contenimento dell'emergenza sanitaria Covid-19;

* il settore del trasporto su gomma rileva un decremento di 44 milioni di euro dovuto sostanzialmente al mercato olandese (-38 milioni di euro). Tale decremento va letto contestualmente all'incremento dei ricavi da Contratto di Servizio (+42 milioni di euro), nel seguito commentati, la diversa esposizione dei ricavi è legata al ripristino, nel 2021, delle "normali" condizioni contrattuali relative alla concessione di Groningen Drenthe ("gross cost"), condizioni che erano state sospese temporaneamente nel 2020 e che avevano com-

portato una diversa modalità di regolazione dei corrispettivi da parte del contraente.

I "Prodotti del traffico merci" evidenziano un miglioramento di 33 milioni di euro dovuto principalmente alla graduale ripresa dei traffici nel corso del 2021 rispetto al 2020 sia sul mercato nazionale (+12 milioni di euro), che sul mercato estero (+21 milioni di euro).

La variazione in aumento dei "Ricavi da Contratto di Servizio" è pari a 294 milioni di euro ed è riconducibile principalmente all'incremento dei corrispettivi registrati dal settore trasporto regionale quale effetto della dinamica di andamento dei Contratti di Servizio (+212 milioni di euro), al ripristino delle condizioni contrattuali della già citata concessione di Groningen Drenthe sul mercato olandese (+42 milioni di euro), nonché all'incremento dei corrispettivi erogati dalle autorità committenti sul mercato tedesco (+31 milioni di euro).

Nella tabella seguente sono dettagliati i corrispettivi per Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato:

valori in milioni di euro

	2021	2020	VARIAZIONI
Obblighi tariffari e di servizio; per il trasporto viaggiatori	348	345	3
TOTALE	348	345	3

valori in milioni di euro

I "Ricavi da Servizi di Infrastruttura" fanno registrare complessivamente, al netto degli effetti dell'uscita dall'area di consolidamento del gruppo Sitaf (108 milioni di euro), un incremento pari a 640 milioni di euro imputabile prevalentemente ai seguenti fenomeni:

- * maggiori lavori effettuati nell'esercizio per servizi di gestione sulla rete stradale e autostradale in concessione (+444 milioni di euro) e per lavori in corso su ordinazione (+10 milioni di euro);
- * maggiori ricavi dovuti all'incremento dell'Integrazione Canone Annuo (+100 milioni di euro) e del Canone Comma 1020 L. 296/2006 (+1 milione di euro), derivanti dall'incremento del traffico autostradale rispetto all'esercizio precedente;
- * incremento della componente di attualizzazione riferita ai diritti concessori ed agli accenti per opere da realizzare (+14 milioni di euro);
- * maggiori ricavi da pedaggio attribuibili sia all'incremento dei volumi di traffico registrati nel corso dell'anno (+20 milioni di euro) che derivanti dal recupero dei canoni di accesso

all'infrastruttura AV/AC a carico delle imprese ferroviarie, previsto dalla Delibera ART n. 88/2021 per il periodo 2014-2015 (+37 milioni di euro), in parte compensati dalla rilevazione dei conguagli previsti dalla Delibera ART n. 175/2021 in favore delle imprese operanti in regime di Open Access relativi al periodo 2018-2021 per il quale è stato previsto di ricomputare il canone relativo al Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale attribuendo alla componente B1 del canone medesimo, applicata ai servizi di trasporto ferroviario passeggeri del segmento di mercato Open Access Internazionali, il medesimo livello tariffario previsto per l'analoga componente applicata al segmento di mercato Open Access nazionali Basic (-4 milioni di euro).

La variazione in aumento degli "Altri ricavi da servizi" è pari a 52 milioni di euro ed è principalmente riconducibile a:

- * incremento dei "Ricavi da Servizi alle IF e Servizi accessori alla circolazione" per effetto della componente "vendita trazione elettrica", legata ai

maggiori volumi di treni km circolati e al notevole rialzo dei prezzi dell'energia (+62 milioni di euro) nonché ai minori accantonamenti registrati nell'esercizio 2021 rispetto a quello precedente (+18 milioni di euro);

- * incremento dei "Ricavi per Vendita immobili e terreni trading", per le maggiori vendite registrate nel corso del 2021 rispetto al 2020 (+12 milioni di euro);
- * decremento dei "Ricavi da servizi diversi" da ricondurre principalmente agli effetti delle attività operative relative alla commessa Metro Riyadh; tale riduzione è dovuta a una riqualificazione delle assunzioni di base del progetto principalmente legate ai costi aggiuntivi e alle contingency legate alla pandemia per Covid-19 (-42 milioni di euro).

La decrescita dei "Ricavi per lavori in corso su ordinazione", al netto degli effetti dell'uscita dall'area di consolidamento del gruppo Sitaf (49 milioni di euro), di 17 milioni di euro, è generata sostanzialmente dal diverso avanzamento dei lavori su commesse nei due esercizi di riferimento.

	2021	2020	VARIAZIONE	VARIAZIONE AREA (GRUPPO SITAF)	DELTA RESIDUALE
Canoni di locazione	127	124	3		3
Riaddebito oneri condominiali e IRE	32	30	2		2
Vendita spazi pubblicitari	4	7	(3)		(3)
RICAVI DA GESTIONE IMMOBILIARE	163	161	2		2
RICAVI DIVERSI	127	127			
RICAVI PER CONTRIBUTI	2.179	2.164	15		15
TOTALE ALTRI RICAVI	2.469	2.452	17		17

L'incremento della voce "Altri ricavi" (+17 milioni di euro) è sostanzialmente ascrivibile alla voce "Ricavi per contributi".

L'incremento della suddetta voce è principalmente riconducibile ai:

- * minori contributi riconosciuti a sostegno degli incassi correlati alla rete stradale ed autostrade, previsti per lo scorso esercizio dall'art. 214 del DL 34 del 2020 cd. DL Rilancio (-151 milioni di euro) in parte compensati dai contributi riconosciuti dal DL 73/2021 cd. Decreto Sostegni bis (+30 milioni di euro) e dal DL 4/2022 cd. Decreto Sostegni ter (+66 milioni di euro);
- * minori contributi riconosciuti dai Governi esteri a supporto delle imprese quale misura contenitiva degli effetti della pandemia da Covid-19 rispetto allo stesso periodo dell'eserci-

zio precedente (-39 milioni di euro, di cui: -47 milioni di euro sul mercato tedesco, -4 milioni di euro su quello greco in parte compensati da maggiori contributi sul mercato olandese +12 milioni di euro);

- * minori contributi erogati al settore trasporto su gomma (-4 milioni di euro) collegati in parte ai minori contributi erogati a sostegno del settore per gli effetti della pandemia da Covid-19 (-2 milioni di euro);
- * maggiori contributi a sostegno dell'infrastruttura ferroviaria (+80 milioni di euro) derivanti dalla differenza tra il valore complessivo dei contributi rilevati nell'esercizio 2020 (D.Lgs 34/2020 e Contratto di Programma) e il valore complessivo dei contributi rilevati nell'analogo periodo del 2021 (Contratto

di Programma, Legge di Bilancio 2021 e D.Lgs n. 73/2021);

- * maggiori contributi erogati al settore trasporto su ferro (+38 milioni di euro) per l'effetto contrapposto dei maggiori contributi iscritti nel settore della lunga percorrenza a valle della decisione della UE del 2 marzo 2022 che ha approvato il sostegno per indennizzare i fornitori di servizi commerciali per i danni subiti nel periodo tra il 1° luglio e il 30 aprile 2021 a causa della pandemia di Covid-19 (+137 milioni di euro) e dei minori contributi aggiuntivi a sostegno del trasporto passeggeri regionale, registrati nell'esercizio in corso rispetto a quello precedente, di competenza sia del 2020 che del 2021, riferiti ai danni economico-finanziari subiti nei due esercizi (-103 milioni di euro).

RIPARTIZIONE RICAVI PER IFRS 15

La tabella seguente fornisce la disaggregazione dei ricavi da contratti con i clienti per area geografica, tipologia e tempistica di rilevazione:

valori in milioni di euro

	ATTIVITÀ TRASPORTO		ATTIVITÀ INFRASTRUTTURA		ATTIVITÀ IMMOBILIARE		ATTIVITÀ ALTRI SERVIZI		TOTALE	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
MERCATO GEOGRAFICO										
Nazionale	4.701	4.089	3.284	2.751	32	20	34	47	8.051	6.907
Europeo	1.103	984	8	11					1.111	995
Extra UE	94	70	21	30			1	28	116	128
TOTALE RICAVI DA CONTRATTI CON I CLIENTI	5.898	5.143	3.313	2.792	32	20	35	75	9.278	8.030
LINEE DI PRODOTTI										
Ricavi da servizi di Trasporto	5.747	5.022	26	22			1		5.774	5.044
- Ricavi da mercato	2.799	2.367	26	22					2.825	2.389
<i>Prodotti del traffico viaggiatori</i>	<i>2.024</i>	<i>1.624</i>	<i>5</i>	<i>2</i>					<i>2.029</i>	<i>1.626</i>
<i>Prodotti del traffico merci</i>	<i>775</i>	<i>743</i>	<i>21</i>	<i>20</i>					<i>796</i>	<i>763</i>
- Ricavi da Contratto di Servizio	2.948	2.655					1		2.949	2.655
<i>Contratto di Servizio Pub. E altri Contr</i>	<i>400</i>	<i>397</i>					<i>1</i>		<i>401</i>	<i>397</i>
<i>Ricavi da Regioni</i>	<i>2.548</i>	<i>2.258</i>							<i>2.548</i>	<i>2.258</i>
RICAVI DA SERVIZI DI INFRASTRUTTURA	7	7	3.047	2.515					3.054	2.522
ALTRI RICAVI DA SERVIZI	138	102	203	158	32	20	34	75	407	355
RICAVI PER LAVORI IN CORSO SU ORDINAZIONE	6	12	37	97					43	109
TOTALE RICAVI DA CONTRATTI CON I CLIENTI	5.898	5.143	3.313	2.792	32	20	35	75	9.278	8.030
TEMPISTICA PER LA RILEVAZIONE DEI RICAVI										
Servizi trasferiti in un determinato momento	259	221	57	202	7	8			323	431
Servizi trasferiti nel corso del tempo	5.639	4.922	3.256	2.590	25	12	35	75	8.955	7.599
TOTALE RICAVI DA CONTRATTI CON I CLIENTI	5.898	5.143	3.313	2.792	32	20	35	75	9.278	8.030
TOTALE ALTRI RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	854	876	1.572	1.531	42	45	1		2.469	2.452
TOTALE RICAVI VENDITE E PRESTAZIONI	6.751	6.020	4.886	4.322	74	65	36	75	11.747	10.482

ATTIVITÀ PASSIVITÀ DA CONTRATTO

La tabella seguente fornisce informazioni sulle attività e passività derivanti da contratti con i clienti:

valori in milioni di euro

	31.12.2021	31.12.2020
Crediti per contratti con i clienti classificati nei "Crediti commerciali correnti/non correnti"	1.555	1.254
Crediti per contratti con i clienti classificati nelle "Altre attività correnti/non correnti"	48	19
Altri crediti non contenuti nelle voci precedenti	3.150	3.304
Attività da contratto	1.194	950
Passività da contratto	(55)	(38)

DETTAGLIO MOVIMENTAZIONE ATTIVITÀ PASSIVITÀ DA CONTRATTO

La tabella seguente presenta le variazioni significative dei saldi delle attività e delle passività derivanti da contratto nel corso dell'esercizio:

valori in milioni di euro

	31.12.2021	
	ATTIVITÀ DA CONTRATTO	PASSIVITÀ DA CONTRATTO
Ricavi rilevati nell'esercizio che erano inclusi nel saldo di apertura delle "passività da contratto"		29
Incrementi delle passività da contratto al netto degli importi rilevati nel corso dell'esercizio		(46)
Riclassifiche da "attività da contratto" rilevate all'inizio dell'esercizio a crediti	(406)	
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	685	
Incrementi delle attività da contratto dovuti a variazioni nella valutazione dello stato di avanzamento	6	
Altre variazioni	(41)	

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	219	223	218	221	221	223	1.325



9. ALTRI PROVENTI (407 MILIONI DI EURO)

La voce "Altri proventi" registra, al netto degli effetti dell'uscita dall'area di consolidamento del gruppo Sitaf (40 milioni di euro), un incremento complessivo pari a 92 milioni di euro, imputabile principalmente alle maggiori plusvalenze realizzate per la vendita di materiali fuori uso e tolto d'opera (+45 milioni di

euro), alle rettifiche di alcune partite fornitori, prescritte e non più dovute, relative ad esercizi precedenti e quantificate a seguito di una puntuale attività di circolarizzazione dei fornitori (+15 milioni di euro), alle maggiori penalità attive derivanti da contratti di acquisto di materiale rotabile (+11 milioni di euro) e all'incasso versato da Reale Mutua Assicurazioni conseguente

all'escussione della cauzione definitiva, a copertura degli oneri dei danni subiti, a causa dell'inadempimento contrattuale di una società di costruzioni (+9 milioni di euro).

10. COSTO DEL PERSONALE (4.764 MILIONI DI EURO)

La composizione del costo del personale è rappresentata nella seguente tabella:

valori in milioni di euro

	2021	2020	VARIAZIONE	VARIAZIONE AREA (GRUPPO SITAF)	DELTA RESIDUALE
Salari e stipendi	3.419	3.189	230	22	252
Oneri sociali	842	823	19	7	26
Altri costi del personale a ruolo	25	56	(31)		(31)
Trattamento di fine rapporto	199	199		1	1
Service Costs TFR/CLC		8	(8)		(8)
Accantonamenti e rilasci	126	16	110		110
PERSONALE A RUOLO	4.611	4.291	320	30	350
Salari e stipendi	7	5	2		2
Oneri sociali					
Altri costi del personale Autonomo e Collaborazioni					
PERSONALE AUTONOMO E COLLABORAZIONI	7	5	2		2
ALTRI COSTI	146	136	10	4	14
TOTALE	4.764	4.432	332	34	366

Il "Costo del personale" registra, al netto degli effetti dell'uscita dall'area di consolidamento del gruppo Sitaf (34 milioni di euro), un incremento complessivo pari a 366 milioni di euro.

In particolare, l'incremento della voce "Salari e stipendi" (+251 milioni di euro) è riconducibile principalmente all'aumento delle competen-

ze fisse ed accessorie del personale connesso alla ripresa delle attività che avevano subito forti restrizioni durante l'anno precedente a causa della pandemia da Covid-19 e all'incremento degli accantonamenti delle ferie maturate ma non godute rispetto all'anno precedente durante il quale, per effetto della pandemia, si era ricorso ad un utilizzo massivo delle ferie maturate

e non godute relative agli anni precedenti.

La variazione positiva della voce "Accantonamenti e rilasci" (+110 milioni di euro) è legata, tra gli altri, ai maggiori accantonamenti per contenzioso giuslavoristico.

Nella tabella seguente è riportato l'organico medio del Gruppo FS Italiane suddiviso per categoria:

PERSONALE	2021	2020	VARIAZIONI
Dirigenti	1.000	996	4
Quadri	12.148	12.086	62
Altro personale	68.217	68.756	(539)
TOTALE	81.365	81.838	(473)

11. MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI (1.582 MILIONI DI EURO)

valori in milioni di euro

	2021	2020	VARIAZIONE	VARIAZIONE AREA (GRUPPO SITAF)	DELTA RESIDUALE
Materiali e materie di consumo	962	926	36	10	46
Energia Elettrica e combustibili per la trazione	502	280	222		222
Illuminazione e forza motrice	94	54	40		40
Variazione delle giacenze di immobili e terreni trading	21	15	6		6
Accantonamenti e rilasci	3	3			
TOTALE	1.582	1.278	304	10	314

Il costo per "Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci" registra, al netto degli effetti dell'uscita dall'area di consolidamento del gruppo Sitaf (10 milioni di euro), un incremento complessivo pari a 314 milioni di euro dovuto essenzialmente alle seguenti voci:

* "Materiali e materie di consumo" (+46 milioni di euro): l'incremento è sostanzialmente riconducibile ai maggiori consumi di materiale in conto investimento e in conto esercizio (+99 milioni

di euro), in parte compensati da minori svalutazioni del magazzino rispetto all'esercizio precedente (-46 milioni di euro);

* "Energia Elettrica e combustibili per la trazione" (+222 milioni di euro) e "Illuminazione e forza motrice" (+40 milioni) per effetto dell'aumento rilevante del costo dell'energia elettrica, in particolare modo a partire dal mese di Settembre 2021, nonché dalla ripresa del traffico ferroviario.

L'incremento della voce "Variazione delle giacenze di immobili e terreni trading" (+6 milioni di euro) è sostanzialmente riconducibile ai diversi valori di carico degli asset venduti nel periodo rispetto a quelli venduti nel periodo precedente. Si rimanda alla nota 33 per ulteriori dettagli in merito alle vendite effettuate nel corso dell'esercizio.

12. COSTI PER SERVIZI (5.418 MILIONI DI EURO)

Il dettaglio dei costi per servizi è riportato nella seguente tabella:

valori in milioni di euro

	2021	2020	VARIAZIONE	VARIAZIONE AREA (GRUPPO SITAF)	DELTA RESIDUALE
Altre prestazioni collegate al Trasporto	120	98	22		22
Pedaggio	190	222	(32)		(32)
Servizi di manovra	27	28	(1)		(1)
Servizi trasporto Merci	311	306	5		5
Prestazioni per il trasporto accantonamenti e rilasci					
PRESTAZIONI PER IL TRASPORTO	648	654	(6)		(6)
Servizi e lavori appaltati per conto terzi	44	55	(11)		(11)
Servizi pulizia ed altri servizi appaltati	520	463	57		57

valori in milioni di euro

	2021	2020	VARIAZIONE	VARIAZIONE AREA (GRUPPO SITAF)	DELTA RESIDUALE
Manutenzione e riparazioni beni immobili e mobili	904	776	128	6	134
Manutenzione accantonamenti e rilasci					
Manutenzione ordinaria rete stradale e autostradale	273	228	45		45
MANUTENZIONI, PULIZIA E ALTRI SERVIZI APPALTATI	1.741	1.522	219	6	225
SERVIZI IMMOBILIARI E UTENZE	110	97	13	3	16
SERVIZI AMMINISTRATIVI ED INFORMATICI	435	389	46		46
SPESE PER COMUNICAZIONE ESTERNA E COSTI DIVERSI	43	34	9		9
COSTI PER NUOVE OPERE E MANUTENZIONI STRAORDINARIE SULLA RETE STRADALE E AUTOSTRADALE	1.847	1.406	441		441
Prestazioni professionali e consulenze	53	56	(3)	1	(2)
Concorsi e compensi ad altre Aziende Ferroviarie	5	8	(3)		(3)
Assicurazioni	86	81	5	3	8
Carrozze letto e ristorazione	126	100	26		26
Provvigioni alle agenzie	46	39	7		7
Servizi di ingegneria	55	55			
Altri costi per servizi accantonamenti e rilasci	23	97	(74)		(74)
Altro	200	262	(62)	63	1
DIVERSI	594	698	(104)	67	(37)
TOTALE	5.418	4.800	618	76	694

La variazione in aumento della voce "Costi per servizi", al netto degli effetti dell'uscita dall'area di consolidamento del gruppo Sitaf (76 milioni di euro), pari a 694 milioni di euro, deriva, principalmente, dall'effetto combinato di:

- * maggiori costi per lavori per nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete stradale e autostradale (+441 milioni di euro), strettamente correlati all'incremento misurato nei ricavi da servizi di infrastruttura;
- * maggiori costi per manutenzioni ordinarie sulla rete stradale e autostradale (+45 milioni di euro);
- * maggiori costi per manutenzioni e riparazioni dei rotabili e di beni mobili (+134 milioni di euro) connessi alla ripresa dell'attività manutentiva che aveva subito un forte rallentamento durante il lockdown, con la conseguente necessità di interventi straordinari di rimessa in esercizio del materiale rotabile a causa del lungo "fermo macchina" subito;
- * maggiori costi sostenuti per servizi informatici e per servizi di manutenzione hardware e software (+46 milioni di euro) relativi alle diverse aree aziendali;
- * minori costi per prestazioni connesse al trasporto (-6 milioni di euro) sostanzialmente riconducibili alla riduzione dei costi per pedaggio sul mercato estero per effetto delle misure di sostegno

operate nei diversi paesi in cui il gruppo opera (-35 milioni di euro) in parte compensati dall'aumento dei costi collegati al trasporto su gomma (+22 milioni di euro) e dall'incremento dei costi per servizi di trasporto merci (+5 milioni di euro) per effetto della graduale ripresa dei traffici rispetto al periodo precedente;

- * incremento dei costi di pulizia per le maggiori sanificazioni effettuate sia sui treni sia sugli impianti a seguito della pandemia da Covid-19 e dei costi appaltati afferenti sempre ad attività di pulizia e smaltimento rifiuti (+57 milioni di euro);
- * maggiori costi per servizi di ristorazione e pernottamento a bordo treno (+25 milioni di euro) connessi alla ripresa dell'offerta a seguito dell'interruzione post pandemia da Covid-19;
- * maggiori oneri di bonifica dell'impianto di Milano Smistamento eccedenti i fondi disponibili (+14 milioni di euro);
- * minori costi per servizi e lavori appaltati c/terzi riconducibili al rallentamento dei lavori per la realizzazione della Metroferrovia di Palermo (-10 milioni di euro);
- * maggiori costi per utenze (+16 milioni di euro);
- * maggiori costi per servizi di comunicazione esterna (+8 milioni di euro);

- * maggiori costi per provvigioni alle agenzie (+8 milioni di euro) correlato all'incremento dei ricavi da vendita biglietti;
- * minori accantonamenti (-74 milioni di euro) sostanzialmente legati all'effetto della rilevazione nello scorso esercizio dell'accantonamento straordinario legato alla risoluzione formale del contratto di franchising stipulato con il Dipartimento dei Trasporti inglese (-108 milioni di euro) in parte compensati dalla variazione della stima del contenzioso rispetto a quanto registrato nel periodo precedente per effetto dell'evolversi dello stato dei contenziosi ancora in essere (+35 milioni di euro);
- * minore produzione effettuata nel periodo relativamente alla Commessa Metro Riyadh (-28 milioni di euro).

13. COSTI PER GODIMENTO BENI DI TERZI (110 MILIONI DI EURO)

Il dettaglio dei costi per godimento di beni di terzi è riportato nella seguente tabella.

valori in milioni di euro

	2021	2020	VARIAZIONE	VARIAZIONE AREA (GRUPPO SITAF)	DELTA RESIDUALE
Canoni di leasing	1	7	(6)	1	(5)
Canoni di locazione, oneri condom. e imposta di registro	49	59	(10)	1	(9)
Noli e indennizzi di materiale rotabile e altro	57	47	10		10
Accantonamenti e rilasci	3	3			
TOTALE	110	116	(6)	2	(4)

I "Costi per godimento beni di terzi" registrano, al netto degli effetti dell'uscita dal perimetro di consolidamento del gruppo Sitaf

(2 milioni di euro), un decremento complessivo pari a 4 milioni di euro rispetto al periodo precedente legato, tra gli altri fattori,

alla diversa durata dei contratti di leasing rinnovati nel corso dell'esercizio.

14. ALTRI COSTI OPERATIVI (206 MILIONI DI EURO)

Il dettaglio degli altri costi operativi è riportato nella seguente tabella:

valori in milioni di euro

	2021	2020	VARIAZIONE	VARIAZIONE AREA (GRUPPO SITAF)	DELTA RESIDUALE
Altri costi	192	165	27		27
Minusvalenze	4	5	(1)		(1)
Accantonamenti e rilasci	10	5	5		5
TOTALE	206	175	31		31

La variazione in aumento della voce "Altri costi operativi", pari a 31 milioni di euro, è attribuibile principalmente ai maggiori costi per

imposte e tasse locali (+8 milioni di euro) nonché all'effetto straordinario della rilevazione nell'esercizio precedente di un provento regi-

strato dalla Capogruppo a seguito del positivo esito di un ricorso avverso l'Agenzia delle Entrate (+13 milioni di euro).

15. CAPITALIZZAZIONE COSTI PER LAVORI INTERNI (1.814 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 2021 a fronte dei lavori effettuati sull'infrastruttura, degli interventi di manutenzione incrementativa sui rotabili presso le officine di proprietà del Gruppo FS nonché di upgrading tecnologico.

La posta ammonta a 1.814 milioni di euro (+217 milioni di euro verso il 31 dicembre 2020) e registra, al netto degli effetti dell'uscita dall'area di consolidamento del gruppo Sitaf (30 milioni di euro), un incremento di 247 milioni di euro rispetto al 2020, riconducibile sostanzialmente ai maggiori prelievi di materiali (+93 milioni di euro) e impiego di personale e oneri indiretti (+54 milioni di euro) per interventi effettuati sull'infrastruttura ferroviaria, ai maggiori costi di pro-

gettazione, mantenimento cantiere e monitoraggio (+37 milioni di euro), ai maggiori costi di manutenzione ciclica dei rotabili effettuata internamente a seguito della maggiore produzione realizzata nel periodo (+28 milioni di euro), nonché a maggiori progetti di investimento per servizi informatici (+11 milioni di euro).

16. AMMORTAMENTI (1.594 MILIONI DI EURO)

La voce è di seguito dettagliata:

valori in milioni di euro

	2021	2020	VARIAZIONE	VARIAZIONE AREA (GRUPPO SITAF)	DELTA RESIDUALE
Ammortamento attività immateriali	254	278	(24)	29	5
Ammortamento attività materiali	1.340	1.326	14	1	15
TOTALE	1.594	1.604	(10)	30	20

L'incremento della voce, al netto degli effetti dell'uscita dall'area di consolidamento del gruppo Sitaf (30 milioni di euro), pari a 20 milioni di euro, è correlato sostanzialmente

alla variazione delle aliquote relative all'infrastruttura ferroviaria, per effetto dell'incremento del parametro treni km conseguente alla ripresa del traffico sulla rete ferroviaria.

17. SVALUTAZIONI E PERDITE/ (RIPRESE) DI VALORE (101 MILIONI DI EURO)

La voce è di seguito dettagliata:

valori in milioni di euro

	2021	2020	VARIAZIONE	VARIAZIONE AREA (GRUPPO SITAF)	DELTA RESIDUALE
Svalutazione delle attività immateriali	16	24	(8)		(8)
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari	72	98	(26)		(26)
Rettifiche e riprese di valore su attività finanziarie	13	59	(46)		(46)
Svalutazione delle disponibilità liquide		(1)	1		1
TOTALE	101	180	(79)		(79)

Le "Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore" registrano un decremento complessivo di 79 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente, fortemente impattato dall'emergenza da Covid-19, per i seguenti fenomeni:

- * minori svalutazioni complessive operate sugli avviamenti iscritti (-6 milioni di euro) a seguito dei test di impairment effettuati;
- * minori rettifiche su attività finanziarie sia per l'applicazione del principio contabile internazionale IFRS 9, che ha determinato un minore accantonamento netto per 37 milioni di euro, sia per la svalutazione rilevata nel precedente periodo da Trenitalia c2c a fronte del mancato riconoscimento di attività finanziarie da parte

del Department for Transport (Dft) (-9 milioni di euro);

- * minori svalutazioni connesse alla dismissione del materiale rotabile obsoleto effettuata prevalentemente nello scorso esercizio (-34 milioni di euro) e alle altre attività materiali (- 8 milioni di euro), in parte compensate dalle maggiori svalutazioni, effettuate nell'esercizio corrente, relative all'infrastruttura ferroviaria (+17 milioni di euro).

Si rimanda alle note 24, 25, 26, 31 e 32 per maggiori dettagli in merito alle svalutazioni operate nel periodo.

18. ACCANTONAMENTI (0 MILIONI DI EURO)

La voce "Accantonamenti" nel corso dell'esercizio non risulta valo-

rizzata; la somma iscritta nello scorso esercizio, pari a 127 milioni di euro, era riferita all'accantonamento effettuato al Fondo Gestione Bilaterale di Sostegno al Reddito, costituito per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione, effettuato per far fronte alle prestazioni straordinarie da erogare nei prossimi anni.

19. PROVENTI FINANZIARI (142 MILIONI DI EURO)

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

valori in milioni di euro

	2021	2020	VARIAZIONE	VARIAZIONE AREA (GRUPPO SITAF)	DELTA RESIDUALE
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	37	2	35		35
Proventi finanziari su derivati	4	7	(3)		(3)
Proventi finanziari diversi	90	57	33		33
Utili su cambi	11	15	(4)		(4)
TOTALE	142	81	61		61

La voce registra un incremento pari a 61 milioni di euro, sostanzialmente generato dall'effetto dei seguenti fattori:

* incremento della voce "Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli" per l'effetto dell'attualizzazione dei contributi Covid-19 iscritti nel 2020 per il servizio passeggeri ed incassati dal MIMS nel 2021 (23 milioni di euro) e dei contributi COVID-19 iscritti nel 2020 dal gestore dell'infrastruttura stradale (12 milioni di euro);

* incremento della voce "Proventi finanziari diversi" per complessivi 33 milioni di euro, per l'effetto congiunto dell'iscrizione degli interessi attivi maturati, dal 1995 ad oggi (12 milioni di euro), sul credito nei confronti della Regione Basilicata, per la copertura dei disavanzi di esercizio relativi agli anni dal 1987 al 1993, ad esito della sentenza di condanna in via definitiva della stessa Regione, della rivalutazione monetaria sull'ammontare del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria ad Alta Velocità\Alta

Capacità per il periodo 6 novembre 2014 - 31 dicembre 2015 rideterminato con delibera ART n. 88/21 (11 milioni di euro), nonché dei dividendi deliberati dalla società Sita SpA in liquidazione per un importo di competenza del Gruppo (6 milioni di euro) e dei maggiori interessi maturati sui finanziamenti Eurofima (4 milioni di euro).

20. ONERI FINANZIARI (160 MILIONI DI EURO)

Il dettaglio degli oneri finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

valori in milioni di euro

	2021	2020	VARIAZIONE	VARIAZIONE AREA (GRUPPO SITAF)	DELTA RESIDUALE
Oneri finanziari su debiti	105	149	(44)	43	(1)
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	5	5			
Oneri finanziari su derivati	8	3	5		5
Oneri finanziari su leasing	23	35	(12)		(12)
Svalutazioni di attività finanziarie	10	166	(156)		(156)
Perdita su cambi	3	28	(25)		(25)
Oneri finanziari accantonamenti e rilasci	6	1	5		5
TOTALE	160	387	(227)	43	(184)

La voce Oneri finanziari ha subito, al netto degli effetti dell'uscita dall'area di consolidamento del gruppo Sitaf (43 milioni di euro), una diminuzione di 184 milioni di euro, riconducibile principalmente alle seguenti voci:

* Svalutazioni di attività finanziarie (-156 milioni di euro): il decremento è sostanzialmente legato alla minore svalutazione, effettuata nell'esercizio 2021 rispetto all'esercizio precedente, del credito in essere verso la concessionaria Strada dei Parchi;

* Perdite su cambi (-25 milioni di euro) per le operazioni in valuta effettuate dal Gruppo relative alla regolarizzazione finanziaria delle partite creditorie verso Trenitalia c2c avvenuta in corso d'anno (13 milioni di euro), alle operazioni legate alla commessa Metro Riyadh (4 milioni di euro)

e alle valutazioni di fine periodo delle partite commerciali (8 milioni di euro);

* Oneri finanziari su leasing (-12 milioni di euro), per effetto della early termination di alcuni contratti di leasing effettuata alla fine dello scorso esercizio dalla società Trenitalia c2c.

Si evidenzia che i suddetti oneri finanziari sono esposti al netto di contributi dello Stato, che nel 2021 ammontano a 29 milioni di euro (si veda anche il commento alla nota 44 Altre passività non correnti e correnti).

21. QUOTA DI UTILE/(PERDITA) DELLE PARTECIPAZIONI CONTABILIZZATE CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO (32 MILIONI DI EURO)

I risultati delle società collegate e a controllo congiunto del Gruppo, con-

tabilizzate con il metodo del Patrimonio netto, sono pari a 32 milioni di euro e registrano un incremento di 9 milioni rispetto al saldo dell'esercizio precedente sostanzialmente imputabile ai migliori risultati consuntivati dalle JV operanti del settore del trasporto regionale, fortemente impattate nello scorso esercizio dalla pandemia da Covid-19.

Per i dettagli si rimanda alla Nota 28 Partecipazioni (contabilizzate con il metodo del patrimonio netto).

22. IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE (14 MILIONI DI EURO)

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle imposte sul reddito:

valori in milioni di euro

	2021	2020	VARIAZIONE	VARIAZIONE AREA (GRUPPO SITAF)	DELTA RESIDUALE
IRAP	11	11		1	1
IRES	6	17	(11)	7	(4)
Proventi da adesione consolidato fiscale					
Imposte estere correnti	5	3	2		2
Imposte differite e anticipate	(5)	(24)	19	1	20
Imposte estere differite e anticipate		(5)	5		5
Imposte accantonamenti e rilasci					
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	(3)	(1)	(2)		(2)
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	14	1	13	9	22

Al netto della variazione dell'area di consolidamento, la voce subisce un incremento complessivo di 22 milioni di euro sostanzialmente per l'effetto del minor rilascio di imposte differite nette (+ 25 milioni di euro) parzialmente compensato dalle minori imposte IRES registrate nell'esercizio (-4 milioni di euro).

Si evidenzia che le imposte IRES di Gruppo sono iscritte al netto dei "Proventi da adesione consolidato fiscale", pari a 34 milioni di euro, iscritti a fronte delle perdite fiscali trasferite al Gruppo nel corso degli anni e utilizzate nell'esercizio, per le quali non è ritenuta probabile una successiva remunerazione.

Le Imposte differite e anticipate nel 2021, comprese quelle estere, sono pari a -5 milioni di euro e per un maggior dettaglio della loro movimentazione si rimanda alla nota 27 "Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite".

23. ATTIVITÀ E PASSIVITÀ POSSEDUTE PER LA VENDITA E GRUPPI IN DISMISSIONE (16 MILIONI DI EURO)

La voce "Attività possedute per la vendita", pari a 16 milioni di euro (0 milioni di euro a fine 2020), accoglie sostanzialmente il valo-

re dell'infrastruttura ferroviaria di OHE AG nel Land della Bassa Sassonia (circa 250 chilometri di binari, pari a 11,4 milioni di euro) e della sede operativa di Sippel a

Hofheim, vicino a Francoforte (4,5 milioni di euro), per le quali è stato stipulato un accordo di cessione che avrà efficacia nel corso del 2022.



24. IMMOBILI, IMPIANTI E MACCHINARI (47.049 MILIONI DI EURO)

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze degli immobili,

pianti e macchinari a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse. Nel 2021 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	104.143	22.189	1.151	1.365	24.569	153.417
Ammortamenti e perdite di valore	(24.867)	(12.144)	(608)	(900)	(1.566)	(40.085)
Contributi	(46.452)	(972)	(349)	(139)	(19.362)	(67.274)
CONSISTENZA AL 31.12.2019	32.824	9.073	194	326	3.641	46.058
Investimenti	40	220	9	36	6.126	6.431
Passaggi in esercizio	3.270	1.157	192	41	(4.660)	
Ammortamenti	(135)	(1.114)	(15)	(53)		(1.317)
Perdite di valore	(34)	(51)			(5)	(90)
Operazioni straordinarie	(10)		(2)	(1)	(11)	(24)
Variazione area di consolidamento						
Differenze di Cambio		(11)		(3)		(14)
Alienazioni e dismissioni	(16)	(207)	(3)	(1)	(7)	(234)
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita"						
Incrementi dei contributi nel periodo	(3.172)	(144)	(169)	(6)	(861)	(4.352)
Altre riclassifiche	(81)	4		7	72	2
TOTALE VARIAZIONI	(138)	(146)	12	20	654	402
Costo storico	107.308	22.458	1.342	1.430	26.015	158.553
Ammortamenti e perdite di valore	(24.978)	(12.413)	(618)	(941)	(1.563)	(40.513)

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
Contributi	(49.644)	(1.118)	(518)	(143)	(20.157)	(71.580)
CONSISTENZA AL 31.12.2020	32.686	8.927	206	346	4.295	46.460
Investimenti	32	143	16	27	9.457	9.675
Passaggi in esercizio	6.700	1.533	115	45	(8.393)	
Ammortamenti	(155)	(1.102)	(19)	(55)		(1.331)
Perdite di valore	(53)	(11)			(7)	(71)
Differenze di Cambio		4		2		6
Alienazioni e dismissioni (1)	(12)	(45)	(1)	(2)	5	(55)
Riclassifiche da/ad "Attività possedute per la vendita" (2)	(12)				(2)	(14)
Incrementi e passaggi in esercizio dei contributi nel periodo	(6.117)	(189)	(108)	(77)	(1.155)	(7.646)
Altre riclassifiche (2)	(266)	(5)	3	(3)	296	25
TOTALE VARIAZIONI	117	328	6	(63)	201	589
Costo storico	113.418	23.500	1.471	1.486	27.215	167.090
Ammortamenti e perdite di valore	(24.775)	(12.971)	(633)	(983)	(1.577)	(40.939)
Contributi	(55.841)	(1.274)	(625)	(220)	(21.142)	(79.102)
CONSISTENZA AL 31.12.2021	32.802	9.255	213	283	4.496	47.049

I dettagli delle note (1) e (2) sono riportati nella tabella che segue.

valori in milioni di euro

	TERRENI, FABBRICATI, INFRASTRUTTURA FERROVIARIA E PORTUALE	IMPIANTI E MACCHINARI	ATTREZZATURE INDUSTRIALI E COMMERCIALI	ALTRI BENI	IMMOBILIZZAZIONI IN CORSO E ACCONTI	TOTALE
1) ALIENAZIONI E DIMISSIONI						
Costo storico	(61)	(220)	(5)	(17)	5	(298)
Ammortamenti	16	116	3	11		146
Svalutazioni	32	8				40
Contributi	1	51	1	4		57
	(12)	(45)	(1)	(2)	5	(55)
2) ALTRE RICLASSIFICHE E RICL. DA/AD "ATTIVITÀ POSSEDUTE PER LA VENDITA"						
Costo storico	(560)	(418)	3	(1)	131	(845)
Ammortamenti	58	565		1		624
Svalutazioni	305	(134)		2	(7)	166
Contributi	(81)	(18)		(5)	170	66
	(278)	(5)	3	(3)	294	11

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 ATTREZZATURE INDUSTRIALI E COMMERCIALI	DIRITTI D'USO ALTRI BENI	DIRITTI D'USO IMMOBILIZZAZIONI IN CORSO E ACCONTI	TOTALE
Costo storico	191	830	4	42		1.067
Ammortamenti e perdite di valore	(39)	(244)	(2)	(18)		(303)
CONSISTENZA AL 31.12.2020	152	586	2	24		764
Investimenti	16	86	1	11		114
Ammortamenti	(26)	(116)	(1)	(11)		(154)
Perdite di valore						
Differenze di Cambio		4				4
Alienazioni e dismissioni (1)	(4)	(5)				(9)
Riclassifiche (2)	2	4				6
TOTALE VARIAZIONI	(12)	(27)				(39)
Costo storico	190	855	4	51		1.100
Ammortamenti e perdite di valore	(50)	(297)	(2)	(26)		(375)
Contributi						
CONSISTENZA AL 31.12.2021	140	558	2	25		725

valori in milioni di euro

	DIRITTI D'USO TERRENI, FABBRICATI, INFRASTRUTTURA FERROVIARIA E PORTUALE	DIRITTI D'USO IMPIANTI E MACCHINARI	DIRITTI D'USO ATTREZZATURE INDUSTRIALI E COMMERCIALE	DIRITTI D'USO ALTRI BENI	DIRITTI D'USO IMMOBILIZZAZIONI IN CORSO E ACCONTI	TOTALE
1) ALIENAZIONI E DISMISSIONI						
Costo storico	(12)	(40)	(1)	(2)		(55)
Ammortamenti	8	35	1	2		46
Svalutazioni						
Contributi						
	(4)	(5)				(9)
2) RICLASSIFICHE						
Costo storico	(5)	(26)				(31)
Ammortamenti	7	30				37
Svalutazioni						
Contributi						
	2	4				6

L'incremento degli investimenti iscritti alla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti", pari a 9.457 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 (7.736 milioni di euro);
- * ai costi sostenuti per l'acquisizione, la ristrutturazione e la

riqualificazione del materiale rotabile, in particolare al proseguimento del rinnovo delle flotte, sia per il servizio Alta Velocità, con l'entrata in esercizio di due nuovi treni ETR 700 e tre ETR 10006 treni ETR 700, sia per il Trasporto Regionale, con la consegna di 96 treni di cui 42 treni Pop, 50 treni Rock e 4 treni Swing (1.488 milioni di euro). L'incremento del volume degli investimenti, rispetto allo stesso periodo del 2020, è dovuto principalmente alla ripresa delle consegne di rotabili dopo il rallentamento nella

produzione avuto nel 2020 per effetto della pandemia da Covid-19;

- * alla manutenzione dei rotabili e alla manutenzione programmata dell'infrastruttura sul mercato tedesco (16 milioni di euro);
- * agli oneri sostenuti per ammodernamento degli impianti e fabbricati d'officina e dotazioni tecniche (73 milioni di euro);
- * alla capitalizzazione di costi esterni e interni riguardanti principalmente spese di pro-

gettazione e lavori relativi agli interventi di Legge Obiettivo/ Opere esterne e per la videosorveglianza effettuati all'interno delle stazioni, a cui si vanno ad aggiungere gli interventi di manutenzione straordinaria (36 milioni di euro);

- * ai costi sostenuti per l'acquisto di nuovi autobus in Italia (31 milioni di euro) e all'estero (15 milioni di euro) in particolare da parte della partecipata Qbuzz, da utilizzare nell'ambito delle concessioni dalla stessa gestite in Olanda;
- * alle capitalizzazioni dei costi sostenuti per le attività di manutenzioni cicliche sul materiale rotabile merci (44 milioni di euro).

I passaggi in esercizio dei "Terreni, fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale" sono principalmente legati all'infrastruttura ferroviaria (6.548 milioni di euro), ad interventi di manutenzione e riqualificazione straordinaria dell'armamento delle officine di manutenzione rotabili (23 milioni di euro) e agli interventi di Legge Obiettivo effettuati all'interno delle stazioni (125 milioni di euro), mentre quelli degli "Impianti e macchinari" si riferiscono principalmente all'entrata in esercizio di nuove locomotive e nuovi bus (1.505 milioni di euro).

Le perdite di valore degli "Impianti e macchinari" sono principalmente legate alla svalutazione di rotabili risultati non più utilizzabili per il trasporto viaggiatori (9 milioni di euro), mentre le perdite di valore dei "Terreni, Fabbricati, infrastruttura ferroviaria e portuale" sono

principalmente legate a svalutazioni di terreni non più utilizzabili nel processo industriale (53 milioni di euro).

Le alienazioni e le dismissioni avvenute nel periodo si riferiscono principalmente, per 43 milioni di euro, ai trasferimenti nei confronti di Autolinee Toscane SpA, conseguenti alla soccombenza nell'aggiudicazione della Gara TPL in Toscana.

Al 31 dicembre 2021 le immobilizzazioni materiali non risultano gravate da ipoteche o privilegi, con l'eccezione di una parte del materiale rotabile di Trenitalia SpA dato in pegno ad Eurofima SA a fronte dei finanziamenti a medio e lungo termine contratti per il tramite della Capogruppo, per un valore di 2.098 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 "Rimanzenze".

CONTRIBUTI GOVERNATIVI

Nel corso del 2021, 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 7.646 milioni di euro, sostanzialmente così dettagliati:

- * 6.292 milioni di euro a valere sugli acconti per contributi dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) destinati agli in-

vestimenti per l'infrastruttura ferroviaria;

- * 105 milioni di euro a valere sugli acconti per contributi conto impianti dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS) destinati all'infrastruttura ferroviaria;
- * 48 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);
- * 147 milioni di euro relativi ai contributi ricevuti dalle Regioni per acquisto di materiale rotabile;
- * 65 milioni di euro relativi ai contributi ricevuti dal Department for Transport inglese a copertura del materiale rotabile;
- * altri contributi, pari a 976 milioni di euro, erogati principalmente dall'Unione Europea e da Enti Locali.

Esistono poi vincoli contrattuali, della durata media di dodici anni, sui contributi ricevuti a fronte degli investimenti attuati per il parco autobus, nello svolgimento del servizio TPL. L'impegno alla restituzione, in caso di dismissione anticipata del cespite contribuito, viene superato dalla possibilità di beneficiare del contributo residuo sull'acquisto di un nuovo cespite, di pari genere e destinazione d'utilizzo, in sostituzione del precedente.

25. INVESTIMENTI IMMOBILIARI (1.477 MILIONI DI EURO)

Nella seguente tabella sono riportate le consistenze ad inizio e a fine esercizio, sia al 31 dicembre 2021 che al 31 dicembre 2020, degli investimenti immobiliari.

	2021		2020	
	TERRENI	FABBRICATI	TERRENI	FABBRICATI
SALDO AL 1 GENNAIO				
Costo	2.122	1.240	2.135	1.222
di cui:				
Costo storico	2.142	1.462	2.154	1.406
Contributi	(20)	(222)	(19)	(184)
Fondo Ammortamento		(489)		(479)
Fondo Svalutazione	(1.301)	(179)	(1.320)	(173)
VALORE A BILANCIO	821	572	815	570
VARIAZIONI DEL PERIODO				
Acquisizioni/Incrementi	1	23	1	4
Riclassifiche (1)	47	29	13	7
Ammortamenti e svalutazioni		(9)	(6)	(8)
Alienazioni e dismissioni (2)	(5)	(2)	(2)	(1)
Variazione area di consolidamento				
TOTALE VARIAZIONI	43	41	6	2
SALDO AL 31 DICEMBRE				
Costo	2.190	1.411	2.122	1.240
di cui:				
Costo storico	2.210	1.683	2.142	1.462
Contributi	(20)	(272)	(20)	(222)
Fondo Ammortamento		(563)		(489)
Fondo Svalutazione	(1.326)	(235)	(1.301)	(179)
VALORE A BILANCIO	864	613	821	572
RICLASSIFICHE (1)				

	2021		2020	
	TERRENI	FABBRICATI	TERRENI	FABBRICATI
Costo	85	200	(8)	55
Fondo Ammortamento		(64)		(4)
Fondo Svalutazione	(38)	(56)	22	(6)
Contributi		(51)	(1)	(38)
TOTALE	47	29	13	7
ALIENAZIONI E DISMISSIONI (2)				
Costo	(18)	(2)	(5)	(2)
Fondo Ammortamento		1		1
Fondo Svalutazione	13		3	
Contributi		(1)		
TOTALE	(5)	(2)	(2)	(1)

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.



26. ATTIVITÀ IMMATERIALI (2.560 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	140	5	1.640	643	1.898	26	191	4.543
Ammortamenti e perdite di valore	(97)	(3)	(881)	(7)	(429)	2	(46)	(1.461)
Contributi	(22)		(328)	(19)				(369)
CONSISTENZA AL 1.1.2020	21	2	431	617	1.469	28	145	2.713
Investimenti			7	247	2	1		257
Passaggi in esercizio			123	(139)	14	2		
Ammortamenti	(1)	(1)	(118)		(121)	(8)		(249)
Alienazioni e dismissioni				(1)				(1)
Perdite di valore						(3)	(21)	(24)
Incrementi dei contributi di periodo			(5)	5				
Altre riclassifiche			3	(30)				(27)
TOTALE VARIAZIONI	(1)	(1)	10	82	(105)	(8)	(22)	(45)
Costo storico	140	5	1.727	724	1.914	29	190	4.729
Ammortamenti e perdite di valore	(98)	(4)	(955)	(6)	(550)	(9)	(67)	(1.689)
Contributi	(22)		(331)	(19)				(372)
CONSISTENZA AL 31.12.2020	20	1	441	699	1.364	20	123	2.668
Investimenti				275	2			277
Passaggi in esercizio	3		118	(138)	14	3		
Ammortamenti			(127)		(122)	(5)		(254)
Alienazioni e dismissioni (1)								
Perdite di valore				(2)			(14)	(16)
Incrementi dei contributi di periodo	(3)		(19)	14				(8)
Riclassifiche (2)			9	(117)		1		(107)
TOTALE VARIAZIONI			(19)	32	(106)	(1)	(14)	(108)
Costo storico	143	5	1.804	757	1.930	31	190	4.860
Ammortamenti e perdite di valore	(98)	(4)	(1.033)	(7)	(672)	(12)	(81)	(1.907)
Contributi	(25)		(349)	(19)				(393)
CONSISTENZA AL 31.12.2021	20	1	422	731	1.258	19	109	2.560

I dettagli delle note (1) e (2) sono riportati nella tabella che segue

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
1) Alienazioni e dismissioni								
Costo storico			(5)			(3)		(8)
Ammortamenti			4			3		7
Svalutazioni								
Contributi			1					1
TOTALE								
2) Riclassifiche								
Costo storico			(38)	(103)		1		(140)
Ammortamenti			46					46
Svalutazioni			1					1
Contributi				(14)				(14)
TOTALE			9	(117)		1		(107)



Nella voce Diritti concessori è iscritto per 1.093 milioni di euro il valore della Concessione di Anas SpA, definito sulla base:

- * del Contratto di Programma 2016-2020 sottoscritto dalla società il 27 dicembre 2017 ed aggiornato una prima volta nel luglio 2019 e successivamente ad agosto 2020,
- * del Piano Economico Finanziario e del Piano Economico Regolatorio approvati dal Consiglio di Amministrazione della società e poi inviati al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili (MIMS), da ultimo, nei loro più recenti aggiornamenti, il 30 luglio 2020.

L'ultima versione del Contratto di Programma aveva previsto il rinvio del modello di finanziamento del Corrispettivo Investimenti a partire dal successivo Contratto di Programma 2021-2025, con conseguente finanziamento degli investimenti per il 2019 ed il 2020 esclusivamente mediante Contributo. Inoltre, nel 2020, il MEF, di concerto con il MIMS, avevano concordato di avviare un'istruttoria tecnica finalizzata all'estensione di 20 anni della durata dell'attuale Concessione, così come previsto dall'art. 1 commi 1018 e 1019 della L. 27 dicembre 2006 n. 296.

Nel corso dei primi mesi del 2021 il Tavolo tecnico appositamente convocato e coordinato dal MIMS, relativo all'istruttoria sopra indicata, si è riunito più volte e, nell'ambito dei suoi lavori, ha sottoposto attraverso lo stesso ministero una richiesta di parere all'Avvocatura dello Stato riguardo la questione relativa alla possibilità di dare seguito all'esten-

sione, a legislazione vigente, della durata dell'attuale concessione. Il 18 giugno 2021, in risposta alla richiesta del MIMS, è stato rilasciato da parte dell'Avvocatura un parere che, nel ritenere da un lato impossibile procedere, alla luce della giurisprudenza europea in materia di concessioni autostradali, alla proroga diretta della concessione in questione sulla base della legislazione vigente, tuttavia, dall'altro, ha considerato astrattamente percorribile tale ipotesi, nel caso in cui fosse stato implementato un modello societario con separazione contabile tra attività pubblicistiche e privatistiche, previa acquisizione del parere dei competenti servizi della Commissione Europea.

Il 9 novembre 2021, è stato quindi pubblicato il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 (cd. DL infrastrutture e trasporti), che tra le altre, sulla base di quanto disposto dall'art. 2 commi da 2-sexies a 2-sexiesdecies, prevede in estrema sintesi:

- * la costituzione di una società 100% MEF e in house MEF/MIMS, volta ad acquisire le partecipazioni di Anas in società concessionarie di autostrade statali a pedaggio con il mandato di gestire queste ed eventualmente altre concessionarie analoghe e, con esclusivo riguardo alle autostrade statali a pedaggio, il trasferimento alla costituenda società delle funzioni e delle attività attribuite dalle vigenti disposizioni ad Anas stessa,
- * e, conseguentemente, la permanenza in capo ad Anas della sola gestione della rete stradale e autostradale non a pedag-

gio, sulla base della concessione in essere, rimuovendo, in prima analisi, tutti gli ostacoli relativi alla possibilità di estendere, in base alla richiamata normativa nazionale vigente, il periodo di riferimento della Concessione, primo tra tutti, la compatibilità, alla luce delle sue proprie peculiarità, con la relativa disciplina di respiro comunitario, riferita alle concessioni autostradali, pur in pendenza della verifica presso le competenti strutture UE al fine di ottenere la loro auspicata conferma in tal senso.

Tuttavia, il DL infrastrutture e trasporti, all'art. 2 commi 2-duodecies e 2-quaterdecies, ha apportato anche due importanti modifiche alla disciplina del Contratto di Programma (CdP):

- * la cosiddetta "logica del Corrispettivo", introdotta come indicato precedentemente con il CdP 2016-2020, e conseguentemente presa a base per le valutazioni prospettiche a sostegno del valore patrimoniale societario di trasferimento di Anas in FS, viene esplicitamente eliminata, limitando così, di conseguenza, il criterio di finanziamento delle attività svolte dalla società al solo riconoscimento di contributi,
- e in parallelo,
- * la percentuale degli oneri di investimento riconosciuta ad Anas a partire dal 1° gennaio 2022 viene ridotta al 9% rispetto al 12,5% precedentemente previsto.

In data 23 marzo 2022 è pervenuta ad Anas una lettera a firma del Di-

rettore Generale per le strade e le autostrade, l'alta sorveglianza sulle infrastrutture stradali e la vigilanza sui contratti concessori autostradali, che ha confermato da parte del MIMS l'intenzione:

- * di dare continuità alle interlocuzioni avvenute nell'ambito del Tavolo tecnico, completando l'istruttoria dedicata a valutare la possibilità di estendere di 20 anni la durata dell'attuale Concessione, ossia nel limite massimo del 31 dicembre 2052, così come previsto dall'art. 1 commi 1018 e 1019 della L. 27 dicembre 2006 n. 296, a valle della conclusione delle interazioni avviate con le competenti strutture della Comunità Europea,

e

- * di dare avvio, alla luce del citato DL infrastrutture e trasporti, all'attività di revisione del Contratto di Programma per il periodo 2021-2025, rivedendo anche la parte normativa dello stesso onde adeguarla alla legislazione sopravvenuta e, in ogni caso, assicurando la sostenibilità economico-finanziaria di Anas in relazione all'attività in concessione. Più nel dettaglio, compatibilmente con la natura di diritto esclusivo e speciale ad essa attribuita dal predetto DL n. 121/2021, "occorre definire l'entità del fabbisogno finanziario, da assicurare mediante il meccanismo contabile della "contribuzione" che permetta il recupero del "costo economico-tecnico" relativo alle attività svolte".

Pertanto, considerato che nel suddetto "costo economico-tecnico"

sono inclusi i cd. oneri figurativi, e tenuto anche conto che, come attualmente indicato all'art. 6 della Concessione (obblighi del concessionario), rimangono chiaramente assegnati in capo alla società alcuni fondamentali rischi e responsabilità nella gestione delle medesime attività, alla luce di tutto quanto sopra descritto, gli Amministratori di Anas hanno effettuato l'impairment test sul diritto concessorio, utilizzando un WACC pari al 4,1%, e hanno ritenuto di mantenere invariato il valore di iscrizione dello stesso, in attesa degli ulteriori approfondimenti che nasceranno dalle interlocuzioni in atto con le istituzioni sovranazionali, in merito all'allungamento della Concessione, e con il MIMS, in merito alla negoziazione del nuovo Contratto di Programma.

Qualora gli sviluppi, che potranno nascere anche dalle interlocuzioni in atto con le istituzioni sovranazionali, dovessero portare a considerazioni e risultanze diverse dalle attese, il valore di iscrizione della concessione dovrà essere ridotto sulla base dei flussi di cassa espressi da un PEF rielaborato di conseguenza.

La concessione viene ammortizzata sistematicamente sulla base della durata dell'attuale rapporto concessorio, fino al 2032, e la quota di competenza del 2021 è pari a 99 milioni di euro.

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 (cd. trigger events),

sono stati effettuati test di impairment.

Nel dettaglio, per il 2021 il test di impairment, oltre a quanto evidenziato nel paragrafo precedente, ha riguardato l'avviamento allocato al gruppo Netinera Deutschland GmbH, nonché agli avviamenti rivenienti da Mercitalia Logistics SpA, Busitalia - Sita Nord Srl (quest'ultima avendo "ereditato" l'avviamento di Umbria Mobilità Esercizio Srl, fusa per incorporazione in Busitalia Sita Nord Srl con efficacia dal 1° dicembre 2015), Busitalia Campania SpA, Cremonesi Workshop, Qbuzz e TrainOSE, ognuna delle quali rappresenta un'auto-noma Cash Generating Unit (CGU).

In merito a tali CGU, il test è stato effettuato basandosi sui dati previsionali di Budget 2022 delle relative società e sui valori dell'ultimo Piano Industriale ufficiale redatto dal management delle stesse.

Per le diverse società cui si è fatto cenno sopra, il test è stato effettuato confrontando il Capitale Investito Netto con il valore recuperabile di ogni CGU. Il valore recuperabile di ogni CGU è stato determinato con riferimento al maggiore tra il fair value ed il valore d'uso. Il terminal value è stato stimato applicando il metodo della capitalizzazione illimitata del flusso di cassa prospettico dell'ultimo anno di previsione esplicita, facendo riferimento a tassi di crescita uguali ai tassi riscontrabili nelle previsioni a lungo termine del tasso di inflazione pari al 1,0-1,5%. Il tasso di attualizzazione utilizzato è il "WACC" (Weighted Average Cost of Capital), differenziato per ciascuna CGU.

Nella tabella seguente sono riportati i principali valori relativi al test:

CGU	AVVIAMENTO (MILIONI DI EURO)	TASSO DI ATTUALIZZAZIONE (WACC)	GROWTH RATE
Netinera Deutschland	78	4,30%	1,00%
Mercitalia Logistics (già FS Logistica)	7	5,89%	1,50%
Busitalia- CGU Umbria	10	5,09%	
Busitalia Campania	2	5,13%	
Cremonesi Workshop	7	7,66%	1,50%
TrainOSE	2	5,13%	1,00%
Qbuzz	0	6,95%	



Dai test di impairment effettuati è emersa una perdita di valore relativa all'avviamento iscritto su Qbuzz, pari a 14 milioni di euro.

Ad eccezione del test che ha determinato un impatto negativo, con riferimento al quale il valore recuperabile

risulta allineato al carrying amount della relativa CGU e conseguentemente ogni variazione dei parametri di input potrebbe determinare un impatto sulla recuperabilità, l'analisi di sensitivity rispetto al tasso di attualizzazione e al growth rate (+/- 50

basis points) non ha evidenziato effetti significativi sui risultati delle valutazioni effettuate.

Gli investimenti nelle "Immobilizzazioni in corso ed accenti" e i passaggi in esercizio sono relativi ai costi sostenuti per lo sviluppo e la realizzazione

dei software, per interventi finalizzati al miglioramento dell'efficienza dei processi produttivi e all'aumento dell'efficienza e razionalizzazione dei canali di vendita relativi ai business del Gruppo.

Le altre riclassifiche si riferiscono principalmente alla quota relativa al

software di progetti di investimento aventi natura mista, che in fase di passaggio a cespiti sono stati opportunamente riclassificati nella categoria di appartenenza.

27. ATTIVITÀ PER IMPOSTE ANTICIPATE (546 MILIONI DI EURO) E PASSIVITÀ PER IMPOSTE

DIFFERITE (599 MILIONI DI EURO)

Nel prospetto seguente è illustrata la consistenza e la natura delle attività per imposte anticipate e delle passività per le imposte differite, nonché i movimenti intercorsi nel 2021 della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee.

valori in milioni di euro

	31.12.2020	INCR.(DECR.) CON IMPATTO A CONTO ECONOMICO	INCR. (DECR.) OCI	ALTRI MOVIMENTI	31.12.2021
Attività per imposte anticipate	539	7			546
Asset	96	1			97
Rimanenze	54				54
Fondi	33	5			38
Perdite fiscali	35	2			37
Strumenti finanziari					
TFR	3	(1)			2
Attività e Passività finanziarie	252	5			257
Altro	66	(5)			61
Passività per imposte differite	597	2			599
Asset	329	(18)			311
Rimanenze	49	(1)			48
Fondi	3	(2)			1
Strumenti finanziari					
TFR	1				1
Attività e Passività finanziarie	152	8			160
Altro	63	15			78

La movimentazione del periodo accoglie le nuove differenze temporanee e i rilasci generati dalle società del Gruppo nel corso dell'anno.

28. PARTECIPAZIONI (CONTABILIZZATE CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO) (751 MILIONI DI EURO)

Le partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto includono il valore delle partecipazioni a controllo congiunto e in imprese collegate.

Si riporta di seguito la tabella di dettaglio del valore netto delle partecipazioni al 31 dicembre 2021, con indicazione delle percentuali

di possesso e del relativo valore di carico, al netto degli eventuali debiti da versare, comparato con il valore al 31 dicembre 2020.

valori in milioni di euro

	VALORE NETTO AL 31.12.2021	QUOTA %	VALORE NETTO AL 31.12.2020	QUOTA %
PARTECIPAZIONI IN IMPRESE A CONTROLLO CONGIUNTO				
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	5	50,00	5	50,00
Trenord Srl	38	50,00	38	50,00
TELT Sas (già LTF Sas)	95	50,00	95	50,00
Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH*	2	57,45	2	57,45
Altre**	12		13	
PARTECIPAZIONI IN IMPRESE COLLEGATE				
Autostrada Asti-Cuneo SpA	22	35,00	19	35,00
B.B.T. SE SpA	146	50,00	144	50,00
Concessioni Autostradali Venete CAV SpA	90	50,00	88	50,00
Ferrovie Nord Milano SpA	25	14,74	63	14,74
Metro 5 SpA	53	36,70	41	36,70
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	7	50,00	7	50,00
SITMB SpA Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco	67	32,12	69	32,12
Sitaf	174	31,74	164	31,74
Altre**	16		17	
TOTALE	751		765	

* Benché il Gruppo, attraverso la controllata Netinera Deutschland GmbH, detenga più della metà di Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH e più della metà dei relativi diritti di voto, non controlla tale entità, in virtù di un accordo siglato con gli altri soci.

** Tra le "Altre" partecipazioni in imprese collegate e in imprese a controllo congiunto sono presenti analoghe casistiche che non sono state dettagliate in quanto non significative.

La tabella delle consistenze delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e delle relative variazioni intervenute

nel corso del 2021 è sotto rappresentata:

valori in milioni di euro

	VALORE FINALE AL 31.12.2020	DIMINUIZIONE PER DIVIDENDI	VARIAZIONI DEL PERIMETRO DI CONSOLIDAMENTO	IMPATTO A CONTO ECONOMICO	ALTRO	VALORE FINALE AL 31.12.2021
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto	153	(4)		3		152
Partecipazioni in imprese collegate	612	(11)		29	(31)	599
TOTALE	765	(15)		32	(31)	751

La voce Altro nelle partecipazioni in imprese collegate si riferisce essenzialmente agli effetti dell'operazione - classificata come under common control - con cui la società Ferrovie Nord Milano ha acquisito il controllo della società Milano Serravalle - Milano Tangenziali SpA (- 40 milioni di euro), alle variazioni della Riserva per Delta fair value su derivati Cash Flow Hedge (7 milioni di euro), e alla sottoscrizione da parte di TFB SpA del capitale sociale della società BBT SE per un valore pari 30 milioni di euro, compensato parzialmente dai contributi in conto impianti riconosciuti dal MEF a RFI SpA e relativi al cap. 7122 per gli inve-

stimenti finanziari (per un importo pari a 28 milioni di euro), che sono stati contabilizzati a rettifica del valore della partecipazione stessa.

Tra le partecipazioni in imprese a controllo congiunto, si segnala che la società TELT Sas ha effettuato un aumento di capitale sociale, pari a 153 milioni di euro, interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal MEF per gli investimenti finanziari relativi al capitolo 7122.

L'impatto a conto economico si riferisce ai risultati conseguiti nel corso dell'esercizio 2021.

PARTECIPAZIONI IN IMPRESE A CONTROLLO CONGIUNTO

Di seguito le informazioni economiche e finanziarie relative alle partecipazioni in imprese a controllo congiunto ritenute più significative. Le tabelle includono anche una riconciliazione tra le informazioni finanziarie sintetiche, il cui periodo di riferimento è indicato nell'intestazione della tabella, e il valore contabile consolidato della partecipazione.

La società Trenord Srl ha per oggetto sociale l'esercizio del trasporto pubblico locale ferroviario all'interno del territorio della Regione Lombardia, ovvero nei diversi ambiti stabiliti dai relativi contratti di servizio.

valori in milioni di euro

TRENORD SRL	31.12.2021	31.12.2020
PERCENTUALE DI POSSESSO	50%	50%
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	53	202
Attività Finanziarie Correnti		
Altre Attività Correnti	331	215
Attività Finanziarie Non Correnti	3	2
Altre Attività Non Correnti	430	403
Passività Finanziarie Correnti	(311)	(310)
Altre Passività Correnti	(314)	(314)
Passività Finanziarie Non Correnti	(62)	(58)
Altre Passività Non Correnti	(42)	(52)
PATRIMONIO NETTO	88	87
QUOTA DI PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO	43	43
Eliminazione plusvalenza da conferimento ramo d'azienda	(9)	(9)
Altre rettifiche	4	4
VALORE CONTABILE DELLA PARTECIPAZIONE	38	38
Ricavi Operativi	764	703
Costi Operativi	(614)	(550)
Ammortamenti e Svalutazioni	(176)	(186)
Accantonamenti		
RISULTATO OPERATIVO	(26)	(33)
Proventi Finanziari	1	
Oneri Finanziari	(2)	(2)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	(27)	(35)
Imposte sul Reddito o Proventi Fiscali	27	28
RISULTATO NETTO		(7)
Altre Componenti di Conto Economico Complessivo		
TOTALE CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO		(7)
QUOTA DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO DI PERTINENZA DEL GRUPPO		(4)
DIVIDENDI RICEVUTI DAL GRUPPO		

La società ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH ha per oggetto sociale il trasporto viaggiatori su rotaia sul territorio tedesco e, più specificatamente, nell'ambito del trasporto regionale dell'area Nord della Germania.

valori in milioni di euro

ODEG OSTDEUTSCHE EISENBAHNGESELLSCHAFT MBH	31.12.2021	31.12.2020
PERCENTUALE DI POSSESSO	50%	50%
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	16	32
Attività Finanziarie Correnti		
Altre Attività Correnti	42	36
Attività Finanziarie Non Correnti		
Altre Attività Non Correnti	79	54
Passività Finanziarie Correnti	(23)	
Altre Passività Correnti	(30)	(60)
Passività Finanziarie Non Correnti	(66)	(47)
Altre Passività Non Correnti	(11)	(9)
PATRIMONIO NETTO	7	7
QUOTA DI PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO	3	4
Altre rettifiche	2	1
VALORE CONTABILE DELLA PARTECIPAZIONE	5	5
Ricavi Operativi	189	179
Costi Operativi	(158)	(152)
Ammortamenti e Svalutazioni	(23)	(20)
Accantonamenti		
RISULTATO OPERATIVO	8	7
Proventi Finanziari		
Oneri Finanziari	(3)	(2)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	5	6
Imposte sul Reddito o Proventi Fiscali	(2)	(2)
RISULTATO NETTO	3	3
Altre Componenti di Conto Economico Complessivo		
TOTALE CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO	3	3
QUOTA DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO DI PERTINENZA DEL GRUPPO	2	2
DIVIDENDI RICEVUTI DAL GRUPPO	3	2

La società Tunnel Euralpin Lyon Turin Sas – TELT (già LTF - Lyon Turin Ferroviarie Sas) ha per oggetto sociale la realizzazione di una nuova linea ferroviaria Torino-Lione e la conduzione degli studi, delle indagini, nonché dei lavori preliminari nella parte comune italo-francese della sezione internazionale.

valori in milioni di euro

TELT SAS (GIÀ LTF SAS)	31.12.2021	31.12.2020
PERCENTUALE DI POSSESSO	50%	50%
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	27	34
Attività Finanziarie Correnti		
Altre Attività Correnti	151	58
Attività Finanziarie Non Correnti		
Altre Attività Non Correnti	2.014	1.649
Passività Finanziarie Correnti		
Altre Passività Correnti	(150)	(92)
Passività Finanziarie Non Correnti		
Altre Passività Non Correnti	(2.041)	(1.650)
PATRIMONIO NETTO	1	1
QUOTA DI PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO		
Differenza derivante da diverso trattamento dei contributi in c/impianti*	95	95
VALORE CONTABILE DELLA PARTECIPAZIONE	95	95
Ricavi Operativi	10	9
Costi Operativi	(8)	(7)
Ammortamenti e Svalutazioni	(2)	(2)
RISULTATO NETTO		
TOTALE CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO		
QUOTA DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO DI PERTINENZA DEL GRUPPO		
DIVIDENDI RICEVUTI DAL GRUPPO		

* Riclassifica secondo i principi di Gruppo (in accordo con lo IAS 20, Par. 27) dei contributi in c/impianti erogati dallo Stato fino al 2006, per il tramite della precedente controllante RFI SpA, destinati al finanziamento degli studi e opere preliminari in vista della realizzazione della tratta internazionale della linea ferroviaria Torino-Lione e non trattati dalla società, in base ai principi contabili francesi, come posta di patrimonio netto.

PARTECIPAZIONI IN IMPRESE COLLEGATE

Nelle tabelle seguenti sono sintetizzate le informazioni economiche e finanziarie relative alle partecipazioni in imprese collegate detenute dal Gruppo, ritenute singolarmente rilevanti. Inoltre, le stesse includono

anche una riconciliazione tra le informazioni finanziarie sintetiche, il cui periodo di riferimento è indicato nell'intestazione della tabella, e il valore contabile consolidato della singola partecipazione.

La società B.B.T. SE ha per oggetto sociale la messa a punto di misure per lo sviluppo e la progettazione di un tunnel ferroviario sotto il massiccio del Brennero, tra Innsbruck e Fortezza.

valori in milioni di euro

B.B.T. SE	31.12.2021	31.12.2020
PERCENTUALE DI POSSESSO	50%	50%
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	143	211
Attività Finanziarie Correnti		
Altre Attività Correnti	111	103
Attività Finanziarie Non Correnti		
Altre Attività Non Correnti	3.097	2.796
Passività Finanziarie Correnti		
Altre Passività Correnti	(207)	(203)
Passività Finanziarie Non Correnti		
Altre Passività Non Correnti	(1.146)	(968)
PATRIMONIO NETTO	1.998	1.938
QUOTA DI PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO	999	969
Effetto dei contributi sul valore consolidato della partecipazione*	(864)	(836)
Altre rettifiche	11	11
VALORE CONTABILE DELLA PARTECIPAZIONE	146	144
Ricavi Operativi	23	24
Costi Operativi	(23)	(23)
Ammortamenti e Svalutazioni		(1)
RISULTATO NETTO		
TOTALE CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO		
QUOTA DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO DI PERTINENZA DEL GRUPPO		
DIVIDENDI RICEVUTI DAL GRUPPO		

* Riclassifica della contribuzione come versamento soci, sul consolidato esposto a riduzione del valore della partecipazione.

La società Sitaf è la società concessionaria per l'Autostrada A32 e per il Traforo del Frejus. I dati utilizzati e qui dettagliati si riferiscono al bilancio consolidato del gruppo Sitaf al 31 dicembre 2021.

valori in milioni di euro

GRUPPO SITAF	31.12.2021	31.12.2020
PERCENTUALE DI POSSESSO	31,74%	32%
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	29	30
Attività Finanziarie Correnti	42	
Altre Attività Correnti	172	132
Attività Finanziarie Non Correnti	12	9
Altre Attività Non Correnti	1.581	1.554
Passività Finanziarie Correnti	(65)	(24)
Altre Passività Correnti	(175)	(122)
Passività Finanziarie Non Correnti	(259)	(285)
Altre Passività Non Correnti	(881)	(878)
PATRIMONIO NETTO	456	416
QUOTA DI PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO	145	132
Adeguamento al fair value	32	32
Altre rettifiche	(3)	
VALORE CONTABILE DELLA PARTECIPAZIONE	174	164
Ricavi Operativi	356	264
Costi Operativi	(237)	(125)
Ammortamenti e Svalutazioni	(44)	(36)
Accantonamenti		
RISULTATO OPERATIVO	75	103
Proventi Finanziari		4
Oneri Finanziari	(38)	(69)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	37	38
Imposte Sul Reddito o Proventi Fiscali	(14)	(9)
RISULTATO NETTO	23	28
Altre Componenti di Conto Economico Complessivo		
TOTALE CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO	23	28
QUOTA DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO DI PERTINENZA DEL GRUPPO*	7	12
DIVIDENDI RICEVUTI DAL GRUPPO		

La società Ferrovie Nord Milano SpA (FNM) ha per oggetto sociale la negoziazione e la gestione di partecipazioni in società di capitali, con particolare, ma non esclusivo, riferimento a società operanti nei settori

dei trasporti ed in quello immobiliare. Il prezzo unitario per azione di FNM SpA, quotata nel mercato ristretto di Borsa Italiana, risulta pari a 0,614 euro al 31 dicembre 2021. Si precisa,

inoltre, che i dati riportati nella colonna 2021 e in quella di confronto si riferiscono ai dati consolidati del gruppo FNM di semestrale, in quanto non ancora disponibili i dati full year.

valori in milioni di euro

GRUPPO FERROVIE NORD MILANO	30.06.2021	30.06.2020
PERCENTUALE DI POSSESSO	14,74%	14,74%
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	385	352
Attività Finanziarie Correnti	52	137
Altre Attività Correnti	255	161
Attività Finanziarie Non Correnti	61	
Altre Attività Non Correnti	1.081	514
Passività Finanziarie Correnti	(869)	(315)
Altre Passività Correnti	(381)	(225)
Passività Finanziarie Non Correnti	(236)	(86)
Altre Passività Non Correnti	(153)	(86)
PATRIMONIO NETTO	195	452
QUOTA DI PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO	29	67
Altre rettifiche	(4)	(4)
Valore contabile della partecipazione	25	63
RICAVI OPERATIVI	269	153
Costi Operativi	(201)	(117)
Ammortamenti e Svalutazioni	(36)	(20)
Accantonamenti		
Risultato Operativo	32	16
PROVENTI FINANZIARI	2	2
Oneri Finanziari	(12)	(15)
Quota di utile/(perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto	(27)	
RISULTATO ANTE IMPOSTE	(5)	2
Imposte Sul Reddito o Proventi Fiscali	(6)	(3)
RISULTATO NETTO	(11)	(1)
Altre Componenti di Conto Economico Complessivo	1	
TOTALE CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO	(10)	
QUOTA DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO DI PERTINENZA DEL GRUPPO	(1)	
DIVIDENDI RICEVUTI DAL GRUPPO		

La società Metro 5 SpA ha per oggetto sociale le attività di progettazione definitiva ed esecutiva, espropriazione, direzione lavori, esecuzione delle opere civili e delle opere tecnologiche, fornitura del materiale rotabile e successiva gestione della nuova linea 5 della metropolitana di Milano (cd. "Linea Lilla").

valori in milioni di euro

METRO 5 SPA	31.12.2021	31.12.2020
PERCENTUALE DI POSSESSO	36,70%	36,70%
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	55	56
Attività Finanziarie Correnti		
Altre Attività Correnti	69	65
Attività Finanziarie Non Correnti	606	614
Altre Attività Non Correnti	(1)	20
Passività Finanziarie Correnti	(19)	(17)
Altre Passività Correnti	(56)	(56)
Passività Finanziarie Non Correnti	(437)	(409)
Altre Passività Non Correnti	(86)	(176)
PATRIMONIO NETTO	131	98
QUOTA DI PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO	48	36
Avviamento	5	5
VALORE CONTABILE DELLA PARTECIPAZIONE	53	41
Ricavi Operativi	22	24
Costi Operativi	(27)	(29)
Ammortamenti e Svalutazioni		(1)
Accantonamenti		
RISULTATO OPERATIVO	(5)	(6)
Proventi Finanziari	51	50
Oneri Finanziari	(22)	(25)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	24	20
Imposte Sul Reddito o Proventi Fiscali	(8)	(6)
RISULTATO NETTO	16	13
Altre Componenti di Conto Economico Complessivo	17	(6)
TOTALE CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO	33	8
QUOTA DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO DI PERTINENZA DEL GRUPPO	12	3
DIVIDENDI RICEVUTI DAL GRUPPO		

La società Concessioni Autostradali Venete CAV SpA ha per oggetto sociale il compimento e l'esercizio di tutte le attività, gli atti ed i rapporti inerenti la gestione, compresa la manutenzione ordinaria e straordinaria, del raccordo autostradale

di collegamento tra l'Autostrada A4 - tronco Venezia-Trieste e delle opere a questo complementari, nonché della tratta autostradale Venezia-Padova. I dati utilizzati e qui dettagliati si riferiscono al periodo di sei mesi chiuso al 30 giugno

2021 in quanto, alla data di predisposizione del presente documento, la società Autostrada Asti-Cuneo SpA non ha reso disponibili i dati aggiornati relativi al 31 dicembre 2021.

valori in milioni di euro

CONCESSIONI AUTOSTRADALI VENETE CAV SPA	30.06.2021	31.12.2020
PERCENTUALE DI POSSESSO	50%	50%
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	110	129
Attività Finanziarie Correnti		10
Altre Attività Correnti	43	38
Attività Finanziarie Non Correnti	64	67
Altre Attività Non Correnti	542	560
Passività Finanziarie Correnti	(61)	(59)
Altre Passività Correnti	(34)	(51)
Passività Finanziarie Non Correnti	(466)	(499)
Altre Passività Non Correnti	(19)	(19)
PATRIMONIO NETTO	179	176
QUOTA DI PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO	90	88
VALORE CONTABILE DELLA PARTECIPAZIONE	90	88
Ricavi Operativi	77	143
Costi Operativi	(34)	(63)
Ammortamenti e Svalutazioni	(24)	(47)
Accantonamenti	(8)	(15)
RISULTATO OPERATIVO	11	18
Proventi Finanziari		
Oneri Finanziari	(7)	(15)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	4	3
Imposte Sul Reddito o Proventi Fiscali	(1)	(1)
RISULTATO NETTO	3	2
Altre Componenti di Conto Economico Complessivo		
TOTALE CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO	3	2
QUOTA DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO DI PERTINENZA DEL GRUPPO	1	1
DIVIDENDI RICEVUTI DAL GRUPPO		

La società Autostrada Asti-Cuneo SpA ha per oggetto sociale la progettazione, realizzazione, manutenzione e gestione del collegamento autostradale tra le città di Asti e Cuneo in qualità di concessionaria

del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

I dati utilizzati e qui dettagliati si riferiscono al periodo di sei mesi chiuso al 30 giugno 2021 in quanto,

alla data di predisposizione del presente documento, la società Autostrada Asti-Cuneo SpA non ha reso disponibili i dati aggiornati relativi al 31 dicembre 2021.

valori in milioni di euro

AUTOSTRADA ASTI-CUNEO SPA	30.06.2021	30.06.2020
PERCENTUALE DI POSSESSO	35%	35%
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	60	1
Attività Finanziarie Correnti	4	3
Altre Attività Correnti	330	4
Attività Finanziarie Non Correnti	35	21
Altre Attività Non Correnti	113	367
Passività Finanziarie Correnti	(381)	(179)
Altre Passività Correnti	(20)	(37)
Passività Finanziarie Non Correnti		(50)
Altre Passività Non Correnti	(79)	(76)
PATRIMONIO NETTO	62	54
QUOTA DI PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO	22	19
VALORE CONTABILE DELLA PARTECIPAZIONE	22	19
Ricavi Operativi	33	9
Costi Operativi	(20)	(10)
Ammortamenti e Svalutazioni	(1)	
Accantonamenti	(1)	
RISULTATO OPERATIVO	11	(1)
Proventi Finanziari		
Oneri Finanziari		
RISULTATO ANTE IMPOSTE	11	(1)
Imposte Sul Reddito o Proventi Fiscali	(4)	
RISULTATO NETTO	7	(1)
Altre Componenti di Conto Economico Complessivo		
TOTALE CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO	7	(1)
QUOTA DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO DI PERTINENZA DEL GRUPPO	3	
DIVIDENDI RICEVUTI DAL GRUPPO		

La società SITMB SpA Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco la costruzione e l'esercizio, o il

solo esercizio, delle autostrade e dei trafori ad essa assentiti in concessione.

I dati utilizzati e qui dettagliati si riferiscono al periodo di sei mesi chiuso al 30 giugno 2021.

valori in milioni di euro

SITMB SPA SOCIETÀ ITALIANA PER IL TRAFORO DEL MONTE BIANCO	30.06.2021	30.06.2020
PERCENTUALE DI POSSESSO	32,12%	32,12%
Disponibilità Liquide e Mezzi Equivalenti	187	179
Attività Finanziarie Correnti	7	5
Altre Attività Correnti	36	23
Attività Finanziarie Non Correnti	166	166
Altre Attività Non Correnti	178	177
Passività Finanziarie Correnti	(42)	(31)
Altre Passività Correnti	(126)	(109)
Passività Finanziarie Non Correnti		
Altre Passività Non Correnti	(199)	(198)
PATRIMONIO NETTO	207	212
QUOTA DI PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO	67	68
VALORE CONTABILE DELLA PARTECIPAZIONE	67	69
Ricavi Operativi	27	24
Costi Operativi	(19)	(12)
Ammortamenti e Svalutazioni	(1)	(2)
Accantonamenti	10	(8)
RISULTATO OPERATIVO	17	2
Proventi Finanziari		
Oneri Finanziari	(1)	(1)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	16	1
Imposte Sul Reddito o Proventi Fiscali	(5)	(2)
RISULTATO NETTO	11	(1)
Altre Componenti di Conto Economico Complessivo		
TOTALE CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO	11	1
QUOTA DEL CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO DI PERTINENZA DEL GRUPPO	4	
DIVIDENDI RICEVUTI DAL GRUPPO		

29. ATTIVITÀ FINANZIARIE PER ACCORDI DI SERVIZI IN CONCESSIONE CORRENTI E NON CORRENTI (3.153 MILIONI DI EURO)

Le attività finanziarie per accordi di servizi in concessione correnti e non correnti, pari complessivamente a 3.153 milioni di euro (quota corrente pari a 1.599 milioni di euro), si riferiscono all'ammontare della produzione realizzata sull'infrastruttura in concessione, prevalentemente stradale, in attesa di essere riconosciuta dai Ministeri o Enti di riferimento. Al 31 dicembre 2020 la posta era pari a 3.303 milioni di euro (1.412 milioni di euro come quota corrente).

Tali attività sono legate principalmente:

- * alle convenzioni stipulate con Regioni ed Enti locali (845 milioni di euro);
- * agli interventi di cui ai Contratti di programma dal 2007 al 2016-2020 (855 milioni di euro);
- * agli interventi finanziati da contributi pluriennali, dalle deliberazioni CIPE e dai Fondi Sviluppo e Coesione (531 milioni di euro);
- * agli interventi previsti da progetti comunitari (81 milioni di euro);

- * agli interventi rientranti nei tre programmi Ponti, Viadotti e Sblocca Italia (120 milioni di euro);
- * ad interventi finanziati dai fondi Sisma e dal Fondo Infrastrutture (501 milioni di euro);
- * agli interventi finanziati con i fondi Piano per il Sud (99 milioni di euro);
- * agli interventi finanziati dalla Legge di Bilancio 2021 (52 milioni di euro);
- * agli interventi sulle infrastruttu-

- re stradali di Cortina d'Ampezzo (7 milioni di euro);
- * alla commessa della società Quadrilatero (7 milioni di euro);
- * altri interventi finanziati di minore entità (55 milioni di euro).

L'importo, esposto al netto del fondo iscritto in compliance con l'IFRS 9 (93 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 diminuzione rispetto al 2020, pari a 153 milioni di euro, è determinata dall'effetto combinato del decremento generato dagli incassi dell'esercizio (1.656 milioni di euro), dell'incremento dei crediti esigibili relativo alla produzione di pe-

riodo (1.490 milioni di euro) e dell'impatto positivo delle poste valutative del periodo (13 milioni di euro).

Si evidenzia che le attività finanziarie per accordi di servizi in concessione sono oggetto di attualizzazione al tasso del 3%, che riflette la valutazione corrente di mercato per ricorrere ai finanziamenti da parte di Anas SpA. L'effetto dell'attualizzazione è rilevato a conto economico come costo.



**30. ATTIVITÀ FINANZIARIE (INCLUSI I DERIVATI)
(1.163 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								
	31.12.2021			31.12.2020			VARIAZIONI		
	NON CORRENTI	CORRENTI	TOTALE	NON CORRENTI	CORRENTI	TOTALE	NON CORRENTI	CORRENTI	TOTALE
Strumenti finanziari derivati di copertura	6		6	10		10	(4)		(4)
Altre partecipazioni	434		434	422		422	12		12
Titoli e Finanziamenti	37		37	40		40	(3)		(3)
Crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere					504	504		(504)	(504)
Crediti per finanziamenti	116	11	127	152	12	164	(36)	(1)	(37)
Crediti verso Strada dei Parchi (ex art. 7 L. 178/02)	564	180	744	591	118	709	(27)	62	35
Altri crediti finanziari		110	110		116	116		(6)	(6)
TOTALE	1.157	301	1.458	1.215	750	1.965	(58)	(449)	(507)
Fondo svalutazione	(164)	(131)	(295)	(161)	(113)	(274)	(3)	(18)	(21)
TOTALE AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE	993	170	1.163	1.054	637	1.691	(61)	(467)	(528)

I Crediti verso il MEF per contributi quindicennali da riscuotere si sono completamente azzerati nell'esercizio, per effetto:

- * della riduzione del credito (-97 milioni di euro) per contributi quindicennali previsti dall'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 per la realizzazione di investimenti ferroviari, iscritti a fronte delle somme utilizzate a valere sul contratto di finanziamento definito dalla capogruppo con Cassa Depositi e Prestiti ed autorizzato con apposito Decreto del MEF. Il decremento di 97 milioni di euro è dovuto all'effetto congiunto dell'incasso del contributo annuo di competenza dell'esercizio per 100 milioni di euro compensato degli interessi maturati sul credito nel corso del 2021 per 3 milioni di euro;
- * della riduzione del credito (-404 milioni di euro) per contributi quindicennali previsti dall'art. 1 comma 964 della Legge Finanziaria 2007 per la prosecuzione degli interventi relativi al Sistema Alta Velocità/Alta Capacità della Linea Torino-Milano-Napoli. Il decremento di 404 milioni di euro, è imputabile principalmente all'incasso del contributo annuo di competenza del 2021, pari a 400 milioni di euro.

Il credito verso la società concessionaria Strada dei Parchi SpA ammonta a 744 milioni di euro. Tale credito, attualizzato ad un tasso del 6%, è iscritto in base a quanto previsto dalla Convenzione in essere tra Anas SpA, a cui è subentrato il MIMS, e Strada dei Parchi SpA, nonché in base al D.L. 50/2017 recante

disposizioni urgenti in materia finanziaria, sicurezza antisismica delle Autostrade A24 e A25. Nel corso dell'esercizio, il credito è stato incrementato di 35 milioni di euro sostanzialmente per l'IVA fatturata sulla rata 2020.

La voce Crediti per finanziamenti, la cui variazione è pari a 37 milioni di euro, accoglie principalmente i conti correnti bancari vincolati a seguito di pignoramenti effettuati da fornitori terzi per decreti ingiuntivi/atti di precetto non onorati.

La voce Altri crediti finanziari, la cui variazione è pari a 6 milioni di euro, è connessa principalmente a depositi a breve stipulati con i depositi dell'ex Fondo Centrale di Garanzia.

Il Fondo svalutazione crediti accoglie prevalentemente la stima delle potenziali perdite di valore del credito verso Strada dei Parchi (268 milioni di euro) e si incrementa rispetto all'esercizio precedente di 10 milioni di euro, per effetto dell'aggiornamento della valutazione sulla Exposure at default (EAD). Si ricorda che, nel corso del precedente esercizio, il fondo era stato definito sulla base di una valutazione puntuale di innalzamento del rischio creditizio associato alla controparte, a seguito del mancato pagamento della rata concessoria del 2019 (scaduta a fine marzo 2020). Stessa valutazione è stata effettuata a fine 2021. Nello specifico, per l'individuazione della classe di rating è stata svolta un'analisi basata sulla stima dell'Interest Coverage Ratio del debitore, dalla quale è emerso che il cluster da prendere in considerazione è il CCC/C, con un conseguente e significativo aumento della probabilità di default.



31. CREDITI COMMERCIALI NON CORRENTI E CORRENTI (2.976 MILIONI DI EURO)

valori in milioni di euro

	31.12.2021			31.12.2020			VARIAZIONI		
	NON CORRENTI	CORRENTI	TOTALE	NON CORRENTI	CORRENTI	TOTALE	NON CORRENTI	CORRENTI	TOTALE
Clienti ordinari	3	1.657	1.660	4	1.491	1.495	(1)	166	165
Amministrazioni dello Stato e altre Amm. Pubbliche	2	198	200	2	172	174		26	26
Ferrovie Estere		3	3		2	2		1	1
Ferrovie in concessione		16	16		4	4		12	12
Agenzie e altre aziende di trasporto		21	21		14	14		7	7
Crediti da Contratto di Servizio:									
- Contratto di Servizio verso le Regioni		880	880		748	748		132	132
- Contratto di Servizio verso lo Stato		353	353		294	294		59	59
Crediti verso società del Gruppo		351	351		274	274		77	77
Altri crediti									
TOTALE CREDITI COMMERCIALI	5	3.479	3.484	6	2.999	3.005	(1)	480	479
Fondo svalutazione		(697)	(697)		(690)	(690)		(7)	(7)
VALORE NETTO CREDITI COMMERCIALI	5	2.782	2.787	6	2.309	2.315	(1)	473	472
Attività da contratto per lavori in corso su ordinazione		189	189		184	184		5	5
Fondo svalutazione attività da contratto per lavori in corso su ordinazione									
VALORE NETTO ATTIVITÀ DA CONTRATTO PER LAVORI IN CORSO SU ORDINAZIONE		189	189		184	184		5	5
TOTALE CREDITI COMMERCIALI NON CORRENTI E CORRENTI	5	2.971	2.976	6	2.493	2.499	(1)	478	477

La voce "Crediti commerciali non correnti e correnti" al netto del fondo di svalutazione è pari a 2.976 milioni di euro e presenta una variazione in aumento di 477 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente.

La voce Clienti Ordinari presenta un incremento di 165 milioni di euro legato principalmente ai seguenti fattori:

- i. maggiore rilevazione di fatture da emettere a fronte dell'incremento dei ricavi per integrazione canone art.19 c.9-bis Legge 102/09 e per il canone di concessione ai sensi del comma 1020 della L.296/06, connessi all'incremento della circolazione autostradale rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (+51 milioni di euro);
- ii. incremento dei crediti per fatture emesse e da emettere legate al maggiore pedaggio consuntivato a seguito della ripresa del traffico ferroviario (+86 milioni di euro) nonché per effetto della Delibera ART n. 88/2021 (+42 milioni di euro);

- iii. maggiori fatture da emettere nei confronti della Regione Umbria legate all'avanzamento dei lavori sulla Ferrovia Centrale Umbra (+8 milioni di euro) e nei confronti di TIM legate alla concessione del diritto d'uso delle proprie infrastrutture di radiopropagazione nelle gallerie dell'IFN e servizi accessori (+6 milioni di euro)

- iv. riduzione dei crediti legati alle attività del settore merci per le dinamiche di incasso intervenute nel corso dell'anno (-25 milioni di euro).

I Crediti da Contratto di Servizio presentano un incremento complessivo di 191 milioni di euro dovuto essenzialmente alla quota parte dei corrispettivi di periodo non ancora incassati nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (+59 milioni di euro) e delle Regioni (+132 milioni di euro).

I Crediti verso società del Gruppo si incrementano di 77 milioni di euro per effetto prevalentemente dei noleggi di materiale rotabile da parte

della società collegata Tper, la cui regolazione finanziaria avverrà nei primi mesi del 2022 (+82 milioni di euro).

Le "Attività da contratto per lavori in corso su ordinazione", pari a 189 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 (+5 milioni di euro) è sostanzialmente riconducibile all'incremento dei costi sostenuti nell'esercizio su strade non in concessione in attesa di rimborso da parte degli enti competenti (+15 milioni di euro), al quale si contrappone il maggior valore delle fatture in acconto emesse rispetto all'avanzamento dei lavori relativi all'infrastruttura ferroviaria (-6 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

	31.12.2021	31.12.2020	VARIAZIONI
Nazionali	3.460	2.987	473
Paesi dell'area euro	134	118	16
Regno Unito	21	6	15
Altri paesi europei (UE non Euro)	2	2	
Altri paesi europei non UE	21	22	(1)
Stati Uniti			
Altri paesi	35	54	(19)
TOTALE	3.673	3.189	484



**32. ALTRE ATTIVITÀ NON CORRENTI E CORRENTI
(9.916 MILIONI DI EURO)**

Tale voce è così composta:

valori in milioni di euro

	31.12.2021			31.12.2020			VARIAZIONI		
	NON CORRENTI	CORRENTI	TOTALE	NON CORRENTI	CORRENTI	TOTALE	NON CORRENTI	CORRENTI	TOTALE
Altri crediti verso società del Gruppo	44	4	48	94	16	110	(50)	(12)	(62)
Crediti per IVA	24	18	42	24	15	39		3	3
Ministero dell'Economia e delle Finanze	2.664	726	3.390	3.035	794	3.829	(371)	(68)	(439)
Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile	668	3.070	3.738	688	1.092	1.780	(20)	1.978	1.958
Contributi in conto impianti da UE, altri Ministeri e altri		110	110		97	97		13	13
Crediti verso Stato per contenziosi	719		719	854	1	855	(135)	(1)	(136)
Altre Amministrazioni dello Stato		422	422		274	274		148	148
Debitori diversi e ratei/risconti	147	1.407	1.554	88	1.258	1.346	59	149	208
TOTALE	4.266	5.757	10.023	4.783	3.547	8.330	(517)	2.210	1.693
Fondo svalutazione	(12)	(95)	(107)	(13)	(97)	(110)	1	2	3
TOTALE NETTO FONDO SVALUTAZIONE	4.254	5.662	9.916	4.770	3.450	8.220	(516)	2.212	1.696

Gli Altri crediti verso società del Gruppo si decrementano di 62 milioni di euro principalmente per effetto dei minori crediti verso società concessionarie, in particolare verso Sitaf SpA, connessi ai piani di rimborso ex Fondo Centrale di Garanzia (50 milioni di euro) e all'incasso del credito iscritto verso SITA SpA in liquidazione (10 milioni di euro), ad esito della positiva sentenza nei confronti della Regione Basilicata per i servizi di trasporto locale urbano ed extraurbano nonché per la copertura dei disavanzi

di esercizio spettanti dal 1987 al 1993. I crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) e verso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), pari complessivamente a 7.128 milioni di euro, sono sostanzialmente legati:

* ai contributi stanziati a favore di FS SpA (2.304 milioni di euro) relativamente al progetto Tunnel Euralpin Lyon Turin - TELT (già Lyon Turin Ferroviarie - LTF);

* ai contributi in conto capitale MIMS stanziati a favore di Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl al fine di assicurare la continuità operativa della società (70 milioni di euro), ai sensi dell'art.1, comma 867 della Legge 28 dicembre 2015, n. 208 Legge di stabilità 2016;

* ai contributi MIMS 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 (111 milioni di euro);

* ai contributi MIMS stanziati in favore di Mercitalia Logistics SpA e Mercitalia Intermodal SpA (10 milioni di euro) ai sensi del Decreto Rilancio (D.L. n. 34/2020), convertito con la Legge n. 77 del 17

luglio 2020 (cd. Ferrobonus);

* ai contributi stanziati dal MEF in favore di Anas SpA (30 milioni di euro) per garantire la sicurezza della circolazione stradale e la copertura degli oneri connessi alle attività di monitoraggio, sorveglianza, gestione, vigilanza, infomobilità e manutenzione delle strade inserite nella rete di interesse nazionale, trasferite dalle Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia Romagna e

Toscana ad Anas SpA ai sensi del D.L. 73/2021 (cd. decreto Sostegni-bis), convertito con la Legge n. 106 del 23 luglio 2021;

* ai contributi a favore di RFI SpA (3.775 milioni di euro);

* ai contributi straordinari riconosciuti a seguito dell'emergenza epidemiologica causata dal Covid-19 e non ancora incassati al 31 dicembre 2021 (828 milioni di euro).

L'importo complessivo dei suddetti contributi straordinari stanziati nel solo anno 2021 dal MEF e MIMS in favore del Gruppo FS, rilevati nel conto economico di periodo e in parte già incassati, è pari a 941 milioni di euro ed è dettagliato come segue:

- * contributo stanziato dal MIMS in favore di Trenitalia SpA (460 milioni di euro) per il sostegno alle imprese che effettuano servizi di trasporto ferroviario di passeggeri non soggetti a obblighi di servizio pubblico ai sensi dell'art. 214, commi 3-7, del Decreto Rilancio (D.L. n. 34/2020), convertito con la Legge n. 77 del 17 luglio 2020, e dell'art. 1 commi 675-678, della Legge di Bilancio 2021 (Legge n. 178 del 30 dicembre 2020). Si precisa che tali contributi sono stati iscritti a valle dell'adozione della Decisione C (2022) 1423 del 2 marzo 2022 della Commissione Europea;
- * contributo stanziato dal MIMS in favore di Trenitalia SpA (89 milioni di euro) e del gruppo Busitalia (14 milioni di euro) per il sostegno del settore del trasporto pubblico locale e regionale di passeggeri sottoposto a obbligo di servizio pubblico ai sensi del Decreto Rilancio

(D.L. n. 34/2020), del Decreto Agosto (D.L. n. 104/2020), del Decreto Ristori" (D.L. n. 137/2020), della Legge di Bilancio 2021 (L. 178/2020), del Decreto Sostegni (D.L. n. 41/2021). e del Decreto Sostegni-bis (D.L. n. 73/2021). Si precisa che i contributi erogati in favore delle società del gruppo Busitalia sono trasferiti per il tramite delle Regioni e, pertanto, sono esposti nella voce Altre Amministrazioni dello Stato;

- * contributi stanziati dal MEF in favore di Anas Spa (78 milioni di euro) per compensare le minori entrate connesse alla riduzione della circolazione autostradale causata dall'emergenza epidemiologica ai sensi dell'art. 25 comma 2-ter del Decreto Sostegni ter (D.L. 4/2020) e dell'art. 214 del Decreto Rilancio (D.L. n. 34/2020), convertito con la Legge n. 77 del 17 luglio 2020. La variazione associata al D.L. 34/2020 è legata alla rimodulazione (tempo e importo) del rimborso del credito iscritto nell'esercizio precedente e alla rilevazione del reversal relativo alla quota di attualizzazione rilevata nel precedente esercizio (12 milioni di euro);

- * contributo stanziato dal MIMS in favore di RFI SpA (300 milioni di euro) finalizzato alla riduzione del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria e alla compensazione dei minori introiti derivanti dalla riduzione dei volumi di traffico rispetto a quelli previsti dal piano regolatorio 2016-2021 e riferiti al periodo compreso tra il 1° gennaio 2021 e il 30 aprile 2021, connesso al perdurare della crisi pandemica ai sensi dell'art. 1 commi 679-680 della Legge di Bilancio 2021 (L. 178/2020) e dell'art. 73 comma 4 del Decreto Sostegni-bis (D.L. n. 73/2021), convertito con la Legge n. 106 del 23 luglio 2021.

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 31.12.2020	INCREMENTI	DECREMENTI	ALTRE VARIAZIONI	VALORI AL 31.12.2021
IN CONTO ESERCIZIO:					
dal MEF	151	1.174	(1.066)		259
dal MIMS	507	1.007	(467)	(412)	635
TOTALE IN CONTO ESERCIZIO	658	2.181	(1.533)	(412)	894
IN CONTO IMPIANTI:					
dal MEF	3.678	6.559	(7.106)		3.131
dal MIMS	1.203	2.319	(492)	3	3.033
TOTALE IN CONTO IMPIANTI	4.881	8.878	(7.598)	3	6.164
IN CONTO CAPITALE:					
dal MIMS	70				70
TOTALE TRASFERIMENTI A FAVORE DEL GRUPPO FS	5.609	11.059	(9.131)	(409)	7.128

TRASFERIMENTI IN CONTO ESERCIZIO

Nel corso del 2021 sono stati iscritti:

- * crediti MEF inerenti principalmente alle somme relative al "Contratto di Programma", pari a 1.066 milioni di euro, stanziati a valere sul capitolo 1541 in misura pari a quanto stabilito dalla "Legge di Bilancio 2021" (Legge 30 dicembre 2020 n. 178); i contributi iscritti sono stati totalmente incassati;
- * crediti MEF per garantire la sicurezza della circolazione stradale e la copertura degli oneri

connessi alle attività di monitoraggio, sorveglianza, gestione, vigilanza, infomobilità e manutenzione delle strade inserite nella rete di interesse nazionale, trasferite dalle Regioni Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia Romagna e Toscana pari a 30 milioni di euro ai sensi del DL 73/2021 (cd. decreto Sostegni-bis), convertito con la Legge n. 106 del 23 luglio 2021;

- * crediti MIMS pari a 123 milioni di euro relativi al contributo Merci per il 2021 (100 milioni di euro), alle risorse stanziato per

il trasporto marittimo passeggeri nello stretto di Messina (6 milioni di euro) e al cd. Ferrobobus (17 milioni di euro).

- * ulteriori crediti MEF (78 milioni di euro) e MIMS (884 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 stanziato dal

MIMS, sono stati incassati 298 milioni di euro. Infine si segnala che rispetto a quanto iscritto nel conto economico 2021, nell'ambito delle risorse destinate al sostegno del trasporto pubblico locale e in attesa della ripartizione definitiva, Trenitalia SpA ha rilevato un ulteriore credito per contributi MIMS (35 milioni di euro) connesso alla quota non ancora rendicontata delle risorse stanziata per il sostegno al settore (Decreto interministeriale MIMS/MEF n. 546/2021 del 31 dicembre 2021).

Nella colonna "Altre variazioni" (412 milioni di euro) è rappresentato il perfezionamento dell'operazione di cessione di crediti pro soluto, effettuata il 23 dicembre 2021 da RFI SpA e Trenitalia SpA, avente ad oggetto una quota dei sopraccitati contributi straordinari stanziati dal MIMS per fronteggiare l'emergenza epidemiologica da Covid-19 iscritti nel 2020 e con un piano di incasso quindicennale.

TRASFERIMENTI IN CONTO IMPIANTI

Nel 2021 sono stati iscritti:

- * crediti verso il MEF, inerenti principalmente alle somme relative al "Contratto di Programma", per un importo pari a 6.559 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 dalla "Legge di stabilità 2014", dalla "Legge di Bilancio 2022", dal D.L. 59/2021 e dal D.L.

73/2021 "Sostegni-bis", nonché a quanto rifinanziato dalla "Legge di stabilità 2015". La voce accoglie anche gli ulteriori stanziamenti e le rimodulazioni previste sul capitolo 7122 dai piani di gestione 2, 4, 5, 7, 9, 10 e 11 per il triennio 2022-2024 a copertura sia di lavori eseguiti sia delle anticipazioni finanziarie erogate nel corso del 2021;

- * crediti verso il MIMS in conto impianti per 2.319 milioni di euro relativi alla linea AV/AC Milano-Genova - Terzo valico dei Giovi, al collegamento della linea ferroviaria Orte-Falconara e agli interventi infrastrutturali previsti in vista dei giochi olimpici Milano-Cortina 2026 (interventi di potenziamento, soppressione passaggi a livello e ammodernamento stazioni) nonché ai crediti per la realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione (2.007 milioni di euro).

Con riferimento ai contributi in conto capitale del MIMS, si evidenzia che il credito per garantire la continuità operativa della società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl, pari a 70 milioni di euro, non ha subito variazioni nel corso del 2021.

Infine, nel corso dell'esercizio sono stati incassati 7.598 milioni di euro complessivi.

Si evidenzia che i crediti in conto impianti iscritti come somme dovute dal MEF e MIMS in forza del Contratto di Programma si riferiscono principalmente a lavori ancora da effettuare che trovano quindi corrispondente contropartita alla voce acconti del

passivo.

I "Contributi in conto impianti UE, altri Ministeri e Clienti ordinari" pari a 110 milioni di euro accolgono i contributi ricevuti dall'Unione Europea, da altri Ministeri e da altri enti. La variazione in aumento di 13 milioni di euro accoglie sostanzialmente gli stanziamenti della Regione Puglia per progetti di investimento in favore di FSE Srl (11 milioni di euro).

I crediti verso Stato per contenziosi legati alla manutenzione e costruzione delle strade, pari a 719 milioni di euro, sono collegati alle attività di copertura del contenzioso lavori ritenuto probabile e riferibile agli interventi finanziati attraverso i contributi per i quali, a differenza degli investimenti a corrispettivo, il rischio di extra costi non rimane in capo ad Anas SpA. Il decremento, pari a 136 milioni di euro, è dovuto sia all'adeguamento del credito quale conseguenza della stima annua del contenzioso, sia agli incassi ricevuti dallo Stato per la deflazione del contenzioso (45 milioni di euro).

La voce "Altre amministrazioni dello Stato" si incrementa di 148 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente sostanzialmente per effetto dei maggiori crediti verso la Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali (CSEA) correlata ai maggiori consumi di energia elettrica registrati nell'anno (120 milioni di euro) e dell'aumento dei crediti verso Regioni ed Enti Locali connessi all'infrastruttura stradale (28 milioni di euro). La voce accoglie anche la quota non ancora incassata dei sopraccitati contributi straordinari stanziati in favore delle società del gruppo Busitalia per fronteggiare il

perdurare dell'emergenza epidemiologica.

La voce "Debitori diversi e ratei/risconti" si è incrementata di 208 milioni di euro rispetto al 2020 essenzialmente a causa dei maggiori acconti ad enti locali per lavori (215 milioni di

euro), dei maggiori ratei e risconti attivi di natura immobiliare e informatica (9 milioni di euro), dei minori crediti verso istituti previdenziali legati principalmente ai minori versamenti del premio INAIL e agli anticipi del TFR ai dipendenti effettuati nel corso

dell'anno (-13 milioni di euro), nonché alla riduzione netta degli altri crediti diversi (-3 milioni di euro).

Di seguito la ripartizione delle Altre attività non correnti e correnti per area geografica:

valori in milioni di euro

	31.12.2021	31.12.2020	VARIAZIONI
Nazionali	9.755	8.142	1.613
Paesi dell'area euro	157	164	(7)
Regno Unito	97	15	82
Altri paesi europei (UE non Euro)	1	1	
Altri paesi europei non UE	6	4	2
Altri paesi	7	4	3
TOTALE	10.023	8.330	1.693



33. RIMANENZE (2.251 MILIONI DI EURO)

La voce risulta così composta:

valori in milioni di euro

	31.12.2021	31.12.2020	VARIAZIONI
Materie prime, sussidiarie e di consumo	1.672	1.788	(116)
Fondo svalutazione	(161)	(230)	69
Valore netto	1.511	1.558	(47)
Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	2	2	
Fondo svalutazione			
Valore netto	2	2	
Prodotti finiti e merci	1	1	
Fondo svalutazione			
Valore netto	1	1	
Cespiti radiati da alienare	1	1	
Fondo svalutazione	(1)	(1)	
Valore netto			
Immobili e terreni trading	1.006	1.015	(9)
Fondo svalutazione	(269)	(269)	
Valore netto	737	746	(9)
TOTALE RIMANENZE	2.251	2.307	(56)

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 diminuzione, pari a 47 milioni di euro, è stata generata dall'effetto congiunto dei minori acquisti, e relativi consumi, di materiali per l'infrastruttura per 116 milioni di euro, al netto dell'adeguamento del

fondo svalutazione per 69 milioni di euro relativo a materiali obsoleti non più utili allo svolgimento dei processi manutentivi nonché a ricambi e componenti oggetto di una campagna straordinaria di dismissione/rottamazione per i quali era prevista la copertura del fondo svalutazione.

Gli immobili e terreni trading si riferiscono al valore dei beni immobili del Gruppo destinato alla vendita. La variazione in diminuzione di 9 milioni di euro è attribuibile alle vendite effet-

tuate nell'esercizio (18 milioni di euro), tra cui si segnalano quella relativa al Palazzo compartimentale di Trieste (9,5 milioni di euro) e le aree dello scalo di Milano Rogoredo (5 milioni di euro), al netto delle svalutazioni operate al fine di allineare il valore contabile degli asset al relativo presumibile valore di mercato (3 milioni di euro) e alle riclassifiche dalla voce Investimenti immobiliari (6 milioni di euro) relativi ad immobili rientranti in piani di vendita.

34. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI (2.145 MILIONI DI EURO)

La voce è così dettagliata:

valori in milioni di euro

	31.12.2021	31.12.2020	VARIAZIONI
Depositi bancari e postali	1.109	715	394
Assegni	2		2
Denaro e valori in cassa	63	79	(16)
Conti correnti di tesoreria	972	477	495
TOTALE	2.146	1.271	875
Fondo svalutazione	(1)	(1)	
TOTALE AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE	2.145	1.270	875

L'incremento delle Disponibilità liquide e mezzi equivalenti al 31 dicembre 2021 è attribuibile essenzialmente all'incremento dei depositi bancari e postali per 316 milioni di euro afferenti al cash pooling delle società e per la restante parte ai maggiori

incassi rilevati nel periodo corrente sulla stessa voce e ai Conti correnti di tesoreria, nei quali confluiscono i versamenti effettuati dal MEF relativi al Contratto di Programma ed i versamenti per altri contributi erogati dalla Commissione Europea.

Per un maggior dettaglio relativo alla variazione del saldo, si rinvia al prospetto contabile del rendiconto finanziario.

35. CREDITI TRIBUTARI (100 MILIONI DI EURO)

I crediti tributari ammontano nel 2021 a 100 milioni di euro (104 milioni di euro nel 2020) e si riferiscono a crediti per imposte sul reddito relative ad esercizi precedenti e a ritenute d'acconto estere.

36. PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA DEL GRUPPO (41.385 MILIONI DI EURO)

CAPITALE SOCIALE

Il capitale sociale del Gruppo al 31 dicembre 2021, interamente sottoscritto e versato dal socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze, risulta pertanto costituito da 39.204.173.802 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di 39.204 milioni di euro.

RISERVA LEGALE

La riserva legale, pari a 67 milioni di euro, è aumentata per la quota parte di utile realizzato dalla Capogruppo e destinato a tale voce.

RISERVA DI CONVERSIONE BILANCI IN VALUTA ESTERA

La riserva di conversione è negativa per 7 milioni di euro riflette le variazioni intervenute ai tassi di cambio nel periodo rispetto all'esercizio precedente (-12 milioni di euro).

RISERVA PER VARIAZIONE FAIR VALUE SU DERIVATI (CASH FLOW HEDGE)

La riserva di copertura di flussi finanziari include la quota efficace della variazione netta accumulata del fair value degli strumenti di copertura dei flussi finanziari relativi a operazioni coperte che non si sono ancora manifestate e la quota di riserva accumulata con precedenti strumenti finanziari per i quali, nel corso dell'esercizio 2012, è stata esercitata dalle controparti l'opzione di early termination prevista nei contratti. Al 31 dicembre 2021 il saldo è negativo per 1 milione di euro (-39 milioni di euro al 31 dicembre 2020), essenzialmente in virtù degli effetti legati alla valuta-

zione al fair value degli strumenti di copertura alla data (con variazione positiva pari a 30 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 8 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 2021 il saldo della riserva è negativo per 422 milioni di euro (-374 milioni di euro al 31 dicembre 2020).

UTILI (PERDITE) PORTATI A NUOVO

Il valore, positivo per 2.350 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. Gli "Altri movimenti", negativi per 35 milioni, riflettono essenzialmente l'operazione - classificata "under common control" - con cui FNM Spa ha acquisito il controllo della società Milano Serravalle - Milano Tangenziali SpA (-40 milioni di euro).

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.



37. PATRIMONIO NETTO DEI TERZI (161 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	TERMINAL ALPTRANSIT SRL	MERCITALIA INTERMODAL SPA	TUNNEL FERROVIARIO DEL BRENNERO SPA	ALTRE ENTITÀ CONTROLLATE CHE INDIVIDUALMENTE SONO IRRILEVANTI	ELIMINAZIONI/ RETTIFICHE	TOTALE
SALDI AL 31.12.2021							
Non controlling interest (%)	40%	42%	46,72%	10,14%			
Attività correnti	9	6	68	8			
Attività non Correnti	51	17	61	1.010			
Passività correnti	(21)	(7)	(95)				
Passività non Correnti	(5)		(4)				
Attività nette	33	16	30	1.018			
ATTIVITÀ NETTE DI PERTINENZA DEI TERZI	13	7	14	103	25	(1)	161
Ricavi	6	2	194				
Risultato del periodo	(1)	1	(3)				
Altre componenti del conto economico complessivo							
Totale Conto Economico Complessivo	(1)	1	(3)				
RISULTATO ATTRIBUIBILE AI TERZI			(1)				(1)
Altre componenti del conto economico complessivo attribuite alle partecipazioni di terzi							
Flusso di cassa netto da attività operativa			7				
Flusso di cassa netto da attività d'investimento		(1)	(6)	(30)			
Flusso di cassa netto da attività finanziaria			(8)	30			
Flusso di cassa netto complessivo del periodo			(6)				
Dividendi pagati ai terzi							

valori in milioni di euro

	GRANDI STAZIONI IMMOBILIARE SPA	SITAF SPA	TERMINAL ALPTRANSIT SRL	MERCITALIA INTER- MODAL SPA	TUNNEL FERROVIARIO DEL BRENNERO SPA	ALTRE ENTITÀ CONTROLLATE CHE INDIVIDUALMENTE SONO IRRILEVANTI	ELIMINAZIONI/ RETTIFICHE	TOTALE
SALDI AL 31.12.2020								
Non controlling interest (%)	40%	48,91%	42%	46,72%	10,26%	0%		
Attività correnti	9		5	85	8	314		
Attività non Correnti	52		16	64	980	109		
Passività correnti	(21)		(2)	(111)		(213)		
Passività non Correnti	(6)		(4)	(5)		(100)		
Attività nette	34		15	33	988	110		
ATTIVITÀ NETTE DI PERTINENZA DEI TERZI	14		6	16	101	21	4	162
Ricavi	6	183		196		252		
Risultato del periodo	(2)	18	(1)	(4)		5		
Altre componenti del conto economico complessivo		(5)						
Totale Conto Economico Complessivo	(2)	13	(1)	(4)		5		
RISULTATO ATTRIBUIBILE AI TERZI	(1)	9		(2)		2		8
Altre componenti del conto economico complessivo attribuite alle partecipazioni di terzi		(2)						
Flusso di cassa netto da attività operativa	1			13		(24)		
Flusso di cassa netto da attività d'investimento	(1)		(1)	(19)	(190)	6		
Flusso di cassa netto da attività finanziaria				9	160	9		
Flusso di cassa netto complessivo del periodo			(1)	3	(30)	(9)		
Dividendi pagati ai terzi								

Il valore al 31 dicembre 2021, pari a 161 milioni di euro, presenta un decremento di 1 milione di euro ri-

spetto al 2020 (162 milioni di euro) riconducibile principalmente all'aumento del capitale sociale delle so-

cietà Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni SpA e alla perdita di periodo.

38. FINANZIAMENTI A MEDIO/LUNGO TERMINE E A BREVE TERMINE (11.674 MILIONI DI EURO)

La voce ammonta complessivamente a 11.674 milioni di euro ed è così dettagliata:

valori in milioni di euro

FINANZIAMENTI A MEDIO/LUNGO TERMINE, AL NETTO DELLA QUOTA CORRENTE	VALORE CONTABILE		
	31.12.2021	31.12.2020	VARIAZIONI
Prestiti obbligazionari	7.033	5.936	1.097
Finanziamenti da banche	1.846	1.765	81
Debiti verso altri finanziatori	22	32	(10)
TOTALE	8.901	7.733	1.168

valori in milioni di euro

FINANZIAMENTI A BREVE TERMINE E QUOTA CORRENTE FIN. MEDIO/LUNGO TERMINE	VALORE CONTABILE		
	31.12.2021	31.12.2020	VARIAZIONI
Prestiti obbligazionari (breve termine)	499	615	(116)
Finanziamenti da banche (breve termine)	2.264	3.086	(822)
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	11	131	(120)
TOTALE	2.774	3.832	(1.058)
TOTALE FINANZIAMENTI	11.675	11.565	110

valori in milioni di euro

SERIE EUROFIMA	DATA EMISSIONE	IMPORTO EMISSIONE	VALORE CONTABILE AL 31.12.2021	DATA SCADENZA
13	15/05/2006	190	190	15/05/2026
14	15/05/2006	100	100	15/05/2026
15	23/04/2007	129	129	30/03/2027
16	19/04/2007	116	116	15/05/2026
17	19/04/2007	120	120	30/03/2022
18	22/05/2007	122	122	22/05/2024
19	22/05/2007	66	66	30/03/2027
26	20/12/2012	42	42	08/07/2025
27	19/12/2019	200	200	10/10/2034
28	12/03/2020	200	200	10/10/2034
29	30/06/2020	200	200	20/05/2030
30	31/07/2020	240	240	10/10/2034
31	19/04/2021	250	250	23/04/2041
TOTALE		1.975	1.975	

* profilo di rimborso amortizing.

La voce "Prestiti Obbligazionari" al 31 dicembre 2021, è composta da:

- * tredici prestiti obbligazionari, per totali 1.975 milioni di euro, emessi dalla Capogruppo e sottoscritti interamente dalla società partecipata, di diritto svizzero, Eurofima SA (private

placement). Il ricorso in passato (fino al 2012) a detti prestiti è stato finalizzato al finanziamento di investimenti per il programma di rinnovo e ammodernamento del materiale rotabile. Il rimborso dei prestiti è previsto in un'unica soluzione alla scadenza. I titoli non preve-

dono 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:

- * diciassette tranches, per un totale di 5.533 milioni di euro, del prestito obbligazionario relativo al Programma Euro Medium Term Notes collocate da FS SpA presso la Borsa Valori di

Dublino dal 2013 al 2018. In particolare, le Serie 7, 10 e 17 sono green bond emessi nell'ambito del Green Bond Framework istituito da FS nel 2017; le Serie 3, 8 e 14 sono collocamenti

privati sottoscritti interamente dalla Banca Europea per gli Investimenti. Si riportano i dettagli delle singole emissioni nella tabella che segue:

valori in milioni di euro

SERIE EMTN	DATA EMISSIONE	IMPORTO EMISSIONE	VALORE CONTABILE AL 31.12.2021	TASSO CEDOLARE	DATA SCADENZA
2	13/12/2013	600		3,50%	13/12/2021
3	12/01/2016	300	300	Euribor 6M + 1,15%	31/12/2025
4	18/07/2016	350	350	Euribor 6M + 0,70%	18/07/2022
5	25/07/2016	50	50	1,65%	25/07/2031
6	28/06/2017	1.000	998	1,50%	27/06/2025
7	07/12/2017	600	600	0,88%	07/12/2023
8	21/12/2017	100	100	Euribor 6M + 0,78%	21/12/2025
9	26/03/2018	200	200	Euribor 6M + 0,982%	26/03/2030
10	09/07/2019	700	700	1,12%	09/07/2026
11	07/08/2019	100	100	1,04%	07/08/2029
12	23/12/2019	140	140	Euribor 6M + 0,90%	23/12/2029
13	23/12/2019	190	190	Euribor 6M + 0,52%	23/06/2024
14*	31/07/2020	150	131	Euribor 6M + 0,984%	31/07/2032
15	04/12/2020	250	250	0,64%	04/12/2030
16	15/12/2020	80	80	0,00%	15/12/2023
17	25/03/2021	1.000	994	0,38%	25/03/2028
18	23/12/2021	350	350	Euribor 6M + 0,304%	23/12/2038
TOTALE		6.160	5.533		

* profilo di rimborso amortizing.

* ratei interessi dei suddetti prestiti obbligazionari iscritti nel 2021 per un totale pari a 20 milioni di euro.

Nel corso del 2021, l'ammontare dei prestiti obbligazionari (sia quota a medio/lungo termine che

quota a breve) si è incrementato di 981 milioni di euro per l'effetto combinato delle due nuove tranches di emissione del prestito obbligazionario relativo al Programma Euro Medium Term Notes per 1.350 milioni di euro e del nuovo prestito Eurofima per 250 milioni

di euro e dei rimborsi della prima emissione obbligazionaria a valere sul Programma Euro Medium Term Notes per 613 milioni di euro.

La voce finanziamenti da banche (sia quota a medio/lungo che quota a breve) presenta una va-



riazione negativa di 741 milioni di euro principalmente per l'effetto congiunto e contrapposto dei seguenti fenomeni:

- * decremento della provvista a breve per 918 milioni di euro;
- * riduzione degli scoperti di conto corrente per 147 milioni di euro;
- * rimborsi delle quote capitale per prestiti per 433 milioni di euro, finanziati da BEL e Intesa Sanpaolo destinati all'acquisto di nuovo materiale rotabile per la media e lunga percorrenza e per il trasporto regionale;

- * rimborsi delle quote capitale dei prestiti per 14 milioni di euro, finanziati da Banco di Sardegna, inerente al valore di indennizzo per la risoluzione della convenzione vigente con Tunnel Gest SpA;
- * diminuzione per l'ordinario andamento delle operazioni di finanziamento effettuate dal Gruppo per 17 milioni di euro;
- * sottoscrizione di nuovi finanziamenti con Unicredit e Intesa San Paolo per 700 milioni di euro;

* aumento per le operazioni di factoring e confirming per 88 milioni di euro.

I debiti verso altri finanziatori (sia quota a medio/lungo che quota a breve) si decrementano di 130 milioni di euro sostanzialmente per effetto del rimborso della quota capitale e interessi di CDP e Targeted Longer Term Refinancing Operations - TLTRO.

Di seguito la tabella con la composizione della Posizione finanziaria netta al 31 dicembre 2021 confrontata con il 31 dicembre 2020:

valori in milioni di euro

POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	31.12.2021	31.12.2020	VARIAZIONE
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA A BREVE TERMINE	(352)	1.106	(1.458)
Conti correnti di tesoreria	(972)	(477)	(495)
Crediti vs MEF per contributi quindicennali da riscuotere		(504)	504
Debiti verso altri finanziatori	11	131	(120)
Finanziamenti da banche	2.264	3.086	(822)
Prestiti obbligazionari	499	615	(116)
Diritti concessori finanziari correnti	(1.599)	(1.412)	(187)
Acconti per opere da realizzare correnti	577	430	147
Passività finanziarie correnti	152	140	12
Altro	(1.284)	(903)	(381)
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA A MEDIO/LUNGO TERMINE	9.239	7.787	1.452
Crediti vs MEF per contributi quindicennali da riscuotere			
Debiti verso altri finanziatori	22	32	(10)
Finanziamenti da banche	1.846	1.765	81
Prestiti obbligazionari	7.033	5.936	1.097
Diritti concessori finanziari non correnti	(1.554)	(1.891)	337
Acconti per opere da realizzare non correnti	1.171	1.215	(44)
Passività finanziarie non correnti	572	635	(63)
Altro	149	95	54
TOTALE COMPLESSIVO	8.887	8.893	(6)

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	31.12.2020	EFFETTO DA RENDICONTO FINANZIARIO	EFFETTI NON MONETARI				31.12.2021
			VARIAZIONE AREA	EFFETTI IFRS 16	RISERVA CFH	ALTRO	
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve e a medio/lungo termine	11.565	107				2	11.674
Variazione delle altre attività finanziarie	(1.691)	557			(4)	(24)	(1.162)
Variazione delle altre passività finanziarie	1.538	(166)		125	(18)	1	1.480
TOTALE	11.412	498		125	(22)	(21)	11.992

39. TFR E ALTRI BENEFICI AI DIPENDENTI (CLC) (1.030 MILIONI DI EURO)

valori in milioni di euro

	2021	2020
Valore attuale obbligazioni TFR	887	1.005
Valore attuale obbligazioni CLC	55	57
Valore attuale obbligazioni altri benefici definiti ai dip.ti	88	11
TOTALE VALORE ATTUALE OBBLIGAZIONI	1.030	1.073

La tabella seguente illustra le variazioni intervenute nel valore attuale della passività per obbligazioni a benefici definiti.

valori in milioni di euro

	2021	2020
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	1.073	1.221
Service Costs	2	9
Interest cost (*)	1	2
(Utili) perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto	48	43
Anticipi, utilizzi e altre variazioni	(94)	(202)
TOTALE OBBLIGAZIONI A BENEFICI DEFINITI	1.030	1.073

(*) con rilevazione a Conto Economico

IPOTESI ATTUARIALI

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale:

	2021	2020
Tasso di attualizzazione TFR	0,38%	(0,06)%
Tasso di attualizzazione CLC	0,98%	0,70%
Tasso annuo incremento TFR	2,81%	2,40%
Tasso di inflazione TFR	1,75%	1,20%
Tasso di inflazione CLC	1,75%	1,20%
Tasso atteso di turnover dei dipendenti TFR	3,38%	3,40%
Tasso atteso di turnover dei dipendenti CLC	3,10%	3,10%
Tasso atteso di anticipazioni	1,96%	1,97%
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%	888	56	
Tasso di inflazione -0,25%	918	54	
Tasso di attualizzazione +0,25%	912	54	
Tasso di attualizzazione -0,25%	894	57	
Tasso di turnover + 1%	897		
Tasso di turnover - 1%	909		
Duration del piano	6	20	
Erogazione 1° anno	98	4	
Erogazione 2° anno	81	4	
Erogazione 3° anno	103	4	
Erogazione 4° anno	99	4	
Erogazione 5° anno	83	3	

40. FONDO PER RISCHI ED ONERI (2.423 MILIONI DI EURO)

Le tabelle seguenti riportano le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni intervenute nell'esercizio 2021 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	31.12.2020	ACC.NTI	UTILIZZI E ALTRE VARIAZIONI	RILASCIO FONDI ECCEDENTI	31.12.2021
Fondo imposte	12				12
Altri fondi	2.425	462	(189)	(300)	2.398
TOTALE NON CORRENTE	2.437	462	(189)	(300)	2.410

valori in milioni di euro

QUOTA A BREVE DEI FONDI RISCHI E ONERI	31.12.2020	ACC.NTI	UTILIZZI E ALTRE VARIAZIONI	31.12.2021
Altri fondi	18	13	(18)	13
TOTALE CORRENTE	18	13	(18)	13

Di seguito si fornisce il dettaglio delle principali poste che compongono la voce Altri fondi.

Il Fondo Gestione Bilaterale di Sostegno al Reddito, costituito per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione, che ammonta a 127 milioni di euro, è rimasto invariato rispetto allo scorso esercizio.

Il Fondo per incentivi all'esodo del personale ammonta a 35 milioni di euro; nel corso dell'esercizio è stato accantonato per 25 milioni di euro, a fronte degli oneri da sostenere per i processi di change management e di razionalizzazione dell'assetto produttivo del Gruppo, ed utilizzato per 1 milione di euro.

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 73 milioni di euro. Gli oneri accantonati nel corso del 2021 sono pari a 16 milioni di euro; il fondo è stato poi utilizzato, per complessivi 23 milioni di euro, a

copertura delle spese e degli oneri contributivi relativi a vertenze nei confronti del personale.

I Fondi per contenzioso nei confronti dei terzi, che sono pari a 1.558 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 32 - Altre attività correnti e non correnti, sono stati nel corso dell'esercizio adeguati per circa 232 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 83 milioni di euro, e rilasciati, per minori esigenze complessive su alcuni contenziosi in essere e per la favorevole conclusione di alcune cause, per circa 260 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 61 milioni di euro, è stato utilizzato nell'esercizio per 5 milioni di euro a copertura dei costi di bonifica sostenuti.

Gli "Altri fondi diversi" (pari a circa 544 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 2021 sono stati effettuati accantonamenti per probabili rischi ed oneri futuri per 202 milioni di euro; i fondi in questione sono inoltre stati rilasciati a conto economico per 40 milioni di euro per minori esigenze a fronte di controversie pendenti e rischi di natura contrattuale ed utilizzati per 104 milioni di euro, essenzialmente a copertura degli oneri sostenuti per obblighi contrattuali, tra cui si evidenzia l'utilizzo, per 84 milioni di euro, del fondo accantonato nello scorso esercizio da Trenitalia c2c a copertura dell'onerosità del contratto stipulato con il DfT (Department for Transport) inglese.

41. ACCONTI PER OPERE DA REALIZZARE NON CORRENTI E CORRENTI (1.748 MILIONI DI EURO)

Gli acconti per opere da realizzare correnti e non correnti, pari complessivamente a 1.748 milioni di euro (quota corrente pari a 577 milioni di euro), pari al 31 dicembre 2020 a 1.645 milioni di euro, dei quali 431 milioni correnti, si riferiscono alla quota di contributi già incassata a fronte di lavori ancora da eseguire relativi alla società Anas SpA.

La voce accoglie principalmente acconti ricevuti a valere su fonti di finanziamento assegnate negli esercizi passati, quali i residui passivi ex art. 7 L.178/2002, apporti a capitale 2003-2005, ex FAS e Fondi sviluppo e coesione, per le quali non esisteva un vin-

colo di rendicontazione preventiva all'incasso. A fronte di tali acconti si evidenziano interventi ancora da realizzare e programmati per i prossimi esercizi ed interventi in corso di realizzazione, che hanno generato ribassi d'asta ed economie, in attesa di essere impiegate sull'intervento stesso o destinate ad altri programmi previa definizione con i Ministeri competenti. La voce comprende anche il valore delle manutenzioni straordinarie ancora da realizzare finanziate con la quota parte dei ricavi da integrazione canone art.19 c.9-bis Legge 102/09 sospesi negli esercizi fino al 2016 (82 milioni di euro).

La variazione rispetto allo scorso esercizio, pari a 102 milioni di euro, è generata sostanzialmente dai nuovi acconti ricevuti (453 milioni di euro), dall'incremento di opere totalmente finanziate non programmate nel 2019 per le quali è stato avviato l'iter di approvazione nel corso del 2020 (3 milioni di euro), dal decremento degli acconti dell'esercizio precedente per effetto della produzione realizzata nel periodo al netto dei relativi incassi (-350 milioni di euro) e dall'effetto - al netto del reversal degli anni precedenti - delle attualizzazioni di periodo (-4 milioni di euro).



42. PASSIVITÀ FINANZIARIA NON CORRENTI E CORRENTI (INCLUSI I DERIVATI) (1.517 MILIONI DI EURO)

valori in milioni di euro

	31.12.2021			31.12.2020			VARIAZIONI		
	NON CORRENTI	CORRENTI	TOTALE	NON CORRENTI	CORRENTI	TOTALE	NON CORRENTI	CORRENTI	TOTALE
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari derivati di copertura	9	2	11	20	6	26	(11)	(4)	(15)
Passività del leasing	572	152	724	635	140	775	(63)	12	(51)
Altre passività finanziarie	723	59	782	726	23	749	(3)	36	33
TOTALE	1.304	213	1.517	1.381	169	1.550	(77)	44	(33)

La voce “Strumenti finanziari derivati di copertura” riporta essenzialmente il valore complessivo delle operazioni di Interest Rate Swap, Interest Rate Collar, Forward Rate Agreement e Fair Value Hedge, calcolato con le formule di valutazione standard di mercato (fair value) così come indicato dall’IFRS 13, concluse dalle società del Gruppo FS Italiane a copertura dell’oscillazione di tassi di interesse nei finanziamenti di medio/lungo termine a tasso variabile e a copertura dei tassi finanziari. Il decremento della voce, pari a 15 milioni di euro, è dovuto alla variazione in diminuzione del fair value degli strumenti stessi.

La voce Passività del leasing è pari a 724 milioni di euro. La variazione in diminuzione, pari a 51 milioni di euro, è generata essenzialmente dall’effetto congiunto dei nuovi debiti rilevati in contropartita ai diritti d’uso (95 milioni di euro), degli oneri finanziari di competenza del periodo (23 milioni di euro), dei pagamenti effettuati nel periodo (177 milioni di euro), nonché della rilevante oscillazione della Sterlina Inglese, che ha comportato una variazione positiva sui contratti in valuta estera (4 milioni di euro).

Relativamente ai contratti di leasing, non ci sono al momento opzioni di proroga ragionevolmente optabili.

La variazione delle Altre passività finanziarie è dovuta principalmente all’effetto combinato dell’incremento del debito finan-

ziario nei confronti delle società TPER (20 milioni di euro) e Nugo in liquidazione (5 milioni di euro) e dell’aumento degli scoperti di c/c bancario (16 milioni di euro) correlati alle temporanee esigenze di liquidità del Gruppo, della diminuzione degli acconti incassati da Anas SpA per opere non ancora realizzate per le quali, in mancanza di una specifica programmazione, non è certa la realizzazione (1 milione di euro) e della diminuzione del debito verso la collegata CAV (5 milioni di euro).

Metodologia di valutazione del fair value

Gli strumenti derivati presenti nel portafoglio del Gruppo sono di natura OTC e rientrano nella valutazione al Livello 2, sulla base della fair value hierarchy stabilita dall’IFRS 7.

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, della curva Basis GBP vs EUR, della curva Swap vs GBP LIBOR 6 mesi, 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).



43. DEBITI COMMERCIALI NON CORRENTI E CORRENTI (6.460 MILIONI DI EURO)

La voce è così dettagliata:

valori in milioni di euro

	31.12.2021			31.12.2020			VARIAZIONI		
	NON CORRENTI	CORRENTI	TOTALE	NON CORRENTI	CORRENTI	TOTALE	NON CORRENTI	CORRENTI	TOTALE
Debiti verso fornitori	11	6.132	6.143	21	5.390	5.411	(10)	742	732
Acconti commerciali	4	124	128	5	96	101	(1)	28	27
Deb. commerciali v/ società del Gruppo		168	168		82	82		86	86
Passività da contratto per lavori in corso su ordinazione		21	21		18	18		3	3
TOTALE	15	6.445	6.460	26	5.586	5.612	(11)	859	848

La voce Debiti commerciali correnti e non correnti evidenzia, a livello complessivo, un incremento rispetto al periodo precedente di 848 milioni di euro sostanzialmente ascrivibile all'incremento delle voci Debiti verso fornitori (+732 milioni di euro) e De-

biti commerciali v/società del Gruppo (+86 milioni di euro).

Con riferimento ai Debiti verso fornitori, l'incremento è principalmente riconducibile ai maggiori lavori effettuati nel corso dell'esercizio 2021 per progetti di investimento sulla rete

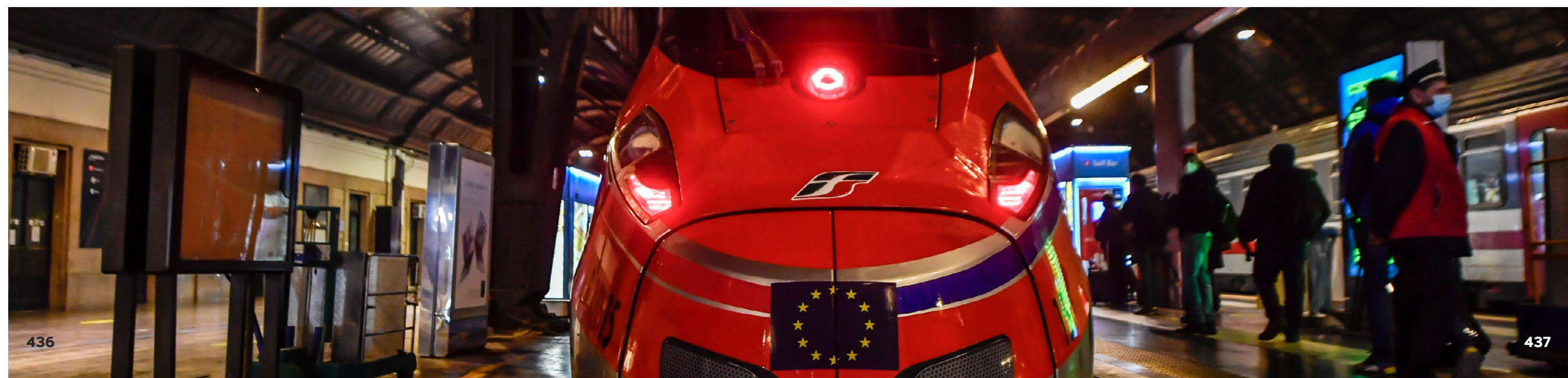
AV-AC e tradizionale (+431 milioni di euro) e sulla rete stradale e autostradale (+123 milioni di euro), nonché alla rinegoziazione dei contratti di fornitura con uno dei principali fornitori di materiale rotabile e delle nuove consegne dei convogli dell'Alta

Velocità per la tratta Milano-Parigi che ha comportato uno slittamento, al 2022, della regolazione finanziaria dei relativi debiti (+216 milioni di euro), al quale si contrappone la normale dinamica dei pagamenti di periodo (-22 milioni di euro, di cui 8

milioni relativi alla commessa Metro Riyadh).

La voce Debiti commerciali verso società del Gruppo accoglie i debiti nei confronti delle società Tper e Trenord per i biglietti di competenza delle suddette società venduti da

Trenitalia; l'incremento di 86 milioni di euro rispetto al saldo dello scorso esercizio è prevalentemente dovuto all'incremento dell'offerta commerciale rispetto all'esercizio precedente, fortemente impattato dalla pandemia da Covid-19.



44. ALTRE PASSIVITÀ NON CORRENTI E CORRENTI (7.099 MILIONI DI EURO)

La voce è così dettagliata:

valori in milioni di euro

	31.12.2021			31.12.2020			VARIAZIONI		
	NON CORRENTI	CORRENTI	TOTALE	NON CORRENTI	CORRENTI	TOTALE	NON CORRENTI	CORRENTI	TOTALE
Acconti per contributi		4.854	4.854		3.019	3.019		1.835	1.835
Acconti verso clienti		2	2		3	3		(1)	(1)
Debiti vs Ist. di Prev. e di Sic. Soc.	18	283	301	24	289	313	(6)	(6)	(12)
Debiti per IVA		5	5		18	18		(13)	(13)
Altri debiti verso società del Gruppo		4	4		3	3		1	1
Altri debiti e ratei/risconti passivi	106	1.827	1.933	116	1.837	1.953	(10)	(10)	(20)
TOTALE	124	6.975	7.099	140	5.169	5.309	(16)	1.806	1.790

Gli Acconti per contributi sono principalmente legati:

- * ai nuovi stanziamenti a favore di FS SpA relativi al progetto Tunnel Euralpin Lyon Turin Sas - TELT Sas (già Lyon Turin Ferroviarie Sas - LTF Sas), come già

descritto nel paragrafo relativo alle *Altre Attività correnti e non correnti* a cui si rimanda;

- * agli acconti iscritti principalmente da RFI SpA a fronte di contributi in conto impianti stanziati da parte dello Stato (MEF e MIMS),

dell'Unione Europea e da parte di Altre Amministrazioni, destinati agli investimenti da effettuare sulla rete infrastrutturale.

Nella tabella seguente sono dettagliati i movimenti relativi agli acconti per contributi del Gruppo FS:

valori in milioni di euro

	31.12.2020	INCREMENTI	DECREMENTI	ALTRE VARIAZIONI	31.12.2021
Acconti per contributi:					
- Ministero dell'Economia e Finanze (MEF)	513	6.584	(6.330)	(23)	744
- Ministero delle Infrastrutture e delle Mobilità Sostenibili (MIMS)	1.853	2.319	(307)	3	3.868
- FESR	31	91	(91)		31
- TEN	35	15	(28)		22
- Altri	587	459	(857)		189
TOTALE	3.019	9.468	(7.613)	(20)	4.854

Gli incrementi degli acconti relativi al MEF e MIMS includono i nuovi crediti per contributi stanziati nell'anno, che trovano corrispondenza nel paragrafo Altre attività correnti e non correnti e Attività finanziarie.

I decrementi degli acconti sono relativi all'iscrizione dei contributi negli Immobili, impianti e macchinari e nelle Attività Immateriali, a cui si rimanda per un maggiore dettaglio, e per 29 milioni di euro si riferiscono a contributi iscritti a conto economico a copertura di oneri finanziari.

Le altre variazioni si riferiscono per 28 milioni di euro al decremento netto connesso all'aumento di capitale sociale della società Tunnel

Ferroviario del Brennero SpA, come meglio descritto nelle Partecipazioni, a cui si rimanda per un maggiore dettaglio.

La voce Altri debiti e ratei e risconti passivi pari a 1.933 milioni di euro accoglie debiti verso il personale (446 milioni), che si riferiscono in parte al fondo per il perseguimento delle politiche attive a sostegno del reddito e dell'occupazione (22 milioni di euro), depositi cauzionali (132 milioni di euro), debiti verso società concessionarie (322 milioni di euro), debiti verso Erario (138 milioni di euro), ratei e risconti (99 milioni di euro) e altri debiti diversi (774 milioni di euro).

45. DEBITI PER IMPOSTE SUL REDDITO (6 MILIONI DI EURO)

Il saldo dell'esercizio 2021, pari a 6 milioni di euro (4 milioni di euro al 31 dicembre 2020), accoglie per 4 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 2 milioni di euro le imposte sul reddito delle società estere.

46. 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.

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 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'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.

niale 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 a un'obbligazione contrattuale e deriva principalmente dai crediti finanziari verso la pubblica amministrazione, dai crediti commerciali e dagli investimenti finanziari del Gruppo FS Italiane.

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 una specifica policy che definisce 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 FS Italiane 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 del Gruppo FS Italiane al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020, 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

	31.12.2021				
	PUBBLICA AMMINISTRAZIONE	CLIENTI TERZI	ISTITUTI FINANZIARI	SOCIETÀ DEL GRUPPO	TOTALE
Crediti commerciali correnti e non correnti	1.365	1.507		104	2.976
Altre attività correnti e non correnti	8.367	1.383		53	9.803
Attività finanziarie correnti e non correnti	3.153	661	75	13	3.902
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti			2.080		2.080
TOTALE ATTIVITÀ FINANZIARIE (*)	12.885	3.551	2.155	170	18.761

(*) 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

	31.12.2020				
	PUBBLICA AMMINISTRAZIONE	CLIENTI TERZI	ISTITUTI FINANZIARI	SOCIETÀ DEL GRUPPO	TOTALE
Crediti commerciali correnti e non correnti	1.175	1.087		237	2.499
Altre attività correnti e non correnti	6.838	1.162	2	113	8.115
Attività finanziarie correnti e non correnti	3.807	599	111	65	4.582
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti			1.190		1.190
TOTALE ATTIVITÀ FINANZIARIE (*)	11.820	2.848	1.303	415	16.386

(*) Non sono inclusi i ratei e i risconti, i crediti tributari, il denaro e i valori in cassa e le partecipazioni

valori in milioni di euro

31.12.2021						
	SCADUTI DA					
	NON SCADUTI	0-180	180-360	360-720	OLTRE 720	TOTALE
Pubblica Amministrazione (lordo)	11.251	136	182	791	700	13.060
Fondo Svalutazione	(15)			(3)	(157)	(175)
PUBBLICA AMMINISTRAZIONE (NETTO)	11.236	136	182	788	543	12.885
Clienti terzi (lordo)	2.996	601	77	130	738	4.542
Fondo Svalutazione	(198)	(142)	(12)	(32)	(607)	(991)
CLIENTI TERZI (NETTO)	2.798	459	65	98	131	3.551
Istituti finanziari (lordo)	1.677	456	20	3		2.156
Fondo Svalutazione	(1)					(1)
ISTITUTI FINANZIARI (NETTO)	1.676	456	20	3		2.155
Società del gruppo (lordo)	160	3	1	7	5	176
Fondo Svalutazione				(6)		(6)
SOCIETÀ DEL GRUPPO (NETTO)	160	3	1	1	5	170
TOTALE ATTIVITÀ FINANZIARIE	15.870	1.054	268	890	679	18.761

valori in milioni di euro

31.12.2020						
	SCADUTI DA					
	NON SCADUTI	0-180	180-360	360-720	OLTRE 720	TOTALE
Pubblica Amministrazione (lordo)	10.371	112	146	721	619	11.969
Fondo Svalutazione	(14)	(1)		(8)	(126)	(149)
PUBBLICA AMMINISTRAZIONE (NETTO)	10.357	111	146	713	493	11.820
Clienti terzi (lordo)	2.416	302	106	167	749	3.740
Fondo Svalutazione	(200)	(9)	(16)	(37)	(630)	(892)
CLIENTI TERZI (NETTO)	2.216	293	90	130	119	2.848
Istituti finanziari (lordo)	1.213	73	15	2	1	1.304
Fondo Svalutazione	(1)					(1)
ISTITUTI FINANZIARI	1.212	73	15	2	1	1.303
Società del gruppo (lordo)	376	4	14	11	23	428
Fondo Svalutazione				(6)	(7)	(13)
SOCIETÀ DEL GRUPPO (NETTO)	376	4	14	5	16	415
TOTALE ATTIVITÀ FINANZIARIE	14.161	481	265	850	629	16.386

L'esposizione complessiva e l'impairment derivato di ciascuna classe di credito è stata riclassificata per classe di rischio al 31 dicembre 2021, così come determinato dall'agenzia di rating Standard & Poor's, e illustrata nella tabella sotto riportata:

valori in milioni di euro

	31.12.2021				
	FVTPL	FVOCI		COSTO AMMORTIZZATO	
			12-MONTHS EXPECTED CREDIT LOSSES	12-MONTHS EXPECTED CREDIT LOSSES	LIFETIME - NOT IMPAIRED
DA AAA A BBB-	2	(2)	8.797	6.731	417
da BB a BB+			1.560	666	194
da B a CCC			152	248	411
DA CC A C			14	744	
D					
VALORI CONTABILI LORDI	2	(2)	10.523	8.389	1.022
Fondo Svalutazione			(53)	(442)	(678)
VALORE NETTO	2	(2)	10.470	7.947	344

valori in milioni di euro

	31.12.2020				
	FVTPL	FVOCI		COSTO AMMORTIZZATO	
			12-MONTHS EXPECTED CREDIT LOSSES	12-MONTHS EXPECTED CREDIT LOSSES	LIFETIME - NOT IMPAIRED
DA AAA A BBB-			6.630	7.134	299
da BB a BB+			1.199	68	181
da B a CCC			72	735	504
DA CC A C			13	709	
D					
VALORI CONTABILI LORDI			7.914	8.646	984
Fondo Svalutazione			(62)	(422)	(674)
VALORE NETTO			7.852	8.224	310

I movimenti del fondo svalutazione dei titoli svalutati nel corso dell'esercizio sono riportati di seguito.

valori in milioni di euro

	31.12.2021			
	12-MONTHS EXPECTED CREDIT LOSSES	LIFETIME - NOT IMPAIRED	LIFETIME - IMPAIRED	TOTALE
SALDO AL 1° GENNAIO 2021	59	422	677	1.158
Rivalutazione/Svalutazione netta del fondo	2	13	32	47
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito - deteriorato	(6)	6		
Passaggio a ECL lungo tutta la vita del credito - non deteriorato				
Attività finanziarie rimborsate	(2)	(5)	(19)	(26)
Nuove attività acquisite		9	7	16
Utilizzo fondo		(3)	(19)	(22)
SALDO AL 31 DICEMBRE 2021	53	442	678	1.173

RISCHIO DI LIQUIDITÀ

Il rischio liquidità è il rischio che un'entità abbia difficoltà ad adempiere alle obbligazioni associate a passività finanziarie da regolare consegnando disponibilità liquide o un'altra attività finanziaria. I flussi di cassa, le necessità di finanziamento e la liquidità delle società del Gruppo sono generalmente monitorati e gestiti centralmente sotto il controllo della struttura Finanza della Direzione Centrale Finanza, Investor Relations, Assicurazioni e Patrimonio,

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 si è dotata nel corso del 2021 di una nuova linea di credito (cd. Sustainability linked Back-up Facility) dell'importo di euro 2,5 miliardi, con una finalità general purpose concessa a FS su base rotativa (cd. revolving) e con impegno irrevocabile all'erogazione delle somme (cd. committed) e di durata pari a 3 anni.

Il Gruppo ha inoltre a disposizione numerose linee di credito uncommitted concesse dal sistema bancario.

Nella tabella sotto riportata viene declinata la scadenza dei flussi finanziari contrattuali delle passività finanziarie al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020, indicate al lordo degli interessi da versare:

valori in milioni di euro

31 DICEMBRE 2021	6 MESI O MENO	6-12 MESI	1-2 ANNI	2-5 ANNI	OLTRE 5 ANNI	TOTALE
Prestiti obbligazionari	145	375	750	3.097	3.540	7.907
Finanziamenti da banche	1.356	909	561	1.031	340	4.197
Debiti verso altri finanziatori	6	7	13	4	2	32
Debiti finanziari verso società del Gruppo						
Passività finanziarie	58	2	1	1	720	782
Passività del leasing	63	141	115	172	321	812
DEBITI FINANZIARI NON DERIVATI	1.628	1.434	1.440	4.305	4.923	13.730
DEBITI COMMERCIALI	2.224	4.112	16			6.352
DEBITI FINANZIARI DERIVATI	6	3	(1)	(4)	1	5
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE	3.858	5.549	1.455	4.301	4.924	20.087

valori in milioni di euro

31 DICEMBRE 2020	6 MESI O MENO	6-12 MESI	1-2 ANNI	2-5 ANNI	OLTRE 5 ANNI	TOTALE
Prestiti obbligazionari	26	645	515	2.563	3.049	6.798
Finanziamenti da banche	2.163	926	670	797	390	4.946
Debiti verso altri finanziatori	(189)	67	15	44	230	167
Debiti finanziari verso società del Gruppo						
Passività finanziarie	17	7	1	3	722	750
Passività del leasing	56	105	212	184	347	904
DEBITI FINANZIARI NON DERIVATI	2.073	1.750	1.413	3.591	4.738	13.565
DEBITI COMMERCIALI	2.385	3.207	26			5.618
DEBITI FINANZIARI DERIVATI	7	6	7	3	(2)	21
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE	4.465	4.963	1.446	3.594	4.736	19.204

I flussi contrattuali dei finanziamenti a tasso variabile sono stati calcolati utilizzando i tassi forward stimati alla data di chiusura di bilancio. I valori sono comprensivi delle quote capitali e delle quote interessi.

Nella tabella seguente sono riportati i rimborsi delle passività finanziarie non derivate e dei debiti commerciali in base alla scadenza entro 12 mesi, da 1 a 5 anni e oltre i cinque anni.

valori in milioni di euro

31 DICEMBRE 2021	VALORE CONTABILE	ENTRO 12 MESI	1-5 ANNI	OLTRE 5 ANNI
Prestiti obbligazionari	7.532	501	3.668	3.363
Finanziamenti da banche	4.110	2.252	1.553	305
Debiti verso altri finanziatori	33	13	18	2
Debiti finanziari verso società del Gruppo				
Passività finanziarie	782	60	1	721
Passività del leasing	724	167	246	311
DEBITI FINANZIARI NON DERIVATI	13.181	2.993	5.486	4.702
DEBITI COMMERCIALI	6.460	6.436	24	

valori in milioni di euro

31 DICEMBRE 2020	VALORE CONTABILE	ENTRO 12 MESI	1-5 ANNI	OLTRE 5 ANNI
Prestiti obbligazionari	6.551	632	2.852	3.067
Finanziamenti da banche	4.851	3.067	1.420	364
Debiti verso altri finanziatori	163	(127)	49	241
Debiti finanziari verso società del Gruppo				
Passività finanziarie	749	24	1	724
Passività del leasing	775	139	331	305
DEBITI FINANZIARI NON DERIVATI	13.089	3.735	4.653	4.701
DEBITI COMMERCIALI	5.612	5.586	26	

Si evidenzia che, le passività in scadenza entro 6 mesi o meno, sono rappresentate principalmente 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, compresa quella del leasing, e da finanziamenti da banche.

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 FS Italiane, nello svolgimento della sua attività operativa, è esposto a diversi rischi di mercato e, principalmente, al rischio dell'oscilla-

zione 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 FS Italiane 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 e RFI) hanno scelto di effettuare operazioni di copertura sulla base di specifiche policy di gestione del rischio approvate dai rispettivi CdA ed implementate

con il supporto tecnico e operativo della Capogruppo.

Pur nelle diverse personalizzazioni riconducibili alle peculiarità finanziarie e di business proprie delle diverse società, l'obiettivo comune delle policy adottate si concretizza nella limitazione delle variazioni dei flussi di cassa associati alle operazioni di finanziamento in essere ed ove possibile, nello sfruttamento delle opportunità di ottimizzazione del costo del debito derivanti dall'indicizzazione del debito a tasso variabile.

In attuazione delle suddette policy, il Gruppo utilizza esclusivamente strumenti finanziari derivati di copertura cd. plain vanilla quali interest rate swap, interest rate collar ed interest rate cap.

La seguente tabella riporta i finanziamenti a tasso variabile e a tasso fisso.

valori in milioni di euro

	VALORE CONTABILE	FLUSSI FINANZIARI CONTRATTUALI	QUOTA CORRENTE	1 E 2 ANNI	2 E 5 ANNI	OLTRE 5 ANNI
Tasso variabile	6.670	7.573	1.933	1.133	2.222	2.285
Tasso fisso	6.511	6.157	1.129	307	2.083	2.638
Saldo al 31 dicembre 2021	13.181	13.730	3.062	1.440	4.305	4.923
Tasso variabile	6.314	6.624	2.092	1.058	1.414	2.060
Tasso fisso	6.775	6.941	1.731	355	2.177	2.678
SALDO AL 31 DICEMBRE 2020	13.089	13.565	3.823	1.413	3.591	4.738

La seguente tabella riporta l'incidenza dei finanziamenti a tasso variabile e a tasso fisso prima e dopo la considerazione degli strumenti derivati di copertura che convertono i tassi variabili in tassi fissi ovvero che forniscono protezione verso rialzi del tasso variabile oltre livelli massimi predefiniti.

	31.12.2021	31.12.2020
Prima della copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	51%	48%
Tasso fisso	49%	52%
Dopo la copertura con strumenti derivati		
Tasso variabile	24%	47%
Tasso variabile protetto	11%	3%
TASSO FISSO	65%	50%

L'incidenza sopra analizzata risulta nei limiti di quanto previsto dalla policy di gestione del rischio di tasso di interesse sopra richiamata.

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 point dei tassi di interessi Euribor applicati ai finanziamenti passivi nel corso del 2021.

	SHIFT + 50 BPS	SHIFT - 50 BPS
Maggiori/(Minori) interessi passivi per debiti a tasso variabile	18	(12)
Net Cash Flow da operazioni di copertura	(7)	7
TOTALE	11	(5)

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 2020 sul fair value degli strumenti derivati di copertura:

valori in milioni di euro

	SHIFT + 50 BPS	SHIFT - 50 BPS
Fair value derivati di copertura	20	(10)
TOTALE	20	(10)

RISCHIO DI CAMBIO

Il Gruppo è principalmente attivo nel mercato italiano ed è pertanto esposto solo limitatamente al rischio di cambio derivante dalle diverse valute in cui opera relative sostanzialmente a contratti stipulati da Italferr.

Nel mese di febbraio 2017, Trenitalia UK, società di diritto inglese costituita nel corso del 2016 e controllata al 100% da Trenitalia SpA, ha acquistato la società NXET Trains Limited. La liquidità necessaria

all'operazione di acquisto è stata messa a disposizione in parte dalla Capogruppo sotto forma di prestito intercompany vs. Trenitalia UK per GBP 60 milioni e per la restante parte per mezzo di un aumento di capitale posto in essere da Trenitalia a favore di Trenitalia UK per GBP 13 milioni. A fronte dell'esposizione intercompany di FS Italiane vs. Trenitalia UK sono stati stipulati Cross Currency Swap a copertura del rischio di cambio.

GESTIONE DEL CAPITALE PROPRIO

L'obiettivo del Gruppo FS Italiane 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 Italiane si prefigge inoltre l'obiettivo di mantenere una struttura ottimale del capitale in modo da ridurre il costo dell'indebitamento.



47. 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 SpA/gruppo COSIAC: nel 2011 il gruppo COSIAC ha incardinato innanzi al Tribunale Civile di Roma una azione risarcitoria dei danni (per un importo di circa 1 miliardo di euro) derivanti dalla asserita violazione delle regole di correttezza, imparzialità e buona fede nell'esecuzione della Concessione di prestazioni integrate relativa al raddoppio della Linea Ferroviaria Tommaso Natale - Carini ed al collegamento con l'aeroporto di Punta Raisi. Con sentenza n. 9769/2015 il Tribunale di Roma, in totale accoglimento delle difese di RFI SpA e con condanna di COSIAC SpA alla rifusione delle spese di lite, ha dichiarato la propria carenza di giurisdizione in favore del giudice amministrativo per quanto concerne i profili di danno extracontrattuale da illecito provvedimento ed ha rigettato le altre domande di responsabilità (contrattuale e precontrattuale). COSIAC SpA ha proposto appello contro

tale sentenza. Con sentenza n. 1477 del 1 marzo 2019, la Corte di Appello di Roma, in parziale accoglimento dell'appello formulato da COSIAC, ha rimesso la causa al Tribunale riconoscendo la giurisdizione del giudice ordinario sul presupposto che la domanda esercitata in giudizio da COSIAC SpA sia espressione di un diritto soggettivo nascente da un contratto di diritto privato. Contro tale sentenza RFI ha proposto ricorso in Cassazione e ricorso per revocazione avanti la Corte d'Appello, per contrasto con i giudicati già formati in sede civile e amministrativa, anche in punto di giurisdizione. Con atto di citazione notificato il 3 maggio 2019, COSIAC SpA ha riassunto la causa avanti il Tribunale Civile di Roma. RFI SpA si è costituita in giudizio chiedendo la sospensione del giudizio in attesa che la Corte di Cassazione e la Corte di Appello in sede di revocazione si pronuncino sulle questioni della giurisdizione e del contrasto di giudicati. Sulla richiesta di sospensione il Giudice ha posticipato ogni decisione all'esito della lettura delle memorie delle parti. L'udienza per la precisazione delle conclusioni è stata fissata al 26 maggio 2022. Con sentenza n. 28388/2020 del 14 dicembre 2020, la Cassazione SS.UU. ha rigettato il ricorso di RFI SpA confermando la decisione del Giudice di Appello. Avverso tale sentenza

RFI SpA ha proposto ricorso per revocazione avanti la Suprema Corte: il giudizio è allo stato pendente, si è in attesa della decisione. È altresì ancora pendente il summenzionato giudizio di revocazione avanti la Corte d'Appello, per contrasto con i giudicati già formati in sede civile e amministrativa, anche in punto di giurisdizione (l'udienza di comparizione, più volte rinviata d'ufficio, è stata fissata al 13 aprile 2023);

* Contenziosi con fornitore: la società Trenitalia SpA ha in essere due importanti contenziosi con uno dei principali fornitori di materiale rotabile; nel corso del 2019 sono state emesse le sentenze di primo grado favorevoli alla Società; entrambe le sentenze sono state appellate dalle controparti. Un giudizio di appello si è concluso favorevolmente con sentenza n. 1430/21 del 4 novembre 2021 mentre l'altro giudizio è stato rinviato per precisazioni delle conclusioni a settembre 2022. Con riferimento agli eventuali oneri che dovessero manifestarsi con sentenza definitiva, questi sostanzialmente costituirebbero comunque un maggior valore degli investimenti di riferimento;

* Anas SpA/Strada dei Parchi (SdP): in merito al contenzioso con Strada dei Parchi SpA, concessionaria delle Autostrade A24 e A25, si rappresenta

che sono ancora pendenti i seguenti contenziosi:

- a. due giudizi instaurati dinanzi al Tribunale di Roma da Strada dei Parchi (RG n. 33007/2016 e RG n. 77217/2017 per il risarcimento dei danni asseritamente subiti a causa delle condizioni delle autostrade in concessione, valutati complessivamente in circa 550 milioni di euro). I due giudizi sono stati riuniti e decisi con sentenza n. 16036 pubblicata in data 16 novembre 2020, con la quale il Tribunale di Roma ha respinto tutte le domande di Strada dei Parchi, condannandola alla rifusione delle spese di lite. Con atto di citazione notificato in data 17 dicembre 2020, Strada dei Parchi ha proposto appello, pendente dinanzi alla Corte di Appello di Roma, sez. I, RG n. 6914/2020. Il Collegio ha pronunciato l'ordinanza del 22 dicembre 2021, con cui ha ritenuto di non poter dichiarare inammissibile l'appello ai sensi dell'art. 348 bis c.p.c. ed ha disposto un rinvio della causa all'udienza del 26 aprile 2023 per la precisazione delle conclusioni e discussione orale ex art. 281 sexies c.p.c., senza concedere termine per il deposito di note;
- b. il contenzioso trae origine dal decreto ingiuntivo otte-

nuto da Anas SpA relativamente ai crediti delle rate 2017 e 2018, alla nona e decima rata del Fondo Centrale di Garanzia e ai crediti concessori maturati fino a marzo 2019 (RG n. 75938/2019). Le due rate sono state oggetto di un intervento del legislatore che, con l'art. 9 tricies semel del Decreto Legge n. 123/2019, convertito in Legge n. 156/2019, ha disposto la sospensione dell'obbligo di SdP di pagare le rate 2017 e 2018 del corrispettivo della concessione, ciascuna dell'importo di 55.860.000 euro, comprendente gli interessi di dilazione. Con ordinanza del 12 novembre 2020, il giudice ha concesso la provvisoria esecutività del decreto ingiuntivo opposto, ai sensi dell'art. 648 c.p.c., limitatamente all'importo di 29,05 milioni di euro oltre interessi convenzionali, riconoscendo dovuti gli importi fatturati a titolo di canone concessorio (rate 2017 e 2018) e relative integrazioni, nonché la decima rata del debito verso l'ex Fondo Centrale di Garanzia. L'udienza di precisazione delle conclusioni si è tenuta il 9 dicembre 2021. L'importo di 29,05 milioni di euro oltre interessi fino al 5 maggio 2021 (per un importo complessivo di 30,42 milioni di euro) è stato interamente recuperato da Anas

SpA a seguito della notifica dell'atto di precetto di cui al successivo punto c);

- c. in virtù della suddetta ordinanza del 12 novembre 2020, Anas SpA, in data 26 gennaio 2021, ha notificato atto di precetto avverso il quale Strada dei Parchi ha proposto opposizione con atto di citazione notificato in data 5 febbraio 2021, instaurando il giudizio RG n. 9684/2021. La prossima udienza (per precisazione conclusioni) è fissata per il 3 luglio 2023;
- d. procedimento monitorio promosso da Anas SpA dinanzi al Tribunale di Roma volto ad ottenere il pagamento della rata 2019, l'undicesima rata del Fondo Centrale di Garanzia e i crediti concessori relativi al periodo aprile 2019 - luglio 2020, per un importo complessivo di 82,59 milioni di euro oltre interessi. Anas ha ottenuto l'emissione del decreto ingiuntivo n. 16723/2020, opposto da Strada dei Parchi con atto di citazione notificato in data 27 novembre 2020. All'udienza di comparizione fissata al 22 febbraio 2022 il giudice si è riservato sulla domanda di Anas di concessione della provvisoria esecutorietà del decreto ingiuntivo e sulla richiesta di Strada dei Parchi di chia-

- mata in giudizio del MIMS;
- e. in data 22 giugno 2021 è stato depositato, dinanzi al Tribunale di Roma, il ricorso per ingiunzione volto ad ottenere il pagamento della rata 2020, della dodicesima rata del fondo Centrale di Garanzia e per i crediti concessori fino al saldo afferente al 31 marzo 2021 (per un totale di 74,85 milioni di euro). Il ricorso è stato iscritto a ruolo il 29 giugno 2021, in data 13 luglio 2021 è stato emesso il relativo D.I. n. 13091/2021 - non provvisoriamente esecutivo - nei confronti di Strada dei Parchi che ha provveduto ad opporlo con atto di citazione notificato ad Anas SpA in data 24 settembre 2021. L'udienza di prima comparizione indicata in citazione, fissata al 7 marzo 2022, è stata spostata al 9 settembre 2022;
- f. Plus Srl vs Anas SpA, Strada dei Parchi Spa e Ministero per le infrastrutture e la mobilità sostenibili. In data 30 marzo 2021 la Plus Srl proponeva ricorso dinanzi al TAR Lazio nei confronti di Anas e di SdP per l'annullamento del silenzio serbato dalle Amministrazioni resistenti rispetto all'istanza notificata a mezzo PEC il 2 febbraio 2020, con la quale la ricorrente chiedeva di procedere all'acquisizione sanante di aree edificabili in sua proprietà, ex art. 42 bis del DPR 327/2001 nonché

per l'accertamento dell'obbligo di provvedere in relazione alla medesima istanza, mediante l'adozione di provvedimento espresso, secondo quanto disposto dall'art. 42bis del DPR n. 207/2001. In data 9 aprile u.s. si è tenuta l'udienza in Camera di Consiglio ed il Collegio ha rinviato per la discussione all'udienza camerale del 20 ottobre 2021. La ricorrente, con ricorso per motivi aggiunti notificato in data 22 luglio 2021, ha riproposto le stesse domande integrando il contraddittorio nei confronti del MIMS, subentrato ad Anas SpA nel ruolo di concedente dell'A24 nei confronti di Strada dei Parchi SpA. All'esito dell'udienza del 20 ottobre 2021, il TAR Lazio, con ordinanza interlocutoria pubblicata il 21 dicembre 2021, ha disposto una CTU volta ad accertare l'esatta identificazione e delimitazione dei terreni oggetto della dedotta occupazione illegittima e ad individuare le procedure di esproprio, che hanno coinvolto i detti immobili, rinviando per i successivi adempimenti istruttori alla Camera di Consiglio del 6 luglio 2022;

- * Anas SpA e Quadrilatero Marche Umbria SpA/Val di Chienti e consorziate: le due società del Gruppo hanno chiamato in causa "Val di Chienti" e le consorziate - Contraente Generale per la realizzazione del

I Maxilotto (Lavori di completamento della direttrice SS 77 Val di Chienti Civitanova Marche - Foligno tramite realizzazione del tratto Collesentino II - Foligno e interventi di completamento) per 300,49 milioni di euro per oneri dovuti a difforme realizzazione gallerie, a titolo di penale per ritardata ultimazione dei lavori; maggior danno per maggiori costi di manutenzione; maggior danno protrarsi struttura di Quadrilatero e danno all'immagine. Le società convenute si sono costituite con comparsa in data 13 febbraio 2017 con domanda riconvenzionale chiedendo nei confronti di Anas SpA e Quadrilatero Marche Umbria SpA sia il danno all'immagine che i maggiori oneri di cui alle riserve iscritte. Per le riserve per le quali è stata spiegata domanda riconvenzionale anche nei confronti di Anas SpA (pari a 1.129 milioni di euro) si stima un onere di 16 milioni di euro pari alle riserve riconosciute dal CTU in favore di Val di Chienti. All'udienza del 21 settembre 2021, per la precisazione delle conclusioni, la causa è stata trattenuta in decisione con concessione dei termini ex art. 190 c.p.c.;

- * Anas SpA/SALT SpA: con atto di citazione notificato in data 28 settembre 2021, la concessionaria SALT SpA ha convenuto in giudizio Anas SpA, il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e il Ministero dell'economia e delle finanze dinanzi al Tribunale

civile di Firenze, chiedendo che venga accertata la responsabilità delle Amministrazioni convenute, ciascuna per quanto di rispettiva competenza, per i loro inadempimenti agli obblighi derivanti dalla Convenzione del 7 ottobre 1999 e dalla Convenzione Unica del 2 settembre 2009. In particolare la concessionaria, che si trova in regime di prorogatio avendo proseguito la gestione della concessione su richiesta del MIMS dalla data di scadenza della convenzione (31 luglio 2019) ad oggi, lamenta una serie di inadempimenti del Concedente per tutta la durata del rapporto, che avrebbero comportato maggiori oneri dei quali pretende di essere ristorata. Tali oneri ammontano complessivamente a 685 milioni di euro per ritardati investimenti, somma accantonata in bilancio da parte di SALT SpA e di cui l'attrice chiede lo svincolo. Di tale somma, la concessionaria chiede la condanna in solido tra le Amministrazioni convenute, attesa l'unitarietà del rapporto concessorio, ma solo una parte (32,71 milioni di euro) è imputata direttamente ad Anas SpA, la cui responsabilità viene circoscritta, ai fini del riparto interno dell'onere risarcitorio solidale, al periodo precedente al subentro del MIMS nelle funzioni di ente concedente, avvenuto in data 1° ottobre 2012. L'udienza di citazione è stata fissata al 12 gennaio 2022. Anas SpA si è costituita in giudizio. All'esito

to della prima udienza del 12 gennaio scorso il giudice, ritenuta la necessità di definire immediatamente le eccezioni pregiudiziali e preliminari, ha rinviato la causa all'udienza dell'11 aprile 2022 per la precisazione delle conclusioni;

- * Anas SpA/As.co.sa.: con atto di citazione notificato in data 5 luglio 2019, la società As.co.sa. contro Anas SpA e la Presidenza del Consiglio dei ministri (PCM), innanzi al Tribunale di Napoli, per ottenere la "restitutio in integrum" ovvero un importo pari all'equivalente economico dell'opera realizzata (247 milioni di euro) nell'ambito dei lavori relativi alla costruzione della "Bretella stradale di collegamento tra l'asse mediano e l'asse di supporto ASI", opera realizzata in forza della Legge n. 219/1981. Tale domanda è conseguenza della risoluzione per inadempimento della Convenzione 11/81, disposta con sentenza n. 11464/2013 del Tribunale di Napoli e confermata dalla Corte di Appello di Napoli con sentenza n. 2996/2017. Avverso tale ultima pronuncia Anas SpA ha proposto ricorso innanzi alla Corte di Cassazione. Nell'ambito del menzionato giudizio pendente innanzi al Tribunale di Napoli, il G.I. con provvedimento del 5 ottobre 2021, a scioglimento della riserva assunta all'udienza del 3 maggio 2021, ha rilevato che, in aderenza alla pronuncia delle Sezioni Unite della Corte di Cassazione (sentenza n. 4090/2017), recentemente

confermata dalla Cassazione con ordinanza n. 14143/2021, potrebbe configurarsi "il divieto di frazionamento del credito", ed ha assegnato alle parti termine sino al 30 novembre 2021 per il deposito di note, rinviando per il prosieguo all'udienza del 17 gennaio 2022, poi ulteriormente rinviata causa Covid-19 all'udienza del 17 marzo 2022. L'udienza è stata differita per discussione orale al 21 aprile 2022. Si segnala inoltre che, con decreto n. 4444/2019 del 17 ottobre u.s., il Tribunale civile di Napoli ha sospeso il giudizio, collegato al presente, fino al passaggio in giudicato della richiamata sentenza della Corte d'Appello n. 2996/2017, instaurato dalla stessa As.co.sa. nei confronti di Anas SpA per il riconoscimento di maggiori oneri per l'importo di oltre 2 milioni di euro, ritenuti dovuti, anch'essi, sul presupposto della risoluzione della Convenzione rep. n. 11/81. La pretesa creditoria del Consorzio trae origine dalla realizzazione di un'opera ex titolo VIII Legge n. 219/81 e scaturisce da atti e fatti sorti in precedenza al trasferimento dell'opera ad Anas SpA. Ciò ha reso opportuno, al momento della costituzione, eccepire anche l'accollo statale ai sensi dell'art. 42 della Legge n. 144/99 che, ove accolto, abbasserebbe notevolmente l'alea di Anas SpA;

- * Delibera ART n. 20/2022: il 9 febbraio 2022 l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con la

Delibera n. 20, ha avviato un procedimento, nei confronti di Trenitalia SpA e di RFI SpA in concorso, per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio, per l'inottemperanza alle misure dell'Autorità in materia di diritti dei passeggeri, con particolare riferimento alla soppressione di un treno ed alla comunicazione di informazioni adeguate in ordine alla disponibilità di mezzi alternativi per la prosecuzione del viaggio (misure 3.4 e 4.5 dell'Allegato A alla Delibera n. 106/2018). All'esito del pro-

cedimento, la cui conclusione è fissata in centottanta giorni dalla data di notifica della Delibera, potrebbe essere irrogata, nei confronti di Trenitalia SpA e di RFI SpA, una sanzione amministrativa pecuniaria fino ad un massimo del dieci per cento del rispettivo fatturato.

48. COMPENSO ALLA SOCIETÀ DI REVISIONE

Si evidenzia che, ai sensi dell'art. 37, c. 16 del Decreto Legislativo n. 39/2010 e della lettera 16 bis dell'art. 2427 del Codice Civile, l'importo totale dei corrispettivi

spettanti alla società di revisione e a società appartenenti al suo network per l'esercizio 2021 è pari a 5.052mila euro, inclusi i corrispettivi di competenza corrisposti alla stessa nell'esercizio per altri servizi di verifica diversi dalla revisione legale (2.062mila euro).

49. COMPENSI AMMINISTRATORI E SINDACI

Si evidenziano di seguito i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai componenti del Collegio Sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni:

valori in migliaia di euro

PERCIPIENTI	2021	2020	VARIAZIONE
Amministratori	1.178	1.275	(97)
Sindaci	157	152	5
TOTALE	1.335	1.427	(92)

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 com-

pensi si deve aggiungere quello dei componenti esterni dell'Organismo di Vigilanza, pari a 109mila euro per il 2020 (75mila euro per il 2020). Si precisa che i compensi dei rappresentanti del Ministe-

ro dell'Economia e delle Finanze (consiglieri e sindaci) vengono riversati, laddove sussista un rapporto di dipendenza, al citato Dicastero.

50. PARTI CORRELATE

Le parti correlate sono state individuate sulla base di quanto disposto dai principi contabili internazionali (IAS 24).

OPERAZIONI CON DIRIGENTI CON RESPONSABILITÀ STRATEGICHE

Le condizioni generali che regolano le eventuali operazioni con dirigen-

ti 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

	2021	2020
Benefici a breve termine	27	27
Benefici successivi al rapporto di lavoro	2	2
Benefici dovuti ai dipendenti per la cessazione del rapporto di lavoro	3	1
TOTALE	32	30

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte a vario titolo ai soggetti indicati. Ai benefici a breve termine 2021 erogati, pari a 27 milioni di euro, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2022, per un importo indicativamente non superiore a 6,2 milioni di euro (6,0 milioni di euro nel 2020).

I dirigenti con responsabilità strategiche non hanno posto in essere nel periodo alcuna operazione, direttamente o tramite stretti fami-

liari, con il Gruppo FS Italiane e le imprese che ne fanno parte, o con altre parti ad esse correlate.

ALTRE OPERAZIONI CON PARTI CORRELATE

Nel seguito sono riepilogati i principali rapporti con parti correlate intrattenuti dal Gruppo FS Italiane, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

RAPPORTI COMMERCIALI E DI ALTRA NATURA

valori in milioni di euro

DESCRIZIONE	CREDITI	DEBITI	ACQUISTI PER INVESTIMENTI	GARANZIE	RICAVI	COSTI
Gruppo Enel	14	43		20	5	117
Gruppo Eni	7	5			14	10
Gruppo Leonardo		6				2
Gruppo Invitalia		12				
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti	5	174		2	10	142
Gruppo GSE		53				754
Gruppo Poste Italiane	1	1			1	3
Gruppo SO.G.I.N.	(1)	1			2	
IPZS						2
EUROFER		14				15
PREVINDAI		4				6
Altri fondi previdenziali	5	4				50
Altri Parti correlate	29	3		1	126	28
TOTALE	60	320		23	158	1.129

RAPPORTI FINANZIARI

valori in milioni di euro

DESCRIZIONE	CREDITI	DEBITI	GARANZIE	ONERI
Gruppo Enel			8	
Gruppo Cassa Depositi e Prestiti		25		3
Gruppo Poste Italiane	3			
TOTALE	3	25	8	3

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.

51. 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 2021 è pari a 1.975 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 267 milioni di euro;

* garanzie dirette emesse nell'interesse di società del Gruppo all'Amministrazione finanziaria (per un importo pari a 748 milioni di euro);

* garanzie emesse nell'interesse di RFI SpA e in favore di Terna SpA per il Contratto di Servizio del dispacciamento dell'energia elettrica per punti di prelievo che alimentano la trazione ferroviaria e per gli altri usi (per un importo complessivo pari a 24 milioni di euro) e garanzie bancarie emesse sempre nell'interesse di RFI SpA e in favore di Areti SpA, e-distribuzione SpA, Unareti SpA, Inrete Distribuzione Energia SpA ed Edyna Srl per i contratti relativi a servizi di trasporto dell'energia sia per la trazione ferroviaria sia per gli altri usi (per un importo complessivo pari a 39 milioni di euro) e una garanzia diretta per l'approvvigionamento di energia elettrica sul libero mercato a favore di GSE SpA (per un importo complessivo di 150 milioni 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 20 milioni di euro), Trenitalia UK Ltd (per un importo pari a un controvalore di 150 milioni di euro), Italferr SpA (per un importo pari a un controvalore di 4,4 milioni di euro);

* garanzie dirette emesse nell'interesse di Netinera Deutschland GmbH, a favore principalmente di società di leasing e istituti di credito, per un importo pari a 179 milioni di euro;

* garanzie bancarie emesse nell'interesse della Capogruppo: nell'ambito di progetti all'estero, si segnala una controgaranzia bancaria di importo pari a un controvalore di 42 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).

* idejussioni rilasciate in favore di terzi da parte di Anas per 32 milioni di euro di cui 24 milioni di euro per le commesse estere (Algeria, Libia e Qatar) e 8 milioni di euro in favore di Enel SpA come risarcimento e/o indennizzo dei danni diretti e indiretti arrecati dall'esecuzione di lavori;

* fidejussioni rilasciate in favore di AIE SpA da parte di Anas SpA per 26 milioni di euro relativi alla commessa in Russia.

Per ulteriori dettagli in relazione alle garanzie e agli impegni della Capogruppo emessi nell'interesse delle società del Gruppo si rinvia all'apposita sezione (nota 41) delle Note al Bilancio di esercizio.

52. 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.

53. FATTI INTERVENUTI DOPO LA DATA DI RIFERIMENTO DEL BILANCIO

Febbraio

Cessione quote Ostmecklenburgische Bahnwerk GmbH

In data 3 febbraio 2022 la controllata Prignitzer Eisenbahn GmbH appartenente al Gruppo Netinera ha ceduto a terzi le restanti quote della Ostmecklenburgische Bahnwerk GmbH (49%), quindi a partire da tale data la società non fa più parte del Gruppo.

Conflitto Ucraina - Russia

In data 28 febbraio 2022 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale Serie Generale n. 49 il Decreto-legge n. 16 recante Ulteriori misure urgenti per la crisi in Ucraina, con cui è stato dichiarato un nuovo stato di emergenza con scadenza al 31 dicembre 2022 ed introdotte nuove misure urgenti per le tensioni geopolitiche dovute alla crisi diplomatica e militare tra la Russia e l'Ucraina, con lo scopo di assicurare il massimo impegno di solidarietà. Lo stato di emergenza "umanitaria" non viene sovrapposto allo stato di emergenza "sanitaria" per pandemia da Covid-19, per il quale è comunque previsto termine per il 31 marzo 2022.

Il Gruppo FS, caratterizzato da una attività complessa e variegata, domestica e internazionale, è esposto a diversi fattori di rischio legati alle possibili conseguenze del conflitto tra la Russia e l'Ucraina; per maggiore dettaglio si rimanda all'apposita sezione Fattori di Rischio della Relazione sulla Gestione.

FS Italiane, partner del CER (Community of European Railways and Infrastructure Companies) - comunità europea che raggruppa le compagnie e i gestori ferroviari - è pronta a sostenere i rifugiati in fuga dal Paese in guerra. Con l'arrivo dei rifugiati nell'Unione Europea, molte compagnie ferroviarie si stanno infatti unendo per mettere a disposizione ulteriori carrozze sui treni e far viaggiare gratuitamente i cittadini ucraini, permettendo loro di raggiungere i propri familiari in tutto il continente. Anche Trenitalia è pronta ad offrire spostamenti gratuiti sui propri treni ai profughi ucraini appena saranno definite, dalle competenti autorità, le modalità di accesso rispetto alle misure anti Covid-19 oggi in vigore. FS Italiane è inoltre pronta a mettere a disposizione il treno sanitario che è stato allestito per la pandemia da Covid-19 e per la gestione di altre emergenze nazionali e internazionali. Il treno potrebbe raggiungere il confine con l'Ucraina o altre destinazioni ferroviarie che necessiterebbero di un piccolo ospedale mobile.

Marzo

Contributi Trenitalia

In data 2 marzo 2022 la Commissione europea ha adottato la Decisione con cui ha autorizzato la spesa

di 687 milioni di euro al fine di compensare le imprese che effettuano in Italia servizi di trasporto ferroviario di passeggeri non soggetti a obblighi di servizio pubblico per i danni subiti a causa dell'emergenza Covid-19 nel periodo tra il 1° luglio 2020 e il 30 aprile 2021. Nella Decisione l'aiuto è stato dichiarato compatibile con l'articolo 107, paragrafo 2, del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea, che consente di indennizzare i danni arrecati dalle calamità naturali oppure da altri eventi eccezionali. La misura oggetto della Decisione, che fa seguito a un regime analogo già autorizzato in precedenza con riferimento al periodo 8 marzo-30 giugno 2020, è stata prevista a livello nazionale dalle seguenti norme:

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

A seguito della decisione intervenuta, il Gruppo ha iscritto i suddetti contributi tra i ricavi dell'esercizio 2021; si rimanda per ulteriori dettagli a quanto riportato alla nota 8.

Ferrovie del Sud Est - Rinnovo Contratto di Servizio Infrastruttura

Con Delibera di Giunta Regionale n° 324 dell'11 marzo 2022, l'Ente regio-

nale Puglia ha deliberato, al fine di dare atto della necessità di garantire il mantenimento in esercizio ed in sicurezza ed efficienza delle reti ferroviarie regionali nonché di assicurare la realizzazione degli investimenti infrastrutturali avviati e da avviare, di approvare lo Schema di "Atto aggiuntivo" con validità ed efficacia senza soluzione di continuità sino al 31 dicembre 2026 dell'originale contratto di servizio, già prorogato con D.G.R. 2254/2021.

Conversione in legge cd. Decreto Sostegni ter

Il 28 marzo 2022 è stato convertito in legge il Decreto Legge n. 4 del 27 gennaio 2022, recante "Misure urgenti in materia di sostegno alle imprese e agli operatori economici, di lavoro, salute e servizi territoriali, connesse all'emergenza da Covid-19, nonché per il contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nel settore elettrico" (cd. Decreto Sostegni-ter), che ha previsto, tra le altre cose:

- * la corresponsione di un contributo aggiuntivo a favore di Anas SpA (autorizzazione di spesa di 3,9 milioni di euro per l'anno 2027 e di 25 milioni di euro annui dal 2028 al 2031) al fine di compensare la Società per le minori entrate 2021 dovute alla contrazione della circolazione autostradale registrata nell'anno 2021 a causa dell'emergenza epidemiologica da Covid-19 e per l'incremento dei costi per l'illuminazione delle strade statali gestite (art. 25 comma ter);
- * l'incremento di 5 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022

al 2027 delle risorse destinate al sostegno delle imprese esercenti il trasporto ferroviario delle merci (art. 25, comma 2-bis).

A seguito della suddetta Conversione in legge, il Gruppo ha iscritto l'importo di 66 milioni tra i ricavi dell'esercizio 2021; si rimanda per ulteriori dettagli a quanto riportato alla nota 8, nonché al paragrafo Evoluzione normativa della Relazione sulla gestione.

Rinnovo del CCNL Mobilità/Area AF e del Contratto aziendale di Gruppo FS

In data 22 marzo è stata raggiunta un'intesa con le Organizzazioni sindacali Filt, Fit, Uilt, Ugl, Fast e Orsa sul rinnovo del CCNL Mobilità/Area AF e del Contratto aziendale di Gruppo FS del 16.12.2016 che, come noto, sono scaduti il 31 dicembre 2017.

L'intesa è arrivata al termine di un lungo percorso relazionale che, fermo restando quanto convenuto negli accordi del 18 febbraio 2021, ha dovuto tenere conto degli effetti prodotti dall'emergenza sanitaria nel settore ferroviario, nonché dell'attuale situazione internazionale e delle conseguenze per le imprese e per i lavoratori. In tale contesto, le parti hanno assunto l'impegno di definire, entro la vigenza delle intese odierne, un rinnovato sistema di regole contrattuali per il triennio 2024-2026 che accompagni le sfide del prossimo Piano d'Impresa di Gruppo.

Tra le principali previsioni contenute nel CCNL Mobilità/ Area AF e nel Contratto aziendale di Gruppo, viene riconosciuto un aumento retribu-

tivo medio di 110 euro a regime insieme ad un'erogazione una tantum di 500 euro (relativa al 2021); inoltre è stato raggiunto un traguardo importante sul fronte del welfare, con l'istituzione dell'Osservatorio per lo sviluppo del welfare aziendale e delle iniziative di conciliazione dei tempi di vita e di lavoro, quale sede di monitoraggio, consultazione, confronto e proposta sui temi di competenza, l'incremento dell'1% del contributo a carico del datore di lavoro per gli iscritti al fondo Eurofer e l'incremento del contributo messo a disposizione dal Gruppo per ciascun dipendente per migliorare il servizio di assistenza sanitaria integrativa.

Attacco hacker alla rete aziendale del Gruppo

Il giorno 23 marzo 2022 il Gruppo FS ha subito un attacco informatico, nello specifico della tipologia ransomware, determinando l'indisponibilità della rete aziendale.

Le competenti strutture di Cyber Security e dei Sistemi Informatici sono prontamente intervenute e i disservizi generati sono stati dovuti alle attività di contenimento e di controllo dell'evento.

Le attività di analisi e verifica di sicurezza dell'intero sistema sono state svolte da parte di tutte le funzioni coinvolte e hanno previsto un graduale e controllato rientro alla piena funzionalità della rete aziendale.

I sistemi amministrativo-contabili di supporto alla produzione del Bilancio sono rimasti integri garantendo la correttezza, la completezza e la veridicità dei dati portati in approvazione.

ALLEGATI

AREA DI CONSOLIDAMENTO E PARTECIPAZIONI DEL GRUPPO

1. IMPRESA CONTROLLANTE ED ELENCO DELLE IMPRESE CONTROLLATE

IMPRESA CONTROLLANTE

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	SEDE OPERATIVA	CAPITALE SOCIALE	SOCIETÀ PARTECIPANTE	% DIRITTI DI VOTO	% EQUITY RATIO	METODO DI CONSOLIDAMENTO
Ferrovie dello Stato Italiane SpA	Roma	Italia	39.204.173.802				

SETTORE OPERATIVO: TRASPORTO

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	SEDE OPERATIVA	CAPITALE SOCIALE	SOCIETÀ PARTECIPANTE	% DIRITTI DI VOTO	% EQUITY RATIO	METODO DI CONSOLIDAMENTO
IN ITALIA							
Ataf Gestioni Srl	Firenze	Italia	5.927.480	Busitalia - Sita Nord Srl Soci Terzi	70,00 30,00	70,00	Integrale
Busitalia - Sita Nord Srl	Roma	Italia	73.000.000	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Busitalia Campania SpA	Salerno	Italia	5.900.000	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00	100,00	Integrale
Busitalia Rail Service Srl	Roma	Italia	3.497.788	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00	100,00	Integrale
Busitalia Veneto SpA	Padova	Italia	20.500.000	Busitalia - Sita Nord Srl Soci Terzi	78,78 21,22	78,78	Integrale
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl	Bari	Italia	4.682.830	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Firenze City Sightseeing Srl	Firenze	Italia	200.000	Ataf Gestioni Srl Soci Terzi	60,00 40,00	42,00	Integrale



DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	SEDE OPERATIVA	CAPITALE SOCIALE	SOCIETÀ PARTECIPANTE	% DIRITTI DI VOTO	% EQUITY RATIO	METODO DI CONSOLIDAMENTO
Mercitalia Intermodal SpA	Milano	Italia	7.000.000	Mercitalia Logistics SpA Soci Terzi	53,28 46,72	53,28	Integrale
Mercitalia Logistics SpA	Roma	Italia	184.611.372	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Mercitalia Maintenance Srl	Milano	Italia	12.000.000	Mercitalia Rail Srl	100,00	100,00	Integrale
Mercitalia Rail Srl	Roma	Italia	60.720.880	Mercitalia Logistics SpA	100,00	100,00	Integrale
Mercitalia Shunting & Terminal Srl	Genova	Italia	5.000.000	Mercitalia Logistics SpA	100,00	100,00	Integrale
Savit Srl	Terni	Italia	1.000.000	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00	100,00	Integrale
Terminal Alptransit Srl	Milano	Italia	15.000.000	Mercitalia Logistics SpA Soci Terzi	58,00 42,00	58,00	Integrale
Trenitalia SpA	Roma	Italia	1.607.137.500	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	SEDE OPERATIVA	CAPITALE SOCIALE	SOCIETÀ PARTECIPANTE	% DIRITTI DI VOTO	% EQUITY RATIO	METODO DI CONSOLIDAMENTO
ALL'ESTERO							
Autobus Sippel GmbH	Hofheim am Taunus (Germania)	Germania	50.000	NETINERA Deutschland GmbH	100,00	100,00	Integrale
Die Länderbahn GmbH DLB (già Vogtlandbahn-GmbH)	Viechtach (Germania)	Germania	1.022.584	Regentalbahn GmbH	100,00	100,00	Integrale
Die Länderbahn CZ s.r.o.	Ústi nad Labem (Repubblica Ceca)	Repubblica Ceca	500.000(1)	Die Länderbahn GmbH DLB	100,00	100,00	Integrale
erixx GmbH	Celle (Germania)	Germania	25.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	100,00	87,51	Integrale
erixx Holstein GmbH	Lübeck (Germania)	Germania	25.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	100,00	87,51	Integrale
metronom Eisenbahngesellschaft mbH	Uelzen (Germania)	Germania	500.000	NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG	73,58	74,75	Integrale
NeiBeverkehr GmbH	Forst (Germania)	Germania	1.074.000	Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	80,00	80,00	Integrale
NETINERA Bachstein GmbH	Celle (Germania)	Germania	150.000	NETINERA Deutschland GmbH	95,34	100,00	Integrale
NETINERA Deutschland GmbH	Viechtach (Germania)	Germania	1.025.000	Trenitalia SpA	100,00	100,00	Integrale
NETINERA Immobiliari GmbH	Berlino (Germania)	Germania	240.000	NETINERA Deutschland GmbH	100,00	100,00	Integrale
NiedersachsenBahn GmbH & Co. KG	Celle (Germania)	Germania	100.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	60,00	87,51	Integrale
NiedersachsenBahn Verwaltungsgesellschaft mbH	Celle (Germania)	Germania	25.000	Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	60,00	52,50	Integrale
Osthannoversche Eisenbahnen Aktiengesellschaft	Celle (Germania)	Germania	21.034.037	NETINERA Bachstein GmbH	87,51	87,51	Integrale
Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH	Berlino (Germania)	Germania	200.000	NETINERA Deutschland GmbH	100,00	100,00	Integrale
Qbuzz BV	Amersfoort (Paesi Bassi)	Paesi Bassi	400.000	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00	100,00	Integrale
Qbuzz Groningen-Utrecht BV	Amersfoort (Paesi Bassi)	Paesi Bassi	18.000	Qbuzz BV	100,00	100,00	Integrale
Qbuzz Mobility Service BV	Utrecht (Paesi Bassi)	Paesi Bassi	18.000	Busitalia - Sita Nord Srl	100,00	100,00	Integrale
Qbuzz Multimodaal BV	Amersfoort (Paesi Bassi)	Paesi Bassi	100	Qbuzz BV	100,00	100,00	Integrale

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	SEDE OPERATIVA	CAPITALE SOCIALE	SOCIETÀ PARTECIPANTE	% DIRITTI DI VOTO	% EQUITY RATIO	METODO DI CONSOLIDAMENTO
Qbuzz Taxi BV	Amersfoort (Paesi Bassi)	Paesi Bassi	100	Qbuzz BV	100,00	100,00	Integrale
Regentalbahn GmbH	Viechtach (Germania)	Germania	2.444.152	NETINERA Deutschland GmbH	100,00	100,00	Integrale
Rom Rail Transport Srl	Bucarest (Romania)	Romania	385.943	Mercitalia Rail Srl Soci Terzi	93,00 7,00	93,00	Integrale
sei mobil on demand GmbH	Sendenhorst (Germania)	Germania	25.000	sei mobil Verkehrsgesellschaft GmbH	100,00	100,00	Integrale
sei mobil Verkehrsgesellschaft mbH	Sendenhorst (Germania)	Germania	26.000	Verkehrsbetriebe Bils GmbH	100,00	100,00	Integrale
Sippel-Travel GmbH	Mainz-Kastell (Germania)	Germania	127.950	Autobus Sippel GmbH	100,00	100,00	Integrale
Südbrandenburger Nahverkehrs GmbH	Berlino (Germania)	Germania	1.022.584	NETINERA Deutschland GmbH	100,00	100,00	Integrale
TrainOSE SA	Atene (Grecia)	Atene	34.406.509	Trenitalia SpA	100,00	100,00	Integrale
Trenitalia c2c Limited	Londra (Regno Unito)	Regno Unito	100.000 (1)	Trenitalia UK Limited	100,00	100,00	Integrale
Trenitalia France SAS - già Thello SAS	Parigi (Francia)	Francia	1.500.000	Trenitalia SpA	100,00	100,00	Integrale
Trenitalia UK Limited	Londra (Regno Unito)	Regno Unito	13.000.100 (1)	Trenitalia SpA	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik AG	Troisdorf (Germania)	Germania	286.070	Mercitalia Logistics SpA	100,00	100,00	Integrale
TX Consulting GmbH	Troisdorf (Germania)	Germania	25.000	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik Transalpine GmbH	Schwechat (Austria)	Germania	35.000	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik A/S	Padborg (Danimarca)	Germania	500.000 (1)	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik AB	Helsingborg (Svezia)	Germania	400.000 (1)	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Logistik GmbH	Basel (Svizzera)	Germania	50.000 (1)	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
TX Service Management GmbH	Troisdorf (Germania)	Germania	50.000	TX Logistik AG	100,00	100,00	Integrale
Verkehrstriebe Bils GmbH	Sendenhorst (Germania)	Germania	25.000	NETINERA Deutschland GmbH	100,00	100,00	Integrale
vlexx GmbH	Mainz (Germania)	Germania	25.000	Regentalbahn GmbH	100,00	100,00	Integrale

(1) Dati espressi in valuta locale

SETTORE OPERATIVO: INFRASTRUTTURA

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	SEDE OPERATIVA	CAPITALE SOCIALE	SOCIETÀ PARTECIPANTE	% DIRITTI DI VOTO	% EQUITY RATIO	METODO DI CONSOLIDAMENTO
IN ITALIA							
Anas SpA	Roma	Italia	2.269.892.000	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Anas International Enterprise SpA	Roma	Italia	3.000.000	Anas SpA	100,00	100,00	Integrale
Bluferries Srl	Messina	Italia	20.100.000	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	100,00	100,00	Integrale
Blu Jet Srl	Messina	Italia	200.000	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	100,00	100,00	Integrale
Cremonesi workshop Srl	Brescia	Italia	100.000	Italferr SpA Soci Terzi	80,00 20,00	80,00	Integrale
Grandi Stazioni Rail SpA	Roma	Italia	4.304.201	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	100,00	100,00	Integrale
Infrarail Firenze Srl	Firenze	Italia	5.500.000	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	100,00	100,00	Integrale
Italferr SpA	Roma	Italia	14.186.000	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Quadrilatero Marche-Umbria SpA	Roma	Italia	50.000.000	Anas SpA Soci Terzi	92,38 7,62	92,38	Integrale
Metropark SpA	Roma	Italia	3.016.463	FS Sistemi Urbani Srl	100,00	100,00	Integrale
Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	Roma	Italia	31.528.425.067	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Terminali Italia Srl	Roma	Italia	7.345.686	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA	100,00	100,00	Integrale
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni SpA	Roma	Italia - Austria	1.015.790.910	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA Soci Terzi	89,85 10,15	89,85	Integrale

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	SEDE OPERATIVA	CAPITALE SOCIALE	SOCIETÀ PARTECIPANTE	% DIRITTI DI VOTO	% EQUITY RATIO	METODO DI CONSOLIDAMENTO
ALL'ESTERO							
Infrastructure Engineering Services doo Beograd	Belgrado (Serbia)	Serbia	39.626.684 (1)	Italferr SpA	100,00	100,00	Integrale
FSI Saudi Arabia for Land Transport LLC	Riyadh (Arabia Saudita)	Arabia Saudita	10.030.000 (1)	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale

(1) Dati espressi in valuta locale

SETTORE OPERATIVO: SERVIZI IMMOBILIARI

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	SEDE OPERATIVA	CAPITALE SOCIALE	SOCIETÀ PARTECIPANTE	% DIRITTI DI VOTO	% EQUITY RATIO	METODO DI CONSOLIDAMENTO
IN ITALIA							
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	Italia	532.783.501	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	Roma	Italia	4.000.000	FS Italiane SpA Soci Terzi	60,00 40,00	60,00	Integrale

SETTORE OPERATIVO: ALTRI SERVIZI

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	SEDE OPERATIVA	CAPITALE SOCIALE	SOCIETÀ PARTECIPANTE	% DIRITTI DI VOTO	% EQUITY RATIO	METODO DI CONSOLIDAMENTO
IN ITALIA							
Fercredit SpA	Roma	Italia	32.500.000	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Ferservizi SpA	Roma	Italia	8.170.000	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
FS International SpA	Roma	Italia	6.830.000	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
FSTechnology SpA	Roma	Italia	27.578.244	FS Italiane SpA	100,00	100,00	Integrale
Italcertifer SpA	Firenze	Italia	480.000	FS Italiane SpA Soci Terzi	55,66 44,34	55,66	Integrale

2. ELENCO DELLE JOINT VENTURE

SETTORE OPERATIVO: TRASPORTO

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	SEDE OPERATIVA	CAPITALE SOCIALE	SOCIETÀ PARTECIPANTE	% DIRITTI DI VOTO	% EQUITY RATIO	METODO DI CONSOLIDAMENTO
IN ITALIA							
Trenitalia TPER Scarl	Bologna	Italia	11.000.000	Trenitalia SpA Soci Terzi	70,00 30,00	70,00	Equity
Trenord Srl	Milano	Italia	76.120.000	Trenitalia SpA Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	SEDE OPERATIVA	CAPITALE SOCIALE	SOCIETÀ PARTECIPANTE	% DIRITTI DI VOTO	% EQUITY RATIO	METODO DI CONSOLIDAMENTO
ALL'ESTERO							
Berchtesgardener Land Bahn GmbH	Freilassing (Germania)	Germania	25.000	Die Länderbahn GmbH DLB Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity
Kraftverkehr - GMBH - KVG Lüneburg	Lüneburg (Germania)	Germania	25.565	KVG Stade GmbH & Co. KG (1)	100,00	31,02	Equity
Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH	Celle (Germania)	Germania	1.099.300	Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH Soci Terzi	61,00 39,00	27,42	Equity
KVG Stade GmbH & Co. KG	Stade (Germania)	Germania	4.600.000	Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH Soci Terzi	60,00 40,00	31,02	Equity
KVG Stade Verwaltungs GmbH	Stade (Germania)	Germania	25.000	Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH Soci Terzi	60,00 40,00	26,97	Equity
ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	Parchim (Germania)	Germania	500.000	Prignitzer Eisenbahngesellschaft mbH Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity
ODIG Ostdeutsche Instandhaltungsgesellschaft mbH	Eberswalde (Germania)	Germania	250.000	ODEG Ostdeutsche Eisenbahngesellschaft mbH	100,00	50,00	Equity
Verkehrsbetriebe Osthannover GmbH	Celle (Germania)	Germania	600.000	Osthannoversche Eisenbahnen AG	100,00	44,95	Equity

(1) Dati espressi in valuta locale

SETTORE OPERATIVO: INFRASTRUTTURA

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	SEDE OPERATIVA	CAPITALE SOCIALE	SOCIETÀ PARTECIPANTE	% DIRITTI DI VOTO	% EQUITY RATIO	METODO DI CONSOLIDAMENTO
ALL'ESTERO							
Operation Alliance OPS Co	Riyadh (Arabia Saudita)	Arabia Saudita	100.000 (1)	FSI Saudi Arabia for Land Transport LLC Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity
Partenariato Italferr+Altinok	Istanbul (Turchia)	Turchia	1.000 (1)	Italferr SpA Altinok Müşavir Mühendislik Taahhüt San. Ve Tic. Ltd. Şti.	50,10 49,90	50,10	Equity
SWS Italferr Adi Ortakligi	Ankara (Turchia)	Turchia	1.000 (1)	Italfer SpA Merkezi İtalya İstanbul Merkez Şubesi SWS Global Mühendislik Proje Taahhüt San. ve Tic. A.Ş.	50,00 50,00	50,00	Equity
Tunnel Euralpin Lyon Turin - TELT SaS (già Lyon-Turin Ferroviarie - LTF Sas)	Le Bourget du Lac (Francia)	Italia - Francia	1.000.000	FS Italiane SpA Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity

(1) Dati espressi in valuta locale

3. ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI COLLEGATE

SETTORE OPERATIVO: TRASPORTO

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	SEDE OPERATIVA	CAPITALE SOCIALE	SOCIETÀ PARTECIPANTE	% DIRITTI DI VOTO	% EQUITY RATIO	METODO DI CONSOLIDAMENTO
IN ITALIA							
Alpe Adria SpA	Trieste	Italia	120.000	Mercitalia Rail Srl Soci Terzi	33,33 66,67	33,33	Equity
Eurogateway Srl	Novara	Italia	600.000	Mercitalia Intermodal SpA Mercitalia Rail Srl Soci Terzi	38,95 11,58 49,47	32,33	Equity
FNM SpA (già Ferrovie Nord Milano SpA)	Milano	Italia	230.000.000	FS Italiane SpA Soci Terzi	14,74 85,26	14,74	Equity
Li-Nea SpA	Scandicci (Firenze)	Italia	450.000	Ataf Gestioni Srl Soci Terzi	34,00 66,00	23,80	Equity
METRO 5 SpA	Milano	Italia	53.300.000	FS Italiane SpA Soci Terzi	36,7 63,3	36,70	Equity

DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	SEDE OPERATIVA	CAPITALE SOCIALE	SOCIETÀ PARTECIPANTE	% DIRITTI DI VOTO	% EQUITY RATIO	METODO DI CONSOLIDAMENTO
IN ITALIA							
Cesar Information Services - CIS Scrl	Bruxelles (Belgio)	Belgio	100.000	Mercitalia Intermodal SpA (già CEMAT SpA) Soci Terzi	25,10 74,90	13,37	Equity
CeBus GmbH & Co. KG	Celle (Germania)	Germania	25.000	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH Celler Straßenbahngesellschaft mbH	34,50 1,00 64,50	9,46	Equity
CeBus Verwaltungsgesellschaft mbH	Celle (Germania)	Germania	25.000	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH Celler Straßenbahngesellschaft mbH Soci Terzi	34,40 1,00 64,60	9,43	Equity
Celler Straßenbahngesellschaft mbH	Celle (Germania)	Germania	572.680	Kraftverkehr Celle Stadt und Land GmbH Soci Terzi	34,70 65,30	9,51	Equity
EVG Euregio - Verkehrsgesellschaft mbH & Co. KG	Münster (Germania)	Germania	84.000	Verkehrsbetriebe Bils GmbH Soci Terzi	29,67 70,33	29,67	Equity
EVG Euregio Verwaltungs- und Beteiligungs GmbH	Münster (Germania)	Germania	36.000	Verkehrsbetriebe Bils GmbH Soci Terzi	29,67 70,33	29,67	Equity
First Trenitalia West Coast Limited	Londra (Regno Unito)	Regno Unito	100 (1)	Trenitalia UK Limited Soci Terzi	30,00 70,00	30,00	Equity
Hafen Lüneburg GmbH	Lüneburg (Germania)	Germania	1.750.000	Osthannoversche Eisenbahnen AG Soci Terzi	30,00 70,00	26,25	Equity
Logistica SA	Levallois (Francia)	Francia	37.000	Mercitalia Rail Srl Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity
Ostmecklenburgische Bahnwerk GmbH	Neustrelitz (Germania)	Germania	25.000	Prignitzer Eisenbahn GmbH Soci Terzi	49,00 51,00	49,00	Equity

(1) Dati espressi in valuta locale

SETTORE OPERATIVO: INFRASTRUTTURA

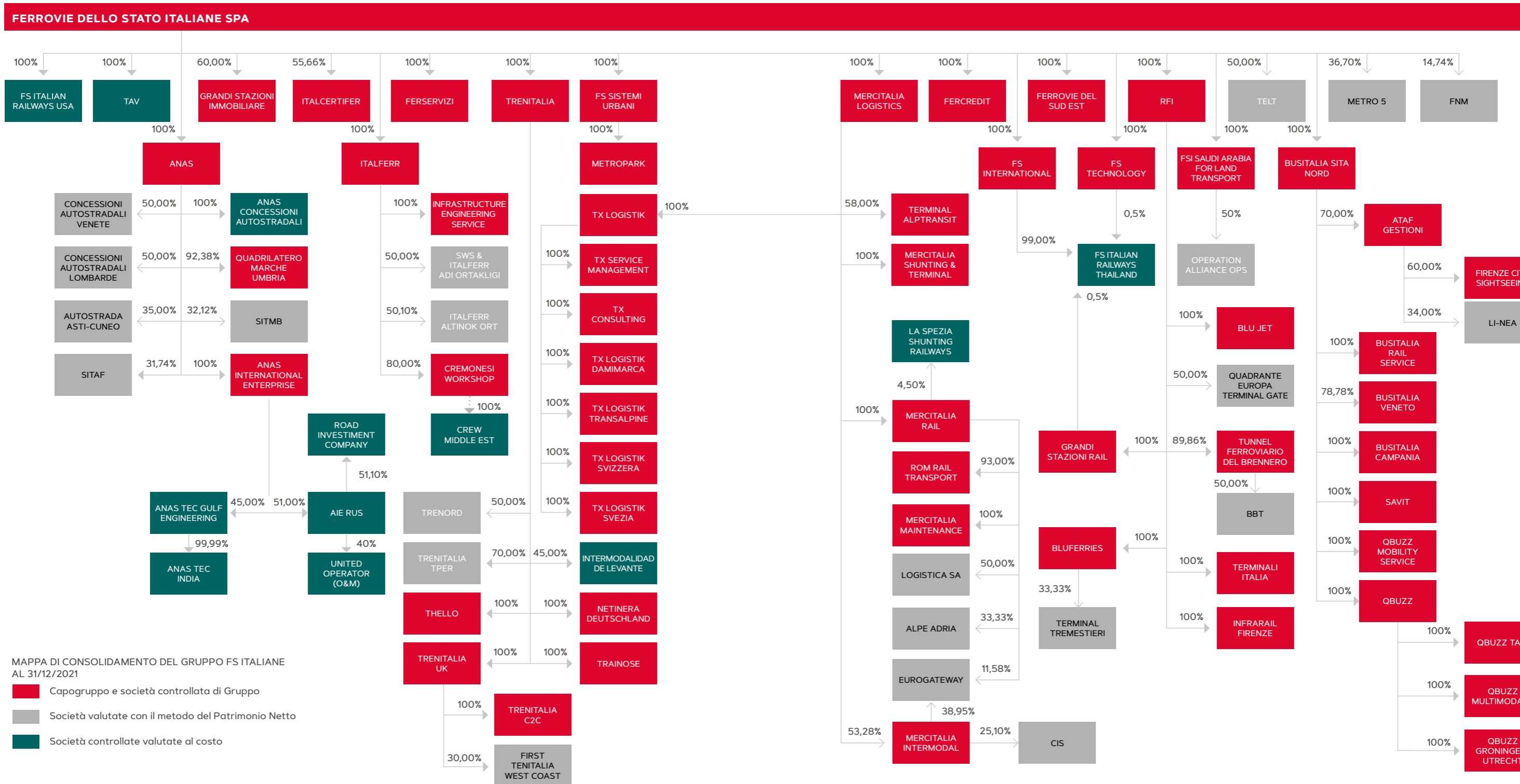
DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	SEDE OPERATIVA	CAPITALE SOCIALE	SOCIETÀ PARTECIPANTE	% DIRITTI DI VOTO	% EQUITY RATIO	METODO DI CONSOLIDAMENTO
IN ITALIA							
Autostrada Asti - Cuneo SpA	Roma	Italia	200.000.000	Anas Spa Soci Terzi	35,00 65,00	35,00	Equity
Concessioni Autostradali Lombarde - CAL SpA	Milano	Italia	4.000.000	Anas Spa Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity
Concessioni Autostradali Venete - CAV SpA	Venezia	Italia	2.000.000	Anas Spa Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity
Galleria di base del Brennero - Brenner Basistunnel BBT SE	Bolzano	Italia - Austria	10.240.000	Tunnel Ferroviario del Brennero SpA Soci Terzi	50,00 50,00	44,87	Equity
Quadrante Europa Terminal Gate SpA	Verona	Italia	16.876.000	Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA Soci Terzi	50,00 50,00	50,00	Equity
Società Italiana Autostradale del Frejus - SITAF SpA	Susa	Italia	65.016.000	Anas SpA Soci Terzi	31,74 68,26	31,74	Equity
Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco SpA	Prè Saint Didier (Aosta)	Italia	198.749.200	Anas Spa Soci Terzi	32,12 67,88	32,12	Equity
Terminal Tremestieri Srl	Messina	Italia	78.363	Blufferries Srl Soci Terzi	33,33 66,67	33,33	Equity

4. ELENCO DELLE ALTRE PARTECIPAZIONI NON CONSOLIDATE

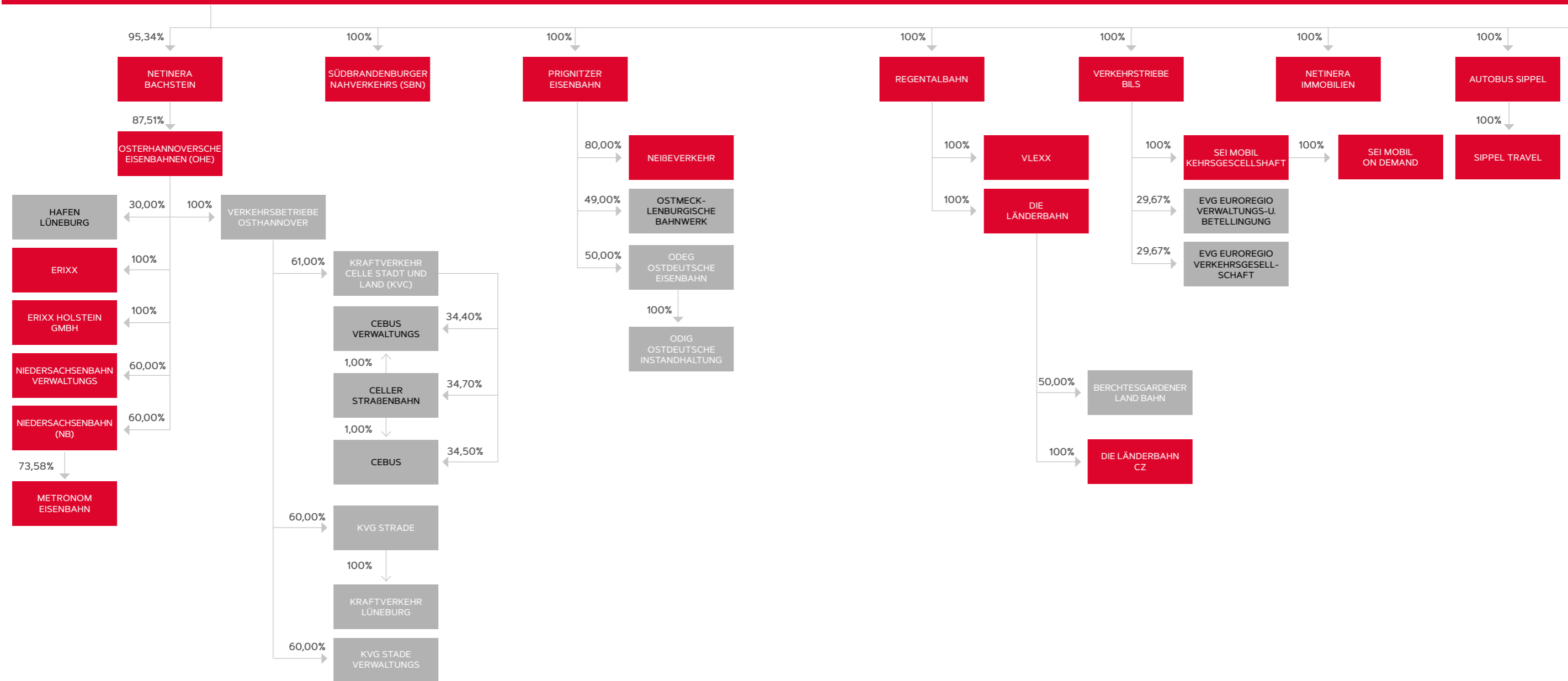
DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	CAPITALE SOCIALE	SOCIETÀ PARTECIPANTE	% DIRITTI DI VOTO	DENOMINAZIONE	SEDE LEGALE	CAPITALE SOCIALE	SOCIETÀ PARTECIPANTE	% DIRITTI DI VOTO
IN ITALIA					ALL'ESTERO				
Anas Concessioni Autostradali SpA	Roma	1.000.000	Anas Spa	100,00	Anas International Enterprise RUS LLC	Mosca (Russia)	63.000 (1)	Anas International Enterprise SpA Soci Terzi	51,00 49,00
Autostrade del Lazio SpA in liquidazione	Roma	350.164	Anas Spa Soci Terzi	50,00 50,00	Anas Tec Gulf Engineering LLC	Doha (Qatar)	50.000 (1)	Anas International Enterprise SpA Soci Terzi	45,00 55,00
La Spezia Shunting Railways SpA	La Spezia	1.000.000	Mercitalia Rail Srl Soci Terzi	4,50 95,50	Anas Tec India Private Limited	Vijaywada, Krishna, State of Andhra Pradesh (India)	235.282.002 (1)	Anas Tec Gulf Engineering LLC Soci Terzi	99,99 0,01
Nugo SpA - in liquidazione	Roma	1.000.000	FS Italiane SpA	100,00	Crew Middle East DMCC	Dubai (Emirati Arabi Uniti)	25.220 (1)	Cremonesi workshop Srl	100,00
Sita SpA in liquidazione	Roma	200.000	FS Italiane SpA Soci Terzi	55,00 45,00	Intermodalidad de Levante SA	Valencia (Spagna)	1.560.000	Trenitalia SpA Soci Terzi	45,00 55,00
Stretto di Messina SpA in liquidazione	Roma	383.179.794	Anas Spa Rete Ferroviaria Italiana - RFI SpA Soci Terzi	81,85 13,00 5,15	FS Italian Railways Thailand Ltd	Bangkok (Thailandia)	2.415.923 (1)	FS International SpA Grandi Stazioni Rail SpA FSTechnology SpA	99,00 0,50 0,50
TAV Srl	Roma	50.000	FS Italiane SpA	100,00	FS Italian Railways USA Inc	New York City (New York)	100.000 (1)	FS Italiane SpA	100,00
					Road Investment Company (RIC) LLC	Mosca (Russia)	500.000 (1)	Anas International Enterprise RUS LLC Soci Terzi	51,10 48,90
					United Operator (O&M)	Mosca (Russia)	10.000 (1)	Anas International Enterprise RUS LLC Soci Terzi	40,00 60,00

(1) Dati espressi in valuta locale

5. MAPPA DI CONSOLIDAMENTO DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE



NETINERA DEUTSCHLAND GMBH



MAPPA DI CONSOLIDAMENTO DEL GRUPPO NETINERA AL 31/12/2021

- Capogruppo e società controllata di Gruppo
- Società valutate con il metodo del Patrimonio Netto

6. INFORMATIVA EX LEGGE N. 124 DEL 2017

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

SOGGETTO EROGANTE	DESCRIZIONE	IMPORTO IN EURO
MIMS a favore di TELT Sas	Capitolo 7532	153.576.725

FERSERVIZI

SOGGETTO EROGANTE	DESCRIZIONE	IMPORTO IN EURO
Fondimpresa	Finanziamenti per formazione	43.000

TRENITALIA

SOGGETTO EROGANTE	DESCRIZIONE	IMPORTO IN EURO
Fondo Impresa	Contributi alla formazione	108.824
ART Calabria	compensazione mancati ricavi da traffico	2.167.292
Regione Lazio	compensazione mancati ricavi da traffico	13.954.911
Regione Liguria	compensazione mancati ricavi da traffico	6.283.124
Regione Marche	compensazione mancati ricavi da traffico	2.732.700
Regione Sardegna	compensazione mancati ricavi da traffico	1.540.745
Infrastrutture Venete	compensazione mancati ricavi da traffico	15.318.033
Regione Umbria	compensazione mancati ricavi da traffico	2.844.060
Regione Friuli-Venezia-Giulia	compensazione mancati ricavi da traffico	1.788.824
Regione Toscana	compensazione mancati ricavi da traffico	8.364.457
Regione Trento	compensazione mancati ricavi da traffico	2.023.787
Regione Valle d'Aosta	compensazione mancati ricavi da traffico	279.051
Regione Abruzzo	compensazione mancati ricavi da traffico	868.639
Regione Basilicata	compensazione mancati ricavi da traffico	67.063
Regione Campania	compensazione mancati ricavi da traffico	9.145.129
Regione Sicilia	compensazione mancati ricavi da traffico	5.813.546
Agenzia della Mobilità Piemontese	compensazione mancati ricavi da traffico	13.421.275

RETE FERROVIARIA ITALIANA

SOGGETTO EROGANTE	DESCRIZIONE	IMPORTO IN EURO
Enti Locali	Contributi c/impianti	164.183.163
Ministero dell'Economia e delle Finanze	Contributi c/impianti	7.503.353.962
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili	Contributi c/impianti	429.956.617
Presidente del Consiglio dei Ministri	Contributi c/impianti	120.487.075
UE	Contributi c/impianti	136.789.035
Ministero dell'Economia e delle Finanze	Contributi c/esercizio	1.065.556.791
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili	Contributi c/esercizio	153.240.000
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Cap 1274 - incentivazione trasporto merci	Contributi passanti	199.800.000
CSEA	Contributi passanti	422.867.818
Fondimpresa	Aiuti alla formazione (art. 31)	1.710.365

ANAS

SOGGETTO EROGANTE	DESCRIZIONE	IMPORTO IN EURO
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili	Contributi c/impianti	1.680.585.000
Enti locali	Contributi c/impianti	314.654.000
Enti locali - UE (Programmi POR)	Contributi c/impianti	4.977.000
Contributi incassati da Quadrilatero per conto Anas	Contributi c/impianti	118.178.000
Contributi incassati da CAV	Contributi c/impianti	1.674.000

GRANDI STAZIONI RAIL

SOGGETTO EROGANTE	DESCRIZIONE	IMPORTO IN EURO
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili	Contributi per riqualificazione e realizzazione delle infrastrutture complementari alle grandi stazioni	9.133.941
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili	Contributi per riqualificazione ed accessibilità alle grandi stazioni ferroviarie	6.253.938

ITALFERR

SOGGETTO EROGANTE	DESCRIZIONE	IMPORTO IN EURO
Stato	Superammortamento (art. 50 DL 34/2020)	31.000
ESA (European Space Agency)	Contributi c/esercizio	82.000

METROPARK

SOGGETTO EROGANTE	DESCRIZIONE	IMPORTO IN EURO
Comune di Albano	Locazione spazi	25.000
Comune di Certaldo	Locazione spazi	20.000
Comune di Legnano	Locazione spazi	17.000
Comune di Abbiategrasso	Locazione spazi	14.000

MERCITALIA LOGISTICS

SOGGETTO EROGANTE	DESCRIZIONE	IMPORTO IN EURO
Gestore Servizi Energetici	Contributi fotovoltaico	213.617
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili	Ferrobonus	1.487.158
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili	Contributo Merci	1.949.380
Contributi Fondimpresa	Fondo interprofessionale per la formazione continua	9.598
Credito d'imposta 2020 per sanificazione e DPI	Credito d'imposta	3.868
Lugo Terminal SpA	Riaccredito contributo Ferrobonus	14.189
CFI Intermodal Srl	Riaccredito contributo Ferrobonus	4.976
Mercitalia Intermodal SpA	Riaccredito contributo Ferrobonus	416

MERCITALIA RAIL

SOGGETTO EROGANTE	DESCRIZIONE	IMPORTO IN EURO
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili	Contributi in c/esercizio - mezzi stradali	3.447.561
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili	Contributi in c/esercizio - trasporto merci	50.128.439
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili	Contributi alla formazione	130.102
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili	Contributo macchinisti 2018	859.619

MERCITALIA SHUNTING & TERMINAL

SOGGETTO EROGANTE	DESCRIZIONE	IMPORTO IN EURO
RFI	Contributo legge 190/2014	82.866
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili	Contributo c/impianti	13.846
GSE	Contributo energia da fonti rinnovabili	2.101

MERCITALIA INTERMODAL

SOGGETTO EROGANTE	DESCRIZIONE	IMPORTO IN EURO
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili	Contributo Ferrobonus	6.406.569
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili	Contributo Merci	5.099.062
Ufficio federale dei trasporti svizzero	Contributo Merci	2.769.575
Provincia Autonoma di Bolzano	Contributo Merci	1.624.123
Regione Liguria	Accredito per riduzione tariffaria obbligatoria ai sensi del D.L. 28 settembre 2019 nr.109	218.700
Regione Lombardia	Contributo Dote merci Ferroviaria art.4 L.R. 42/2017 annualità 2021	106.551
Regione Piemonte	Contributo Ferrobonus	83.800
Regione Toscana	Contributo Regione Toscana	41.941
Fondo Impresa	Contributi alla formazione	5.636

BUSITALIA CAMPANIA

SOGGETTO EROGANTE	DESCRIZIONE	IMPORTO IN EURO
Regione Campania	Contributi investimento (70%) 21 autobus	2.982.833
Regione Campania	Contributi D.L. 34/20 (D.L. Rilancio)	1.250.337
Ministero del lavoro	Contributi Oneri malattia 2021	29.349

BUSITALIA VENETO

SOGGETTO EROGANTE	DESCRIZIONE	IMPORTO IN EURO
Comune di Padova	c/capitale Mezzi	435.000
Comune di Padova	c/capitale Mezzi	170.000
Comune di Padova	c/esercizio Utilità Sociale	12.000
Comune di Padova	c/esercizio DGR 1320/2020 - DL 34 412ML - minori ricavi tariffari 2020	1.725.946
Comune di Padova	c/esercizio DGR 1814/2020 e DGR 747/2021- minori ric. tariffari	2.195.623
Comune di Padova	c/capitale tecnologie	154.451
Comune di Rovigo	c/esercizio DGRV 1814/2020 - minori ricavi tariffari 2020	51.582
Comune di Rovigo	c/esercizio DGRV 1814/2020 - minori ricavi tariffari 2020	12.145
Provincia di Padova	c/esercizio DGRV 1814/2020 - minori ricavi tariffari 2020	1.534.014
Provincia di Padova	c/esercizio DGRV 1814/2020 - minori ricavi tariffari 2020	151.687
Provincia di Padova	c/esercizio DGRV 747/21 All. A	396.908
Provincia di Rovigo	c/esercizio DGRV 1814/2020 - minori ricavi tariffari 2020	270.176
Provincia di Rovigo	c/esercizio DGRV 747/21 - minori ricavi tariffari 2021	63.615
Provincia di Rovigo	c/capitale Mezzi	7.667
Provincia di Rovigo	c/capitale Mezzi	1.802

ATAF GESTIONI

SOGGETTO EROGANTE	DESCRIZIONE	IMPORTO IN EURO
Ministero del lavoro - tramite Regione Toscana	Contributo CCNL 2021	3.578.255
Ministero del lavoro- compensazione Mod F24	Oneri malattia 2021	47.471
Regione Toscana - tramite Ataf&linea scarl	DL 19/04/2021 n. 137 - ANTICIPAZIONE	889.897
Ministero del lavoro	Contributi CCNL 2021 I Semestre	2.146.953
Ministero del lavoro	Contributi CCNL 2020 Saldo	2.222.454
Ministero del lavoro	Oneri Malattia 2014	341.722
Ministero del lavoro	Oneri Malattia 2014	403.000
Regione Toscana	Contributi c/capitale	795.317
Regione Toscana	Contributi Covid-19	2.587.224
Regione Toscana	Contributi Covid-19	818.100
Regione Toscana	Contributi Covid-19	1.625.926

BUSITALIA SITA NORD

SOGGETTO EROGANTE	DESCRIZIONE	IMPORTO IN EURO
Ministero del lavoro (Regione Toscana)	Contributi CCNL 2021 Acconto	1.513.410
Ministero del lavoro (Regione Toscana)	Contributi CCNL 2020 Saldo	1.628.417
Ministero del lavoro (Regione Umbria)	Contributi CCNL 2021 Acconto	5.994.795
Ministero del lavoro (Regione Umbria)	Contributi CCNL 2019 III Acconto	2.551.591
Ministero del lavoro (Regione Umbria)	Contributi CCNL 2020 Acconto	6.159.091
Consip tramite One Scarl	Contributi acquisto autobus	844.812
Regione Umbria	Contributi Finanziamento Autobus MIMS MEF 2016	3.020.732
Regione Umbria	Contributi Finanziamento Autobus Por Fers 2019	1.852.850
Regione Toscana	Contributi autobus	272.534
Ministero del Lavoro	Indennità di malattia 2014	162.525
Ministero del Lavoro	Indennità di malattia 2015	851.705
Regione Umbria	Ristori Covid-19	96.506
Regione Umbria	Ristori Covid-19	42.238
Regione Umbria	Ristori Covid-19	102.531
Regione Umbria - tramite scarl	Ristori Covid-19	891.939
Regione Umbria - tramite scarl	Ristori Covid-19	390.379
Regione Umbria - tramite scarl	Ristori Covid-19	759.246
Regione Toscana - tramite scarl	Ristori Covid-19	100.374
Regione Toscana - tramite scarl	Ristori Covid-19	87.969
Regione Toscana - tramite scarl	Ristori Covid-19	19.049
Regione Toscana - tramite scarl	Ristori Covid-19	188.343
Regione Toscana - tramite scarl	Ristori Covid-19	19.049

FERROVIE DEL SUD EST

SOGGETTO EROGANTE	DESCRIZIONE	IMPORTO IN EURO
Regione Puglia	Interramento Triggiano - Capurso e raddoppio Mungivacca - Noicattaro Bretella Ferroviaria del Sud Est Barese	41.957.211
Regione Puglia	Lavori di realizzazione di sottosistema di Terra (Anello di Bari) SCMT ENCODER	1.118.074
Regione Puglia	Lavori di realizzazione armamento ferroviario dell'anello di Bari	5.585.758
Regione Puglia	Metropolitana di superfice Martina/Lecce/Gagliano Elettrificazione ed eliminazione PL	26.000.000
Regione Puglia	Fornitura n. 1 elettrotreno	1.596.000
Regione Puglia	n. 5 composizioni Elettrotreni	8.386.000
Regione Puglia	SCMT Intera rete	1.952.760
Regione Puglia	n. 4 composizioni Elettrotreni	3.497.620

FS TECHNOLOGY

SOGGETTO EROGANTE	DESCRIZIONE	IMPORTO IN EURO
Commissione Europea	Progetto Chariot	237.054
Commissione Europea	Progetto Sprint-final	179.359
Commissione Europea	Progetto Orchestra	137.156
Commissione Europea	Progetto IP4MAS	74.375
Commissione Europea	Progetto 5GEVE	64.790

QUADRILATERO MARCHE UMBRIA

SOGGETTO EROGANTE	DESCRIZIONE	IMPORTO IN EURO
Cassa Depositi e Prestiti	Contributo di cui alla Delibera Cipe n.101/06 ex PAV per il finanziamento del 3° e 4° Stralcio funzionale e della Pedemontana	17.318.000
Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili	Delibera CIPE 109/2015 L. 164/2014 Sblocca Italia	44.818.000
Regione Marche	Finanziamenti Accordo Quadro Pedemontana Marche	6.009.000
Camera di commercio industria artigianato agricoltura delle Marche	Convenzione a suo tempo stipulata con la Camera di Commercio di Macerata il 7/11/2007	448.000
Anas SpA	Contratto di Programma MIT-Anas 2016-2020 (Del. CIPE 65 del 7/8/17) ML2 sub 1.1 P.V. 5	9.592.000
Anas SpA	Contratto di Programma MIT-Anas 2016-2020 (Del. CIPE 65 del 7/8/17) ML1 sub 2.5 P.V. 10	5.000
Anas SpA	Agg. nto 2018/2019 del Contratto di Programma MIT/Anas 2016/2020 a valere su Legge di Bilancio n. 205/2017 art.1 comma 1164 P.V.6 QU6	3.644.000
Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili	Del. CIPE 64 del 01/12/2016 Lodo Arbitrale	49.585.000



ALLEGATO: GRI CONTENT INDEX

INTRODUZIONE AL GRI CONTENT INDEX (PERIMETRO DI REPORTING)

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

* profilo del Gruppo e compliance: Ferrovie dello Stato Italiane

SpA (Holding del Gruppo) e società consolidate con il metodo integrale (si veda Relazione Finanziaria Annuale 2021, Allegato Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo);

* governance: Ferrovie dello Stato Italiane SpA;

* dati di natura economica: Ferrovie dello Stato Italiane SpA (Holding del Gruppo) e società

consolidate con il metodo integrale (si veda Relazione Finanziaria Annuale 2021, Allegato Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo);

* dati di customer⁶⁵ (Centralità dei bisogni delle persone e dei clienti): società consolidate con metodo integrale che offrono servizi al pubblico e che svolgono indagini per valutare la soddisfazione dei clienti:

* dati di sicurezza (Promozione della sicurezza, Security, sicurezza delle informazioni e privacy, Infrastrutture sostenibili):

società che hanno la responsabilità della sicurezza della circolazione sulla rete ferroviaria e stradale; appalti di lavoro su

infrastrutture ferroviarie; security sugli asset core funzionali all'esercizio ferroviario; società che offrono servizi al pubblico:

SETTORE OPERATIVO	CONTROLLATE DIRETTE	CONTROLLATE INDIRETTE
Infrastruttura	Rete Ferroviaria Italiana SpA Anas SpA	
Trasporto (passeggeri su ferro)	Trenitalia SpA Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl	TrainOSE SA Gruppo Netinera Trenitalia c2c Limited
Trasporto (passeggeri su gomma)	Busitalia Sita Nord Srl Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl	Busitalia Campania SpA Busitalia Veneto SpA Qbuzz BV
Trasporto (merci su ferro)	Mercitalia Logistics SpA	Mercitalia Rail Srl Mercitalia Shunting & Terminal Srl

⁶⁵ Rispetto allo scorso anno non sono inclusi i dati relativi ai servizi TPL offerti in Toscana. La società Ataf Gestioni è uscita dal perimetro del Gruppo.

SETTORE OPERATIVO	CONTROLLATE DIRETTE	CONTROLLATE INDIRETTE
Infrastruttura	Rete Ferroviaria Italiana SpA Anas SpA Italferr ⁶⁶ SpA	
Trasporto (passeggeri su ferro)	Trenitalia SpA Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl	TrainOSE SA Gruppo Netinera Trenitalia c2c Limited Trenitalia France SAS
Trasporto (passeggeri su gomma)	Busitalia Sita Nord Srl Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl	Busitalia Campania SpA Busitalia Veneto SpA Qbuzz BV
Trasporto (merci su ferro)	Mercitalia Logistics SpA	Mercitalia Rail Srl Mercitalia Shunting & Terminal Srl

⁶⁶ I dati riguardano gli appalti civili e tecnologici nei quali Italferr SpA è coinvolta come Direzione Lavori e/o Coordinatore in fase di Esecuzione Lavori, nonché per gli appalti relativi a nuove linee AV/AC affidate a General Contractor nei quali Italferr SpA svolge il ruolo di Direzione Lavori e di Alta Sorveglianza per la sicurezza, e infine per gli appalti a Contraente Generale, nei quali Italferr SpA svolge il ruolo di Alta Sorveglianza sia per la Direzione Lavori sia per la sicurezza. I dati si trovano nel paragrafo *Acquisti responsabili*.

* dati relativi al personale (Le nostre persone e il loro valore): i dati delle consistenze sono relativi a Ferrovie dello Stato Italiane SpA e società consolidate con il metodo integrale (si veda Relazione Finanziaria Annuale 2021, allegato Area di consoli-

damento e partecipazioni del Gruppo). Le informazioni relative alle analisi di dettaglio richieste dagli standard adottati nella redazione della DNF (ad esempio, turnover, distribuzione del personale, retribuzioni, formazione, ecc.) si riferiscono

mediamente a un perimetro che rappresenta circa il 76% della consistenza totale del Gruppo⁶⁷. Tali informazioni oltre che alla Capogruppo Ferrovie dello Stato Italiane SpA, fanno riferimento a:

* dati di natura ambientale (Energia ed emissioni, Altri impatti): i dati ambientali ricomprendono oltre alla Capogruppo, le società consolidate con il metodo integrale, sulle quali FS Italiane

SpA esercita un controllo diretto (a esclusione delle società che svolgono attività finanziarie e di certificazione/ispezione nel settore del trasporto ferroviario, per le quali l'impatto non è

ritenuto materiale) e quelle sulle quali esercita un controllo indiretto attraverso le sue controllate, con un numero di dipendenti maggiore di 100.

SETTORE OPERATIVO	CONTROLLATE DIRETTE	CONTROLLATE INDIRETTE	SETTORE OPERATIVO	CONTROLLATE DIRETTE	CONTROLLATE INDIRETTE
Infrastruttura	Rete Ferroviaria Italiana SpA Italferr SpA	Terminali Italia Srl Grandi Stazioni Rail SpA Cremonesi Workshop	Infrastruttura	Rete Ferroviaria Italiana SpA	Terminali Italia Srl Blufferries Srl Blu Jet Srl Grandi Stazioni Rail SpA
Trasporto (passeggeri su ferro)	Trenitalia SpA Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl		Trasporto (passeggeri su ferro)	Anas SpA Italferr SpA ⁶⁸ Trenitalia SpA Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl	TrainOSE SA Gruppo Netinera Trenitalia c2c Limited Trenitalia France SAS
Trasporto (passeggeri su gomma)		Busitalia Campania SpA Busitalia Veneto SpA Qbuzz BV	Trasporto (passeggeri su gomma)	Busitalia - Sita Nord Srl	Ataf Gestioni Srl Busitalia Campania SpA Busitalia Veneto SpA Qbuzz BV
Trasporto (merci su ferro)	Mercitalia Logistics SpA	Mercitalia Rail Srl Mercitalia Intermodal SpA	Trasporto (merci su ferro)	Mercitalia Logistics SpA	Mercitalia Rail Srl Mercitalia Shunting & Terminal Srl TX Logistik AG
Servizi immobiliari	FS Sistemi Urbani Srl Grandi Stazioni Immobiliare SpA		Servizi immobiliari	FS Sistemi Urbani Srl	
Altri servizi	Ferservizi SpA Italcertifer SpA Nugo SpA FS Technology SpA FS International		Altri servizi	Ferservizi SpA	

* Dati relativi ai fornitori (Acquisti responsabili): i dati si riferiscono alle società esterne con le quali le società del Gruppo, rientranti nel perimetro ambientale, hanno rapporti diretti.

⁶⁷ Laddove l'informazione si riferisce a un diverso perimetro, viene specificato in nota nel relativo paragrafo.

⁶⁸ Gli impatti ambientali dei cantieri in cui Italferr effettua la direzione lavori sono rappresentati separatamente. Tale scelta è stata effettuata al fine di depurare le variazioni annuali degli indicatori dagli effetti legati all'andamento delle attività di cantiere che, per loro natura, non hanno carattere di continuità e regolarità nei volumi.

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
Economia circolare e acquisti responsabili	Gruppo FS Italiane	Catena di fornitura	Materiali Acqua e scarichi idrici Rifiuti Compliance ambientale	GRI 301 GRI 303 GRI 306 GRI 307 Per il perimetro esterno, la valutazione degli impatti è relativa alle attività di cantiere e alle attività di assessment dei fornitori.
Mitigazione del cambiamento climatico	Gruppo FS Italiane	Catena di fornitura	Energia Emissioni	GRI 302 GRI 305 Per il perimetro esterno, la valutazione degli impatti è relativa alle attività di cantiere e alle attività di assessment dei fornitori.
Conduzione etica e responsabile del business	Gruppo FS Italiane	Catena di fornitura Sistema Paese	Performance economiche Anticorruzione Comportamento anti-concorrenziale Imposte Pratiche per la sicurezza Privacy dei clienti Politica pubblica Compliance socio-economica 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 201 GRI 205 GRI 206 GRI 207 GRI 410 GRI 418 GRI 415 GRI 419 GRI 204 GRI 308 GRI 406 GRI 407 GRI 408 GRI 409 GRI 412 GRI 414
Economia circolare e acquisti responsabili	Gruppo FS Italiane	Catena di fornitura		
Innovazione, digitalizzazione e cyber security	Gruppo FS Italiane	Clienti Sistema Paese	-	-
Valore al cliente	Gruppo FS Italiane	Clienti Sistema Paese	Comunità locali	GRI 413
Valore al cliente	Gruppo FS Italiane	Clienti	Modalità di coinvolgimento degli stakeholder	GRI 102
Sicurezza delle persone: valori, tecnologie e cultura	Gruppo FS Italiane Dipendenti	Catena di fornitura Clienti	Salute e sicurezza sul lavoro Salute e sicurezza dei clienti Occupazione Relazioni tra lavoratori e management Formazione e istruzione Diversità e pari opportunità Non discriminazione	GRI 403 GRI 416 GRI 401 GRI 402 GRI 404 GRI 405 GRI 406 Per la catena di fornitura, la valutazione degli impatti è relativa alle attività di cantiere e alle attività di assessment dei fornitori
Inclusione, valorizzazione e sviluppo delle persone	Gruppo FS Italiane Dipendenti			
Resilienza delle infrastrutture e dei sistemi di mobilità	Gruppo FS Italiane	Clienti Sistema Paese	-	-

INDICATORI GRI		DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (AI SENSI DEL D.LGS. 254/16)	COMMENTI/DIRECT ANSWER
GRI 102: INFORMATIVA GENERALE			
PROFILO DELL'ORGANIZZAZIONE			
102-1	Nome dell'organizzazione	Gruppo in sintesi	
		Modello di business	
		Performance economiche e finanziarie dei settori	
102-2	Attività, marchi, prodotti e servizi	Scenario di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie - Andamento dei mercati di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane	
102-3	Luogo della sede principale	Note - Attività del Gruppo FS Italiane e struttura del Bilancio consolidato	
		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	
102-4	Luogo delle attività	Allegati - Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo	
102-5	Proprietà e forma giuridica	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari Note - Patrimonio netto di pertinenza del Gruppo	
		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	
102-6	Mercati serviti	Allegati - Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo	
		Gruppo in sintesi	
		Modello di business	
		Performance economiche e finanziarie dei settori	
102-7	Dimensione dell'organizzazione	Scenario di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie - Andamento dei mercati di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane	
		Impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano	

INDICATORI GRI		DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (AI SENSI DEL D.LGS. 254/16)	COMMENTI/DIRECT ANSWER
102-8	Informazioni sui dipendenti e gli altri lavoratori	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano	Le attività significative del Gruppo sono svolte da lavoratori dipendenti. Nel 2021 non si sono registrate variazioni significative nella composizione dell'organico.
102-9	Catena di fornitura	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Catena di fornitura sostenibile	
		Performance economiche e finanziarie dei settori	
102-10	Modifiche significative all'organizzazione e alla sua catena di fornitura	Scenario di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie - Andamento dei mercati di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane	Nel 2021 non si sono registrate variazioni significative nell'organizzazione e nella catena di fornitura.
102-11	Principio di precauzione	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Approccio, impegni e politiche Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari - Il sistema di Controllo interno e Gestione dei Rischi	Nella valutazione e gestione dei rischi economici, ambientali e sociali il Gruppo adotta un approccio basato sul principio precauzionale.
102-12	Iniziative esterne	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Approccio, impegni e politiche Impegno per uno sviluppo sostenibile - Catena di fornitura sostenibile	
102-13	Adesione ad associazioni	Dialogo con gli stakeholder	
STRATEGIA			
102-14	Dichiarazione di un alto dirigente	Lettera del Presidente Impegno per uno sviluppo sostenibile - Approccio, impegni e politiche	
ETICA E INTEGRITÀ			
102-16	Valori, principi, standard e norme di comportamento	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari - Ulteriori informazioni di Governo societario Impegno per uno sviluppo sostenibile - Approccio, impegni e politiche Impegno per uno sviluppo sostenibile - Catena di fornitura sostenibile	https://www.fsitaliane.it/content/fsitaliane/it/il-gruppo-fs/governance/il-codice-etico-.html

INDICATORI GRI		DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (AI SENSI DEL D.LGS. 254/16)	COMMENTI/DIRECT ANSWER
GOVERNANCE			
102-18	Struttura di governance	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari	<p>Il Consiglio di Amministrazione di FS, nel periodo di riferimento (esercizio 2021), 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 2021), 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>
102-22	Composizione del massimo organo di governo e relativi comitati	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari	
102-24	Nomina e selezione del massimo organo di governo	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari - Consiglio di Amministrazione di FS SpA	
COINVOLGIMENTO DEGLI STAKEHOLDER			
102-40	Elenco dei gruppi di stakeholder	Dialogo con gli stakeholder	

INDICATORI GRI		DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (AI SENSI DEL D.LGS. 254/16)	COMMENTI/DIRECT ANSWER
102-41	Accordi di contrattazione collettiva	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano	
102-42	Individuazione e selezione degli stakeholder	Dialogo con gli stakeholder	
102-43	Modalità di coinvolgimento degli stakeholder	Dialogo con gli stakeholder	
102-44	Temi e criticità chiave sollevati	Dialogo con gli stakeholder Impegno per uno sviluppo sostenibile - Esperienza del viaggio	
PRATICHE DI RENDICONTAZIONE			
102-45	Soggetti inclusi nel bilancio consolidato	Allegati - Area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo	
102-46	Definizione del contenuto del report e perimetri dei temi	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	
102-47	Elenco dei temi materiali	Relazione sulla Gestione e informazioni non finanziarie - Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica	
102-48	Revisione delle informazioni	Relazione sulla Gestione e informazioni non finanziarie - Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica	Gli eventuali re-statement e riclassifiche sono di volta in volta indicate all'interno del presente documento.
102-49	Modifiche nella rendicontazione	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.

INDICATORI GRI	DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (AI SENSI DEL D.LGS. 254/16)	COMMENTI/DIRECT ANSWER
102-50	Periodo di rendicontazione	Il periodo di rendicontazione è il 2021.
102-51	Data del report più recente	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
102-52	Periodicità della rendicontazione	La periodicità di rendicontazione è annuale.
102-53	Contatti per richiedere informazioni riguardanti il report	Email: rapportostenibilita@fsitaliane.it Fax: 06 644102077
102-54	Dichiarazione sulla rendicontazione in conformità ai GRI Standards	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
102-55	Indice dei contenuti GRI	GRI content index (disponibile online).
102-56	Assurance esterna	Relazione sulla Gestione e informazioni non finanziarie – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica
GRI 103: MODALITÀ DI GESTIONE		
103-1	Spiegazione del tema materiale e del relativo perimetro	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 GRI content index (disponibile online)
103-2	La modalità di gestione e le sue componenti	Relazione sulla Gestione e informazioni non finanziarie – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica Impegno per uno sviluppo sostenibile: * Approccio, impegni e politiche * Sostenibilità ambientale * Esperienza del viaggio * Catena di fornitura sostenibile * Capitale umano * Impegno per la comunità

INDICATORI GRI	DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (AI SENSI DEL D.LGS. 254/16)	COMMENTI/DIRECT ANSWER
103-3	Valutazione delle modalità di gestione	Relazione sulla Gestione e informazioni non finanziarie – Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi del D.Lgs. 30 dicembre 2016, n. 254 - Nota Metodologica Impegno per uno sviluppo sostenibile: * Approccio, impegni e politiche * Sostenibilità ambientale * Esperienza del viaggio * Catena di fornitura sostenibile * Capitale umano * Impegno per la comunità
GRI 200: ECONOMICO		
GRI 201: PERFORMANCE ECONOMICHE		
201-1	Valore economico direttamente generato e distribuito	Premessa – Conto economico consolidato
GRI 204: PRATICHE DI APPROVVIGIONAMENTO		
204-1	Proporzione di spesa verso fornitori locali	Impegno per uno sviluppo sostenibile – Catena di fornitura sostenibile
GRI 205: ANTICORRUZIONE		
205-2	Comunicazione e formazione in materia di politiche e procedure anticorruzione	Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari

INDICATORI GRI	DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (AI SENSI DEL D.LGS. 254/16)	COMMENTI/DIRECT ANSWER
GRI 206: COMPORTAMENTO ANTICONCORRENZIALE		
206-1	Azioni legali per comportamento anticoncorrenziale, antitrust e pratiche monopolistiche Scenario di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie - Attività regolatoria dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) Altre informazioni	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.
GRI 300: AMBIENTALE		
GRI 301: MATERIALI		
301-1	Materiali utilizzati per peso o volume	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale
GRI 302: ENERGIA		
302-1	Energia consumata all'interno dell'organizzazione	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale
GRI 303: ACQUA E SCARICHI IDRICI (2018)		
303-1	Interazione con l'acqua come risorsa condivisa	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale
303-2	Gestione degli impatti correlati allo scarico di acqua	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale

INDICATORI GRI	DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (AI SENSI DEL D.LGS. 254/16)	COMMENTI/DIRECT ANSWER
303-3	Prelievo idrico	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale
303-4	Scarico di acqua	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale
GRI 304: BIODIVERSITÀ		
304-1	Siti operativi di proprietà, detenuti in locazione, gestiti in (o adiacenti ad) aree protette e aree a elevato valore di biodiversità esterne alle aree protette	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale
GRI 305: EMISSIONI		
305-1	Emissioni dirette di GHG (Scope 1)	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale
305-2	Emissioni indirette di GHG da consumi energetici (Scope 2)	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale
GRI 306: RIFIUTI (2020)		
306-1	Produzione di rifiuti e impatti significativi connessi ai rifiuti	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale
306-2	Gestione degli impatti significativi connessi ai rifiuti	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale

INDICATORI GRI	DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (AI SENSI DEL D.LGS. 254/16)	COMMENTI/DIRECT ANSWER
306-3	Rifiuti prodotti	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale
306-4	Rifiuti non destinati a smaltimento	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale
306-5	Rifiuti destinati allo smaltimento	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale
306-3	Sversamenti significativi	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale

GRI 308: VALUTAZIONE AMBIENTALE DEI FORNITORI

308-1	Nuovi fornitori che sono stati valutati utilizzando criteri ambientali	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Catena di fornitura sostenibile
-------	--	--

GRI 400: SOCIALE

GRI 401: OCCUPAZIONE

401-1	Nuove assunzioni e turnover	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano	Per quanto concerne il tasso di turnover del personale per fasce di età, è stata utilizzata una rappresentazione maggiormente dettagliata, rispetto alla richiesta dello standard, in quanto ritenuta più significativa.
-------	-----------------------------	---	--

GRI 403: SALUTE E SICUREZZA SUL LAVORO (2018)

403-1	Sistema di gestione della salute e sicurezza sul lavoro	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano - Sistemi di Gestione lavoro
403-2	Identificazione dei pericoli, valutazione dei rischi e indagini sugli incidenti	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano - Sistemi di Gestione lavoro

INDICATORI GRI	DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (AI SENSI DEL D.LGS. 254/16)	COMMENTI/DIRECT ANSWER	
403-3	Servizi di medicina del lavoro	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano	
403-4	Partecipazione e consultazione dei lavoratori e comunicazione in materia di salute e sicurezza sul lavoro	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano	
403-5	Formazione dei lavoratori in materia di salute e sicurezza sul lavoro	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano	
403-6	Promozione della salute dei lavoratori	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano	
403-7	Prevenzione e mitigazione degli impatti in materia di salute e sicurezza sul lavoro all'interno delle relazioni commerciali	L'indicatore non è applicabile in quanto il Gruppo ha controllo sia sui lavoratori che sul luogo di lavoro.	
403-9	Infortuni sul lavoro	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano - Sistemi di gestione lavoro Impegno per uno sviluppo sostenibile - Sostenibilità ambientale	Per le altre informazioni richieste dallo standard (403-9a e 403-9b), ad oggi non disponibili per mancanza di dati necessari, è in corso un'analisi approfondita per strutturare un processo di raccolta nel medio-lungo termine.

GRI 404: FORMAZIONE E ISTRUZIONE

404-1	Ore medie di formazione annua per dipendente	Impegno per uno sviluppo sostenibile - Capitale umano
-------	--	---

INDICATORI GRI	DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (AI SENSI DEL D.LGS. 254/16)	COMMENTI/DIRECT ANSWER
GRI 405: DIVERSITÀ E PARI OPPORTUNITÀ		
405-1	Diversità negli organi di governo e tra i dipendenti Impegno per uno sviluppo sostenibile – Capitale umano Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari – Consiglio di Amministrazione di FS SpA- Composizione e nomina	Per quanto concerne la distribuzione del personale per fasce di età, è stata utilizzata una rappresentazione maggiormente dettagliata, rispetto alla richiesta dello standard, in quanto ritenuta più significativa.
GRI 406: NON DISCRIMINAZIONE		
406-1	Episodi di discriminazione e misure correttive adottate	Nel 2021 non è stato registrato alcun episodio di discriminazione.
GRI 407: LIBERTÀ DI ASSOCIAZIONE E CONTRATTAZIONE COLLETTIVA		
407-1	Attività e fornitori in cui il diritto alla libertà di associazione e contrattazione collettiva può essere a rischio Impegno per uno sviluppo sostenibile – Capitale umano Catena della fornitura sostenibile	Nel Gruppo FS Italiane non esistono rischi per la libertà di associazione e contrattazione collettiva. Il sistema di relazioni industriali del Gruppo FS Italiane prevede modalità e tempi dell'interlocuzione sindacale in un sistema articolato di informazione e contrattazione ai vari livelli, nazionale e territoriale, con i soggetti sindacali titolati (Segreterie Nazionali/Segreterie territoriali/Rsu/Rsa). Il Gruppo FS Italiane, inoltre, applica integralmente gli accordi interconfederali, 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.

INDICATORI GRI	DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (AI SENSI DEL D.LGS. 254/16)	COMMENTI/DIRECT ANSWER
GRI 408: LAVORO MINORILE		
408-1	Attività e fornitori a rischio significativo di episodi di lavoro minorile Impegno per uno sviluppo sostenibile – Catena della fornitura sostenibile	Tutti i contratti del Gruppo prevedono l'accettazione integrale del Codice Etico. Non si segnalano fornitori o attività con significativo rischio di ricorso al lavoro minorile.
GRI 409: LAVORO FORZATO		
409-1	Attività e fornitori con elevato rischio di casi di lavoro forzato o obbligato Impegno per uno sviluppo sostenibile – Catena della fornitura sostenibile	Tutti i contratti del Gruppo includono l'accettazione integrale del Codice Etico. Non si segnalano fornitori o attività con significativo rischio di impiego di lavoratore forzato.
GRI 412: VALUTAZIONE DEL RISPETTO DEI DIRITTI UMANI		
412-3	Accordi di investimento e contratti significativi che includono clausole relative ai diritti umani o che sono stati sottoposti a una valutazione in materia di diritti umani Impegno per uno sviluppo sostenibile – Catena della fornitura sostenibile	Al momento non sono stati formalizzati accordi e/o contratti che includano specifiche clausole in merito al rispetto dei diritti umani o che siano sottoposti a valutazione circa l'effettiva implementazione di politiche di salvaguardia dei diritti umani. Il Gruppo ha aderito al network del Global Compact (GC) dell'ONU, impegnandosi a rispettare e integrare nel proprio modo di fare business 10 principi su diritti umani, lavoro, ambiente e lotta alla corruzione. Il 16 aprile 2019 il Consiglio di Amministrazione di FS SpA ha approvato la Politica di Sostenibilità del Gruppo, ispirata agli Obiettivi di Sviluppo Sostenibile (SDGs) e ai principi del UN Global Compact.

INDICATORI GRI	DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (AI SENSI DEL D.LGS. 254/16)	COMMENTI/DIRECT ANSWER
GRI 414: VALUTAZIONE SOCIALE DEI FORNITORI		
414-1	Nuovi fornitori che sono stati sottoposti a valutazione attraverso l'utilizzo di criteri sociali	Acquisti responsabili - Infrastrutture sostenibili - I nostri fornitori, Gestione responsabile e creazione di valore Impegno per uno sviluppo sostenibile - Catena della fornitura sostenibile
GRI 415: POLITICA PUBBLICA		
415-1	Contributi politici	Il Gruppo non elargisce contributi, diretti o indiretti e sotto qualsiasi forma, a partiti, movimenti, comitati e organizzazioni politiche e sindacali, a loro esponenti e candidati, tranne quelli dovuti in base a normative specifiche. I rapporti con Partiti, Movimenti, Comitati e Organizzazioni politiche e sindacali sono intrattenuti esclusivamente dalle funzioni aziendali a ciò formalmente delegate (art. 5.5 del Codice Etico del Gruppo FS).
GRI 416: SALUTE E SICUREZZA DEI CLIENTI		
416-1	Valutazione degli impatti sulla salute e sulla sicurezza per categorie di prodotto e servizi	Sicurezza nel viaggio

INDICATORI GRI	DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (AI SENSI DEL D.LGS. 254/16)	COMMENTI/DIRECT ANSWER
GRI 418: PRIVACY DEI CLIENTI		
418-1	Denunce comprovate riguardanti le violazioni della privacy dei clienti e perdita di dati dei clienti	In tema di privacy e perdita dati dei consumatori, nel corso del 2021 sono stati valutati come "data breach" (violazione della privacy) i seguenti casi: - errato invio del numero di cellulare di un passeggero agli altri passeggeri del treno FA 8819, nell'ambito della comunicazione di riprogrammazione dello stesso treno. Il passeggero in questione era stato quindi contattato dagli altri clienti. La violazione ha potenzialmente determinato la visualizzazione da parte di 153 persone del numero di telefono del cliente. Considerato quanto segue: 1. la tipologia di dati personali in questione (numero di telefono cellulare), 2. nel testo del sms era chiaramente indicato il numero corretto da chiamare per la riprogrammazione del viaggio, 3. la circostanza che lo stesso interessato a 7 giorni di distanza dall'evento dichiara di essere stato contattato da "alcuni clienti", allegando gli screenshot degli sms che gli sono stati trasmessi da 3 clienti che lo hanno chiamato, lasciando presagire che solo pochi clienti abbiano notato il numero in questione, 4. l'impossibilità, per i clienti che hanno visualizzato il numero di cellulare di identificare il soggetto cui appartiene l'utenza indicata per errore, si ritiene che le potenziali conseguenze negative per l'interessato siano di limitato (se non trascurabile) impatto, e perciò superabili senza particolari difficoltà. - errata inclusione da parte del servizio customer care di alcuni indirizzi mail nell'ambito di una comunicazione relativa alla riprogrammazione del treno - a partire da marzo e fino a novembre 2021, Trenitalia ha ricevuto 48 segnalazioni di disconoscimento di operazioni di trasferimento punti accumulati con il programma di loyalty Cartafreccia, distribuite nel corso del periodo. Nonostante i numeri esigui, Trenitalia ha effettuato approfondite verifiche che non hanno evidenziato tuttavia la violazione dei sistemi, lasciando propendere per altre modalità di frode. Per tali motivazioni Trenitalia ha presentato atto di denuncia querela. In via prudenziale si è ritenuto comunque opportuno effettuare una notifica preliminare di data breach al Garante. Nel corso del 2021 è inoltre pervenuta una segnalazione con riferimento al possibile comportamento scorretto di un capotreno che, nell'ambito del controllo dei biglietti e del green pass, avrebbe letto ad alta voce i relativi dati personali. Al momento sono in corso degli approfondimenti. Per quanto riguarda la controllata c2c, nel corso del 2021, sono pervenute le seguenti segnalazioni per possibile data breach: - è stata inviata una e-mail agli indirizzi sbagliati che conteneva i dettagli sul ritorno al lavoro e lo stato medico - una terza parte ha segnalato una violazione dei dati. Tale violazione è stata poi ritirata perché nessun dato è stato compromesso - un cliente ha effettuato una segnalazione relativa al fatto di aver ritirato il consenso ma di aver continuato a ricevere marketing. La segnalazione è stata risolta a seguito di un'indagine - riscontrato con il sito Web, rispetto al quale per il quale si stava caricando un cookie di tracciamento prima che fosse concesso il consenso. Il problema è stato risolto dal soggetto esterno che gestisce le funzionalità del sito. Nel caso di Netinera sono pervenute alcune segnalazioni, che sono state oggetto di indagine e poi risolte. Non c'è stata nessuna segnalazione da parte delle autorità preposte.

INDICATORI GRI	DICHIARAZIONE NON FINANZIARIA CONSOLIDATA (AI SENSI DEL D.LGS. 254/16)	COMMENTI/DIRECT ANSWER
GRI 419: COMPLIANCE SOCIO - ECONOMICA		
<p>419-1</p> <p>Non conformità con leggi e normative in materia sociale ed economica</p>	<p>Scenario di riferimento e focus sul Gruppo Ferrovie - Attività regolatoria dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)</p> <p>Altre informazioni</p>	<p>Nel corso del 2021, 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; - conversione a tempo indeterminato dei contratti di lavoro a termine e/o a viaggio nel settore marittimo; - amianto; - contenzioso in materia di "Ricalcolo del TFR"; - contenzioso in materia di "Contratti di Apprendistato"; - contenzioso in materia di "Riposi ex Regolamento CE 561/2006"; - contenzioso in materia di retribuzione relative alle giornate feriali.



ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE PREPOSTO



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 2021 ai sensi dell'art.154-bis, comma 5, del D.Lgs. 58/1998

1. I sottoscritti Luigi Ferraris e Roberto Mannozi, 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 dell'esercizio 2021.

2. Al riguardo si segnala che:

- 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;
- da tale valutazione non sono emersi aspetti di rilievo.

3. Si attesta, inoltre che:

3.1. Il bilancio d'esercizio:

- 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;
- corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- 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.

30 marzo 2022

Luigi Ferraris
Amministratore Delegato

Roberto Mannozi
Dirigente Preposto alla redazione
dei documenti contabili societari

Firmato digitalmente da
Luigi Ferraris
O = FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA
I = AMMINISTRATORE DELEGATO
SerialNumber = TINIT-FRRLLG062B23E514H
C = IT
Data e ora della firma: 30/03/2022 09:44:29

Firmato digitalmente da
Roberto Mannozi
CN = Mannozi Roberto
O = Ferrovie dello Stato Italiane SPA
C = IT

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. - Società con socio unico
Sede legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma
Cap. Soc. Euro 39.204.173.802,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 06359501001 - R.E.A. 962805

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE



KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Curtatone, 3
00185 ROMA RM
Telefono +39 06 80961.1
Email it-fmauditally@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi degli artt. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e 10 del Regolamento (UE) n. 537 del 16 aprile 2014

All'Azionista Unico della
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (nel seguito anche la "Società"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2021, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note esplicative al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2021, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Soc. stà per az. sn
Capitale sociale
Euro 10.345.200,00 - i.v.
Registro Imprese Milano e
Codice Fiscale n. 02709600159
R.E.A. Milano n. 512867
Partita IVA 02709600159
VAT number IT02709600159
Sede legale: Via Vittor Pisani
251024 Milano MI ITALIA

KPMG S.p.A. è una società per azioni di diritto italiano e fa parte del network "KMG" di entità indipendenti allineate a KPMG International Cooperative ("KPMG International"), entità di diritto svizzero.



Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso, pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Recuperabilità del valore delle partecipazioni in imprese controllate

Note esplicative al bilancio: nota esplicativa n. 3 "Principi contabili applicati", nota esplicativa n. 21 "Partecipazioni"

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
<p>Il bilancio al 31 dicembre 2021 include Partecipazioni in imprese controllate, per un valore pari a €37.891.715 mila, iscritte al costo di acquisizione o di costituzione.</p> <p>Alla chiusura di ciascun esercizio, gli Amministratori valutano la presenza di evidenze di perdita di valore di tali partecipazioni. Qualora sia accertata la presenza di indicatori di perdite di valore, il valore recuperabile di tali partecipazioni è verificato confrontando il relativo valore di carico con il loro valore d'uso determinato secondo metodologie valutative appropriate nelle circostanze. A seguito delle analisi svolte gli Amministratori hanno individuato indicatori di perdite di valore riferiti a talune controllate che hanno determinato una svalutazione per un ammontare complessivo di €16.580 mila.</p> <p>Per quanto concerne la partecipazione nella controllata Anas S.p.A., pari a €2.863.741 mila, gli Amministratori, tenuto conto delle novità, anche di profilo normativo, relative al diritto concessorio di Anas intervenute nel corso del 2021, hanno svolto l'impairment test che non ha evidenziato perdite durevoli di valore. A tal riguardo, nella nota esplicativa n. 21 "Partecipazioni" gli Amministratori indicano che qualora gli sviluppi, che potranno nascere anche dalle interlocuzioni in atto con le istituzioni sovranazionali, dovessero portare a considerazioni e risultanze diverse dalle attese, il valore di iscrizione della partecipazione dovrà essere ridotto sulla base dei flussi di cassa espressi da un Piano Economico Finanziario rielaborato di conseguenza.</p> <p>Per tali ragioni, abbiamo considerato la recuperabilità del valore delle partecipazioni in imprese controllate un aspetto chiave dell'attività di revisione.</p>	<p>Le procedure di revisione svolte hanno incluso:</p> <ul style="list-style-type: none"> — comprensione del processo adottato dagli Amministratori ai fini della valutazione delle partecipazioni in società controllate nonché della individuazione della presenza di indicatori di perdita di valore delle stesse; — esame, anche tramite il coinvolgimento di esperti del network KPMG, delle analisi svolte dagli Amministratori e della ragionevolezza delle conclusioni raggiunte, anche alla luce delle informazioni disponibili e delle conoscenze acquisite nel corso della revisione contabile del bilancio d'esercizio e del bilancio consolidato; — esame dell'appropriatezza dell'informativa fornita nelle note esplicative al bilancio in relazione alla valutazione delle partecipazioni in imprese controllate.

2



Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per il bilancio d'esercizio

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 38/05 e nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;

3



Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

- 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 relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di *governance*, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) 537/14

L'Assemblea degli Azionisti della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ci ha conferito in data 4 novembre 2014 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2014 al 31 dicembre 2022.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/14 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio d'esercizio espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.



Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98

Gli Amministratori della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2021, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98, con il bilancio d'esercizio della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2021 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio d'esercizio della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2021 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Roma, 14 aprile 2022

KPMG S.p.A.

Gabriele de Gennaro
Socio



5

BILANCIO DI
ESERCIZIO DI
**FERROVIE
DELLO STATO
ITALIANE SPA**
AL 31 DICEMBRE 2021

PROSPETTI CONTABILI

CONTO ECONOMICO

		valori in euro	
	NOTE	2021	2020
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4	153.011.925	188.535.042
Altri proventi	5	9.857.360	8.275.836
TOTALE RICAVI		162.869.285	196.810.878
Costo del personale	6	(65.162.304)	(61.840.530)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	7	(14.824.735)	(8.387.759)
Costi per servizi	8	(152.717.226)	(170.269.015)
Costi per godimento beni di terzi	9	(2.608.258)	(4.343.385)
Altri costi operativi	10	(33.471.684)	(12.100.159)
Costi per lavori interni capitalizzati	11	872.619	970.565
TOTALE COSTI		(267.911.588)	(255.970.283)
Ammortamenti	12	(24.585.028)	(22.976.676)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	13	(1.760.185)	(5.156.590)
RISULTATO OPERATIVO		(131.387.516)	(87.292.671)
Proventi da partecipazioni	14	65.209.726	130.829.816
Altri proventi finanziari	14	139.137.779	165.233.654
Oneri su partecipazioni	15	(16.100.583)	(48.882.971)
Altri oneri finanziari	15	(89.372.695)	(132.310.594)

		valori in euro	
	NOTE	2021	2020
Totale proventi e oneri finanziari		98.874.227	114.869.905
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE		(32.513.289)	27.577.234
Imposte sul reddito	16	32.650.282	13.381.785
RISULTATO DEL PERIODO DELLE ATTIVITÀ CONTINUATIVE		136.993	40.959.019
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO		136.993	40.959.019

CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO

		valori in euro	
	NOTE	2021	2020
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO		136.993	40.959.019
COMPONENTI CHE NON SARANNO RICLASSIFICATE SUCCESSIVAMENTE NELL'UTILE/(PERDITA) DELL'ESERCIZIO:			
Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	28/30	(262.158)	(237.899)
Effetto fiscale Utili (perdite) relativi a benefici attuariali	28/30	60.759	55.119
ALTRE COMPONENTI DI CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO, AL NETTO DEGLI EFFETTI FISCALI		(201.399)	(182.780)
TOTALE CONTO ECONOMICO COMPLESSIVO DELL'ESERCIZIO		(64.406)	40.776.239

SITUAZIONE PATRIMONIALE – FINANZIARIA

valori in euro

	NOTE	31.12.2021	31.12.2020
ATTIVITÀ			
Immobili, impianti e macchinari	17	48.358.406	50.788.278
Investimenti immobiliari	18	449.837.629	442.403.269
Attività immateriali	19	53.533.929	50.147.475
Attività per imposte anticipate	20	174.427.259	175.033.072
Partecipazioni	21	38.055.974.521	38.061.634.521
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	22	8.358.805.216	6.840.307.296
Crediti commerciali non correnti	23	3.529.017	3.758.600
Altre attività non correnti	24	24.595.193	24.065.497
TOTALE ATTIVITÀ NON CORRENTI		47.169.061.170	45.648.138.008
Rimanenze	25	358.567.396	372.097.043
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	26	675.660.694	293.710.284
Crediti tributari	27	84.133.190	86.264.467
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	22	2.196.118.793	3.147.542.214
Crediti commerciali correnti	23	178.745.741	196.458.944
Altre attività correnti	24	2.359.082.120	595.133.072
TOTALE ATTIVITÀ CORRENTI		5.852.307.934	4.691.206.024
TOTALE ATTIVITÀ		53.021.369.104	50.339.344.032
PATRIMONIO NETTO			
Capitale sociale	28	39.204.173.802	39.204.173.802

valori in euro

	NOTE	31.12.2021	31.12.2020
Riserve	28	66.854.616	64.806.665
Riserve di valutazione	28	(271.354)	(69.955)
Utili (Perdite) portati a nuovo	28	628.862.321	589.951.253
Utile (Perdite) d'esercizio	28	136.993	40.959.019
TOTALE PATRIMONIO NETTO		39.899.756.378	39.899.820.784
PASSIVITÀ			
Finanziamenti a medio/lungo termine	29	8.029.992.583	6.533.734.581
TFR e altri benefici ai dipendenti	30	7.294.604	7.635.534
Fondi rischi e oneri	31	149.520.312	148.095.814
Passività per imposte differite	20	167.844.702	164.067.473
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	32	4.895.039	4.827
Altre passività non correnti	34	27.003.070	29.028.996
TOTALE PASSIVITÀ NON CORRENTI		8.386.550.310	6.882.567.225
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine	29	1.610.768.511	2.548.120.993
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	32	631.849.985	314.144.825
Debiti commerciali correnti	33	106.268.988	132.710.431
Altre passività correnti	34	2.386.174.932	561.979.774
TOTALE PASSIVITÀ CORRENTI		4.735.062.416	3.556.956.023
TOTALE PASSIVITÀ		13.121.612.726	10.439.523.248
TOTALE PATRIMONIO NETTO E PASSIVITÀ		53.021.369.104	50.339.344.032

PROSPETTO DELLE VARIAZIONI DEL PATRIMONIO NETTO

valori in euro

PATRIMONIO NETTO	CAPITALE SOCIALE	RISERVE				TOTALE RISERVE	UTILI/(PERDITE) PORTATI A NUOVO	UTILE/(PERDITA) D'ESERCIZIO	TOTALE PATRIMONIO NETTO
		ALTRE RISERVE			RISERVE DI VALUTAZIONE				
		RISERVA LEGALE	RISERVA STRAORDINARIA	RISERVE DIVERSE	RISERVA PER UTILI/(PERDITE) ATTUARIALI PER BENEFICI AI DIPENDENTI				
SALDO AL 1 GENNAIO 2020	39.204.173.802	53.473.021			112.825	53.585.846	374.612.026	226.672.871	39.859.044.545
Aumento di capitale									
Distribuzione dividendi									
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		11.333.644				11.333.644	215.339.227	(226.672.871)	
Scissione verso RFI									
Altri movimenti									
Utile/(Perdite) complessivo rilevato									
di cui:									
Utile/(Perdita) d'esercizio								40.959.019	40.959.019
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto					(182.780)	(182.780)			(182.780)
SALDO AL 31 DICEMBRE 2020	39.204.173.802	64.806.665			(69.955)	64.736.710	589.951.253	40.959.019	39.899.820.784
Aumento di capitale									
Distribuzione dividendi									
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		2.047.951				2.047.951	38.911.068	(40.959.019)	
Utile/(Perdite) complessivo rilevato									
di cui:									
Utile/(Perdita) d'esercizio								136.993	136.993
Utili/(Perdite) rilevati direttamente a Patrimonio netto					(201.399)	(201.399)			(201.399)
SALDO AL 31 DICEMBRE 2021	39.204.173.802	66.854.616			(271.354)	66.583.262	628.862.321	136.993	39.899.756.378

RENDICONTO FINANZIARIO

valori in euro

	2021	2020
UTILE/(PERDITA) DI ESERCIZIO	136.993	40.959.019
Imposte sul reddito	(32.650.282)	(13.381.785)
Proventi/oneri finanziari	(98.874.227)	(114.869.905)
Ammortamenti	24.585.028	22.976.676
Accantonamenti e svalutazioni	3.151.104	21.972
Svalutazioni	178.048	(527.519)
Accantonamento fondi per benefici ai dipendenti	9.017	5.986
ACCANTONAMENTI E SVALUTAZIONI	3.338.169	(499.561)
Variazione delle rimanenze	13.912.760	7.167.940
Variazione dei crediti commerciali	16.930.127	(42.258.403)
Variazione dei debiti commerciali	(26.357.864)	(29.445.229)
Variazione delle altre attività	(1.758.474.247)	66.733.687
Variazione delle altre passività	1.827.472.727	(60.359.035)
Utilizzi fondi rischi e oneri	(1.806.211)	(1.884.389)
Pagamento benefici ai dipendenti	(220.352)	(384.813)
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	102.343.476	58.401.219
Variazione dei crediti/debiti per imposte	28.712.756	47.195.887
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITÀ OPERATIVA	99.048.853	(19.648.692)
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	(1.181.685)	(1.770.581)
Investimenti immobiliari	(12.559.975)	(7.307.979)
Investimenti in attività immateriali	(18.958.913)	(23.776.328)

valori in euro

	2021	2020
Investimenti in partecipazioni	(164.496.725)	(74.175.495)
INVESTIMENTI AL LORDO DEI CONTRIBUTI	(197.197.298)	(107.030.383)
Contributi-partecipazioni	153.576.725	63.459.429
CONTRIBUTI	153.576.725	63.459.429
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari		18.612
Disinvestimenti in attività immateriali		
Disinvestimenti in investimenti immobiliari	119	2.465
Disinvestimenti in partecipazioni	9.750.000	31.656
DISINVESTIMENTI	9.750.119	52.733
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITÀ DI INVESTIMENTO	(33.870.454)	(43.518.221)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	1.478.185.757	227.172.062
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	(922.401.136)	302.575.701
Variazioni delle passività del leasing	(171.505)	(103.602)
Variazione delle attività finanziarie	(562.417.439)	(633.082.475)
Variazione delle passività finanziarie	2.931.130	(3.183.225)
FLUSSO DI CASSA NETTO GENERATO/(ASSORBITO) DA ATTIVITÀ FINANZIARIA	(3.873.193)	(106.621.539)
FLUSSO DI CASSA COMPLESSIVO GENERATO/(ASSORBITO) NELL'ESERCIZIO	61.305.206	(169.788.452)
Disponibilità liquide a inizio periodo	(14.765.683)	155.022.769
Disponibilità liquide a fine periodo	46.539.523	(14.765.683)
di cui saldo del c/c intersocietario	(629.121.171)	(298.480.531)

NOTE ESPLICATIVE AL BILANCIO D'ESERCIZIO

1. ATTIVITÀ DELLA SOCIETÀ

Ferrovie dello Stato Italiane SpA (nel seguito anche la "Società" o "FS Italiane") 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, P.zza della Croce Rossa, 1.

La pubblicazione del presente bilancio è stata autorizzata dagli Amministratori in data 30 marzo 2022 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 2021 un patrimonio netto di Gruppo pari a 41.385 milioni di euro e un utile d'esercizio di pertinenza del Gruppo pari a 194 milioni di euro.

La Società KPMG SpA è incaricata della revisione legale dei conti per il novennio 2014-2022.

2. CRITERI DI REDAZIONE DEL BILANCIO

Il presente bilancio, relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, 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 sopra indicati sono di seguito definiti "EU-IFRS"). In particolare, gli EU-IFRS sono stati applicati in modo coerente a tutti i periodi esposti nel presente documento.

Si segnala, inoltre, che il presente bilancio è stato redatto sulla base delle migliori conoscenze degli EU-IFRS e tenuto conto della miglior dottrina in materia; eventuali futuri orientamenti e aggiornamenti interpretativi troveranno riflesso negli esercizi successivi, secondo le modalità di volta in volta previste dai principi contabili di riferimento.

Il bilancio è redatto e presentato in euro, che rappresenta la valuta funzionale della Società e cioè la moneta corrente dei paesi in cui la Società opera principalmente; tutti gli importi inclusi nelle tabelle delle seguenti note, salvo ove diversamente indicato, sono espressi in migliaia di euro.

Di seguito sono indicati gli schemi di bilancio utilizzati e i relativi criteri di classificazione adottati dalla Società, nell'ambito delle opzioni previste dallo IAS 1 "Presentazione del bilancio":

- * la situazione patrimoniale - finanziaria è stata predisposta classificando le attività e le passività secondo il criterio "corrente/non corrente";
- * il Conto economico è stato predisposto classificando i costi operativi per natura con separata evidenza, se presenti, del risultato netto delle continuing operation da quello delle discontinued operation;
- * il Conto economico complessivo comprende, oltre al risultato d'esercizio, le altre variazioni delle voci di patrimonio netto riconducibili a operazioni non poste in essere con gli azionisti della Società;

- * il Prospetto delle variazioni del Patrimonio netto fornisce separata evidenza del risultato di esercizio e di ogni altra variazione non transitata a Conto economico;
- * il Rendiconto finanziario è stato predisposto esponendo i flussi finanziari derivanti dalle attività operative secondo il "metodo indiretto".
- * La Relazione finanziaria è inoltre accompagnata dalla Relazione sulla Gestione che correda il bilancio di esercizio.

Il presente Bilancio è stato redatto nel presupposto della continuità aziendale, in quanto gli Amministratori hanno verificato l'insussistenza di indicatori di carattere finanziario, gestionale o altro genere che potessero segnalare criticità circa la capacità della Società di far fronte alle proprie obbligazioni nel prevedibile futuro e in particolare nelle modalità attraverso le quali la Società gestisce i rischi finanziari è contenuta nella successiva Nota 4 - "Gestione dei rischi finanziari".

Il Bilancio è stato predisposto sulla base del criterio convenzionale del costo storico, salvo che per i casi in cui è obbligatoria l'applicazione del criterio del fair value.

Si precisa, inoltre, che con il termine "corrente" s'intendono i 12 mesi successivi la data di riferimento del presente documento, mentre per "non corrente" i periodi oltre i 12 mesi successivi la medesima data.

Nella predisposizione del presente Bilancio sono stati applicati gli stessi principi contabili e criteri di redazione adottati nella redazione dello stesso al 31 dicembre 2020.

Gli Amministratori, in data 30 marzo 2022, hanno approvato il progetto di Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021 e la sua messa a disposizione degli Azionisti nei termini previsti dall'art. 2429 c.c. Il presente progetto di 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 progetto di Bilancio è il suddetto 30 marzo 2022 data, appunto di approvazione da parte del Consiglio di Amministrazione.

3. PRINCIPI CONTABILI APPLICATI

I principi contabili e i criteri di valutazione sono gli stessi adottati per la redazione del Bilancio consolidato annuale, al quale si rinvia, fatta eccezione per la rilevazione e valutazione delle partecipazioni in imprese controllate, a controllo congiunto e collegate, che sono iscritte al costo di acquisizione o di costituzione. In presenza di evidenze di perdita di valore, la recuperabilità è verificata attraverso il confronto tra il valore di carico e il maggiore tra il valore d'uso (determinato aggiornando 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 evidenziasse un miglioramento tale da far ritenere che siano venuti meno i motivi delle svalutazioni effettuate, le partecipazioni sono rivalutate nei limiti delle svalutazioni rilevate negli esercizi precedenti, nella voce "Proventi (oneri)

su partecipazioni". Le altre partecipazioni, differenti dalle società controllate, a controllo congiunto e collegate che non sono quotate in un mercato attivo e per le quali l'impiego di un opportuno modello di valutazione non risulterebbe attendibile, sono valutate al costo.

I dividendi da partecipazioni sono rilevati a conto economico nell'esercizio in cui sono deliberati.

PRINCIPI CONTABILI DI RECENTE EMISSIONE

Con riferimento ai principi contabili di recente emanazione si rinvia a quanto indicato nel Bilancio consolidato.

USO DI STIME E VALUTAZIONI

Con riferimento all'utilizzo di stime contabili si rinvia a quanto indicato nel Bilancio consolidato.

4. RICAVI DELLE VENDITE E PRESTAZIONI (153.012 MIGLIAIA DI EURO)

Il dettaglio delle voci che costituiscono i Ricavi delle vendite e prestazioni, rilevati in applicazione del principio contabile internazionale IFRS 15 per la rilevazione dei ricavi dai contratti con i clienti, è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

valori in migliaia di euro

	2021	2020	VARIAZIONI
RICAVI DA CONTRATTI CON I CLIENTI	88.622	120.517	(31.895)
Servizi resi dalla capogruppo	50.843	49.652	1.191
Servizi diversi	14.611	59.261	(44.650)
Vendita immobili e terreni trading	23.038	11.502	11.536
Vendite diverse	130	102	28
ALTRI RICAVI PER VENDITE E PRESTAZIONI	64.390	68.018	(3.628)
Ricavi da gestione immobiliare	64.158	67.932	(3.774)
Ricavi per contributi	232	86	146
TOTALE	153.012	188.535	(35.523)

I ricavi delle vendite e prestazioni evidenziano un decremento di 35.523mila euro rispetto all'esercizio precedente, dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- * nel corso dell'esercizio sono stati venduti immobili e terreni trading per un importo complessivo di 23.038mila euro, ed è stata realizzata una plu-

svalenza netta di 8.440mila euro (+5.157mila euro rispetto all'anno precedente). I ricavi da vendite immobiliari evidenziano, quindi, un incremento di 11.536mila euro, dovuto alla risposta del mercato al portafoglio immobiliare proposto in vendita, che trova correlazione con l'incremento del costo del venduto (+6.379mila euro) di

cui alla Nota 7 Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci;

- * nelle vendite diverse sono ricompresi i soli ricavi derivanti dalla vendita della rivista La Freccia che ha subito un incremento rispetto allo scorso di esercizio di 28mila euro;
- * si è registrato un decremento dei ricavi da servizi diversi

(44.650mila euro) da ricondurre principalmente agli effetti delle attività operative relative alla commessa Metro Riyadh; tale riduzione è dovuta a una riqualificazione delle assunzioni di base del progetto principalmente legate ai costi aggiuntivi e alle contingency legate alla pandemia per Covid-19;

- * l'incremento dei ricavi, in lieve aumento sugli addebiti che Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha effettuato nei confronti delle società del Gruppo per 1.191mila euro, è ascrivibile principalmente ai servizi prestati nel 2021 connessi con le risorse umane (30.118mila euro), servizi connessi alle relazioni esterne (9.397mila euro), servizi di

contabilità e attività tributaria (5.787mila euro), servizi relativi all'area affari istituzionali (3.309mila euro), affari societari (2.691mila euro);

- * i ricavi da gestione immobiliare, che comprendono principalmente canoni di locazione, riaddebito oneri condominiali e ricavi da sfruttamento commerciale delle stazioni di proprietà, evidenziano una riduzione complessiva di 3.774mila euro, connessa principalmente alla riduzione dei canoni di retrocessione rivenienti dalle Grandi Stazioni Rail SpA per 6.857mila euro, solo in parte compensata da un incremento dei ricavi da riaddebito per attività di Facility Management

per Grandi Stazioni Retail SpA per 1.691mila euro, e da maggiori ricavi provenienti dalla vendita degli spazi pubblicitari nelle quattro principali grandi stazioni (Roma Termini, Milano Centrale, Napoli Centrale e Torino Porta Nuova) per 505mila euro. Si evidenzia, inoltre, una riduzione nei canoni di locazione su altri immobili di proprietà per effetto perimetro e per effetto della regolarizzazione delle partite pregresse connesse al rilascio dell'immobile di Genova Lagaccio (ex PaR), più che compensata dall'incremento dei ricavi da riaddebito oneri condominiali per un incremento netto di 905mila euro.



La tabella seguente fornisce il dettaglio dei Ricavi derivanti da contratti con i clienti in categorie:

valori in migliaia di euro

	ATTIVITÀ IMMOBILIARE		ATTIVITÀ ALTRI SERVIZI		TOTALE	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Mercato geografico						
Nazionale	23.038	11.502	65.247	83.017	88.285	94.519
Europeo			32	11	32	11
Extra UE			305	25.987	305	25.987
TOTALE RICAVI DA CONTRATTI CON I CLIENTI	23.038	11.502	65.584	109.015	88.622	120.517
LINEE DI PRODOTTI						
RICAVI DA CONTRATTI CON I CLIENTI						
Altri ricavi da servizi	23.038	11.502	65.584	109.015	88.622	120.517
TOTALE RICAVI DA CONTRATTI CON I CLIENTI	23.038	11.502	65.584	109.015	88.622	120.517
TEMPISTICA PER LA RILEVAZIONE DEI RICAVI						
Servizi trasferiti nel corso del tempo	23.038	11.502	65.584	109.015	88.622	120.517
TOTALE RICAVI DA CONTRATTI CON I CLIENTI	23.038	11.502	65.584	109.015	88.622	120.517
TOTALE ALTRI RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI	64.308	67.932	82	86	64.390	68.018
TOTALE RICAVI VENDITE E PRESTAZIONI	87.346	79.434	65.666	109.101	153.012	188.535

Di seguito le informazioni sulle attività e passività derivanti da contratti con i clienti:

	31.12.2021	31.12.2020
Crediti per contratti con i clienti classificati nei Crediti commerciali correnti/non correnti	57.265	17.341
Crediti per contratti con i clienti classificati nelle Altre attività correnti/non correnti		
Altri crediti non contenuti nelle voci precedenti		
Attività da contratto	34.079	59.206
Passività da contratto		

La tabella seguente presenta le variazioni significative dei saldi delle attività e delle passività derivanti da contratto nel corso dell'esercizio:

valori in migliaia di euro

	31 DICEMBRE 2021
	ATTIVITÀ DA CONTRATTO
Ricavi rilevati nell'esercizio che erano inclusi nel saldo di apertura delle passività da contratto	
Incrementi delle passività da contratto dovuti agli incassi, al netto degli importi rilevati nel corso dell'esercizio	
Riclassifiche da attività da contratto rilevate all'inizio dell'esercizio a crediti	(54.068)
Incrementi delle attività da contratto dovuti a prestazioni rese	28.941
Incrementi delle attività da contratto dovuti a variazioni nella valutazione dello stato di avanzamento	
Aggregazioni aziendali	
Altre variazioni	

ALTRI RICAVI DELLE VENDITE E PRESTAZIONI

Tra gli Altri ricavi delle vendite e prestazioni, come indicato sopra, sono ricompresi complessivamente proventi da locazione pari a 64.158mila euro nel 2021.

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, per un ammontare di 66.301mila euro che fa riferimento esclusivamente ai contratti di locazione, oneri accessori e canoni di retrocessione dell'esercizio in corso:

valori in migliaia 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	66.301	69.558	73.421	77.378	78.176	78.997	443.832



5. ALTRI PROVENTI (9.857 MIGLIAIA DI EURO)

I dettagli degli Altri proventi è riportato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2021	2020	VARIAZIONI
COMMISSIONI ATTIVE SU FIDEJUSSIONI RIMBORSI	4.239	6.232	(1.993)
Cariche sociali di dirigenti presso Società del Gruppo FS Italiane	445	356	89
Altri rimborsi	55	36	19
TOTALE RIMBORSI	500	392	108
PROVENTI DIVERSI	5.118	1.652	3.466
TOTALE	9.857	8.276	1.581

L'incremento di 1.581mila euro è riconducibile principalmente all'effetto combinato:

* della riduzione delle commissioni attive su fidejussioni alle società del Gruppo, principalmente verso Rete Ferroviaria Italiana SpA (-1.945mila euro);

* dell'incremento dei proventi diversi (+3.466mila euro) relativi, per la maggior parte, al credito rilevato verso Trenitalia SpA (3.245mila euro) per la vicenda contenziosa, sorta nel 1997, avente ad oggetto il recupero di un ingente credito

vantato da FS SpA, a cui poi è subentrata Trenitalia SpA, nei confronti della società Sita SpA e da questa nei confronti della Regione Basilicata e dei Comuni di Potenza, Matera e Maratea.

6. COSTO DEL PERSONALE (65.162 MIGLIAIA DI EURO)

valori in migliaia di euro

	2021	2020	VARIAZIONI
Salari e stipendi	45.198	42.477	2.721
Oneri sociali	12.733	12.252	481
Altri costi del personale a ruolo	307	1.487	(1.180)
Trattamento di fine rapporto	2.768	2.799	(31)
Personale a ruolo accantonamenti e rilasci	322	(602)	924
PERSONALE A RUOLO	61.328	58.413	2.915
Salari e stipendi	88	23	65
Oneri sociali	90	70	20
PERSONALE AUTONOMO E COLLABORAZIONI	178	93	85
Lavoro interinale, Personale distaccato e Stage	1.173	1.044	129
Altri costi collegati al personale	2.483	2.291	192
ALTRI COSTI	3.656	3.335	321
TOTALE	65.162	61.841	3.321

I costi del personale, che complessivamente ammontano a 65.162mila euro, mostrano un incremento rispetto all'esercizio precedente di 3.321mila euro.

Tale variazione è principalmente riconducibile a:

- * un incremento 2.915mila euro dei costi per il personale a ruolo dovuto principalmente all'incremento della voce salari, stipendi ed oneri sociali per complessivi 3.202mila euro a seguito dell'adeguamento del fondo ferie (+977mila euro) e del contestuale accantona-

mento effettuato nell'esercizio corrente per il rinnovo del contratto collettivo per il periodo 2021-2023 (+1.267mila euro), ai maggiori accantonamenti per contenzioso lavoro (+300mila euro), al rilascio fondo effettuato lo scorso anno per il rinnovo del contratto collettivo (+624mila euro), ai maggiori oneri per incentivazione all'esodo riconosciuti nell'anno (+299mila euro rispetto al 2020) ed un incremento dei rimborsi per personale distaccato presso Società del Gruppo e terzi (-1.046mila euro);

- * un incremento dei costi per personale autonomo e collaborazioni per 85mila euro dovuto ad un aumento degli incarichi di collaborazione;

- * un incremento degli altri costi del personale per 321mila euro, dovuto ai maggiori costi per la formazione (+178mila euro) e per lavoro interinale (+224mila euro).

Nella tabella seguente è riportato l'organico medio della Società suddiviso per categoria:

	2021	2020	VARIAZIONI
PERSONALE			
Dirigenti	115	121	(6)
Quadri	223	207	16
Altro personale	315	314	1
TOTALE	653	642	11

7. MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI (14.825 MIGLIAIA DI EURO)

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

	2021	2020	VARIAZIONI
Materiali e materie di consumo	226	166	60
Illuminazione e forza motrice	1	3	(2)
Variazione delle giacenze di immobili e terreni trading	14.598	8.219	6.379
TOTALE	14.825	8.388	6.437

L'incremento di tale voce (6.437mila euro) è attribuibile principalmente alle variazioni delle giacenze di immobili e terreni trading, a seguito di un incremento registrato nel costo del venduto di 6.379mila euro.

8. COSTI PER SERVIZI (152.717 MIGLIAIA DI EURO)

Il saldo di bilancio è dettagliato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2021	2020	VARIAZIONI
Prestazioni per il trasporto	4	8	(4)
MANUTENZIONI, PULIZIA E ALTRI SERVIZI APPALTATI	7.889	7.037	852
Servizi e lavori appaltati per conto terzi	869	99	770
Servizi pulizia ed altri servizi appaltati	608	558	50
Manutenzione e riparazioni beni immobili e mobili	7.762	7.321	441
Manutenzioni accantonamenti e rilasci	(1.350)	(941)	(409)
SERVIZI IMMOBILIARI E UTENZE	23.894	24.253	(359)
SERVIZI AMMINISTRATIVI ED INFORMATICI	58.249	51.633	6.616
COSTI PER COMUNICAZIONE ESTERNA E COSTI DIVERSI	11.310	10.752	558
DIVERSI	51.371	76.586	(25.215)
Prestazioni professionali	3.346	4.183	(837)
Assicurazioni	1.463	1.710	(247)
Consulenze	1.675	1.601	74
Facility management	16.231	13.839	2.392
Viaggi e soggiorno	442	418	24
Altri servizi amministrativi	1.727	1.902	(175)
Altri costi per servizi	26.487	52.933	(26.446)
TOTALE	152.717	170.269	(17.552)

La variazione complessiva della voce Costi per servizi è principalmente dovuta ai minori incarichi di consulenza e prestazioni professionali (per complessivi 763mila euro), minori oneri assicurativi (247mila euro) e minori altri costi per servizi (26.446mila euro) rappresentati per lo più dai costi rivenienti dalla Com-messa Metro Riyadh (21.547mila euro), che trovano una loro corre-

lazione con i ricavi da contratto, generando un margine negativo complessivo di 6.981mila euro. A tali decrementi si contrappongono maggiori servizi informatici (per 6.616mila euro) principalmente forniti dalla società FSTechnology SpA, ai costi per comunicazione esterna per eventi, mostre e fiere (per 558mila euro), ai maggiori oneri sostenuti verso Ferservizi SpA per la gestione

del patrimonio immobiliare, manutenzioni, pulizie e utenze (per complessivi 852mila euro), ai maggiori oneri per facility management (per 2.392mila euro), per la maggior parte verso Grandi Stazioni Rail SpA, ribaltati completamente a Grandi Stazioni Retail SpA per la manutenzione ed il mantenimento in efficienza del patrimonio immobiliare delle principali stazioni nazionali.

9. COSTI PER GODIMENTO BENI DI TERZI (2.608 MIGLIAIA DI EURO)

Il dettaglio dei Costi per godimento di beni di terzi è riportato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2021	2020	VARIAZIONI
Canoni di locazione e oneri condominiali	2.608	4.343	(1.735)
Servizi informatici ed altro		1	(1)
TOTALE	2.608	4.344	(1.736)

La voce subisce un decremento rispetto all'esercizio precedente principalmente per effetto del rilascio dell'immobile di Genova Lagaccio (ex PaR) per 1.178mila euro, oltre a minori oneri condominiali e canoni pagati su spazi locati per 194mila euro.

10. ALTRI COSTI OPERATIVI (33.471 MIGLIAIA DI EURO)

Il dettaglio degli Altri costi operativi è riportato nella seguente tabella:

valori in migliaia di euro

	2021	2020	VARIAZIONI
Quote associative e contributi	11.832	9.451	2.381
IVA non deducibile (pro-rata)	5.548	3.671	1.877
Imposte e tasse	16.909	14.870	2.039
Altri oneri diversi	(2.380)	(15.794)	13.414
Altri costi operativi accantonamenti e rilasci	1.562	(98)	1.660
TOTALE	33.471	12.100	21.371

L'incremento della voce, pari a 33.471mila euro, è essenzialmente riconducibile al mancato effetto della risoluzione favorevole del contenzioso tributario promosso da Ferrovie dello Stato Italiane SpA e Terna SpA (13.366mila euro) avuta nel 2020, alle maggiori quote associative versate, in particolare a Fondazione FS (+2.248mila euro), alle maggiori imposte e tasse versate, in particolare per l'IMU (+1.549mila euro), ai maggiori accantonamenti per contenziosi in essere verso terzi (+1.660mila euro).

11. COSTI PER LAVORI INTERNI CAPITALIZZATI (873 MIGLIAIA DI EURO)

Gli oneri capitalizzati per lavori interni, pari a 873mila euro (971mila euro nel 2020), si riferiscono ai costi di personale collegati alla realizzazione e sviluppo del software iscritto tra le immobilizzazioni immateriali.

12. AMMORTAMENTI (24.585 MIGLIAIA DI EURO)

La voce è di seguito dettagliata:

valori in migliaia di euro

	2021	2020	VARIAZIONI
Ammortamento attività immateriali	15.572	14.102	1.470
Ammortamento attività materiali	9.013	8.875	138
TOTALE	24.585	22.977	1.608

La variazione in incremento di 1.608mila euro rispetto all'esercizio precedente è dovuta alla normale dinamica degli ammortamenti legata agli investimenti di periodo.

13. SVALUTAZIONI E PERDITE (RIPRESE) DI VALORE (1.760 MIGLIAIA DI EURO)

La voce è di seguito dettagliata:

valori in migliaia di euro

	2021	2020	VARIAZIONI
Svalutazione degli immobili, impianti e macchinari		2	(2)
Rettifiche e riprese di valore su attività finanziarie	1.582	5.682	(4.100)
Svalutazione delle disponibilità liquide	178	(527)	705
TOTALE	1.760	5.157	(3.397)

La voce si decrementa, rispetto all'esercizio 2020, di 3.397mila euro per effetto delle minori svalutazioni nette effettuate nel corso dell'esercizio principalmente sui crediti, registrate in base a stime analitiche di presunto realizzo, e dell'adeguamento del fondo svalutazione crediti quale risultato dell'applicazione dell'IFRS 9 (per il 2021 l'importo complessivo è pari a +1.327mila euro).

14. PROVENTI FINANZIARI (204.348 MIGLIAIA DI EURO)

Il dettaglio dei proventi finanziari è rappresentato nella tabella seguente:

	valori in migliaia di euro		
	2021	2020	VARIAZIONI
Proventi da partecipazioni	65.210	130.830	(65.620)
TOTALE PROVENTI DA PARTECIPAZIONI	65.210	130.830	(65.620)
Proventi finanziari su crediti immobilizzati e titoli	103.961	126.518	(22.557)
Proventi finanziari diversi	28.921	24.364	4.557
Utili su cambi	6.256	14.351	(8.095)
TOTALE ALTRI PROVENTI FINANZIARI	139.138	165.233	(26.095)
TOTALE	204.348	296.063	(91.715)

Il saldo dei Proventi finanziari registra un decremento di 91.715mila euro rispetto all'esercizio precedente. Tale decremento è dovuto essenzialmente:

* al decremento dei dividendi distribuiti dalle società controllate, collegate e terzi per complessivi 65.620mila euro, a causa del crollo nell'esercizio 2020 dei diversi business di riferimento a causa del Covid-19, dovuto essenzialmente ai minori dividendi percepiti da Rete Ferroviaria Italiana SpA (-100.000mila euro), da Ferrovie Nord Milano SpA (-1.410mila euro) e da Eurofima SA (-483mila euro), cui si contrappongono i maggiori dividendi percepiti da Ferservizi SpA (13.500mila euro), da Italferr SpA (13.448mila euro), da Sita SpA in liquidazione

(6.325mila euro) e da Fercredit SpA (3.000mila euro);

* ai minori interessi maturati sui crediti per finanziamenti a medio/lungo termine per 22.557mila euro, principalmente verso Rete Ferroviaria Italiana SpA (per 16.763mila euro) per i minori costi di provvista rispecchiati negli oneri finanziari, Trenitalia SpA (per 6.119mila euro) a seguito essenzialmente dell'effetto combinato del rimborso della I Tranche obbligazionaria afferente il Programma EMTN avvenuto nel 2020 e dell'emissione nell'anno di due green bonds destinati al rinnovo del materiale rotabile come descritto nella nota 22, TrainOSE SA (per 429mila euro), Mercitalia Logistics SpA (per 377mila euro), Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl

(per 375mila euro) e Mercitalia Rail Srl (per 364mila euro) per la riduzione dei crediti residui e dei tassi di riferimento (Euribor 6 mesi) applicati. A tali decrementi si contrappone l'incremento degli interessi maturati verso Qbuzz BV (per 2.104mila euro) e TX Logistik AG (per 560mila euro) per i finanziamenti ricevuti da Ferrovie dello Stato Italiane SpA nel corso dell'esercizio;

* al decremento degli utili su cambi per 8.095mila euro determinato essenzialmente dalle rilevazioni effettuate sui finanziamenti a breve e medio lungo termine in sterline per 4.829mila euro, a seguito principalmente della regolarizzazione finanziaria delle partite creditorie verso Trenitalia c2c avvenuta in corso d'anno

e dalle operazioni legate alla commessa Metro Riyadh per 2.635mila euro;

* ai maggiori proventi finanziari diversi per complessivi 4.557mila euro dovuti principalmente alla quota di interessi di 5.482mila euro maturati a valere dal 1995 al 2000 che, a seguito della condanna definitiva della Regione Basilicata al pagamento in favore di Trenitalia

SpA dei disavanzi di esercizio spettanti per gli anni dal 1987 al 1993, la stessa dovrà retrocedere a Ferrovie dello Stato Italiane SpA e ai maggiori interessi maturati sui finanziamenti Eurofima per 3.985mila euro. A tali incrementi si contrappone il decremento dei proventi finanziari per 3.684mila euro relativi a derivati Cross Currency Swap di copertura in Cash Flow Hedge ai fini della copertura dell'o-

scillazione dei tassi di cambio in riferimento al finanziamento erogato a Trenitalia UK descritto nel paragrafo 35 Gestione dei rischi finanziari, degli interessi per finanziamenti a breve concessi alle controllate per 961mila euro prevalentemente riconducibile alle società Trenitalia c2c e Qbuzz BV e delle commissioni attive su fidejussioni per 276mila euro.

15. ONERI FINANZIARI (105.473 MIGLIAIA DI EURO)

Il dettaglio degli Oneri finanziari è rappresentato nella seguente tabella:

	valori in migliaia di euro		
	2021	2020	VARIAZIONI
SVALUTAZIONI DI ATTIVITÀ FINANZIARIE	16.101	48.883	(32.782)
Svalutazioni di partecipazioni società Gruppo	16.580	48.579	(31.999)
Altri oneri per svalutazioni su attività finanziarie	(479)	304	(783)
TOTALE ALTRI ONERI FINANZIARI	89.372	132.311	(42.939)
Oneri finanziari su debiti	84.538	109.047	(24.509)
Oneri finanziari per benefici ai dipendenti	53	42	11
Oneri finanziari su leasing	2	3	(1)
Oneri finanziari diversi	4.720		4.720
Perdita su cambi	59	23.219	(23.160)
TOTALE	105.473	181.194	(75.721)

Gli oneri finanziari evidenziano un decremento di 75.721mila euro rispetto all'esercizio precedente riconducibile prevalentemente:

* al decremento delle svalutazioni di partecipazioni in società del gruppo per 32.782mila euro dovuto essenzialmente alle

svalutazioni di Busitalia Sita Nord Srl per 37.148mila euro e Nugo SpA per 11.400mila euro effettuate nel 2020. Nel corso

dell'esercizio si è provveduto alla svalutazione di Nugo SpA per 9.750mila euro e di FS International SpA per 6.830mila euro, come descritto nel paragrafo 21 Partecipazioni. Nel periodo si evidenziano inoltre minori svalutazioni per 783mila euro quale risultato dell'applicazione del principio contabile IFRS 9;

- * al decremento complessivo degli interessi maturati sui prestiti obbligazionari relativi al Programma Euro Medium Term Notes per 15.762mila euro a seguito essenzialmente dell'effetto netto del rimborso della I Tranche EMTN avvenuto nel 2020 e delle nuove emissioni effettuate nel periodo, degli oneri sui finanziamenti da Cassa Depositi e Prestiti, BEI ed Eurofima per 12.033mila euro per la riduzione, sia dei debiti

residui che dei tassi di riferimento (Euribor 6 mesi) applicati, riflessi nei minori proventi finanziari percepiti da Rete Ferroviaria Italiana SpA come indicato nella precedente nota 14 e degli interessi passivi maturati sui depositi a scadenza per 678mila euro. A tali decrementi si contrappone l'incremento delle commissioni bancarie liquidate principalmente per finanziamenti Eurofima per 2.406mila euro e degli oneri relativi agli stessi finanziamenti per 1.677mila euro;

- * al decremento delle perdite su cambi per 23.160mila euro dovuto essenzialmente alle rilevazioni effettuate sui finanziamenti a breve e medio lungo termine in sterline per 12.974mila euro, a seguito della regolarizzazione finanziaria delle partite creditorie verso

Trenitalia c2c avvenuta in corso d'anno, come già descritto nella precedente nota 14, alle operazioni legate alla commessa Metro Riyadh per 4.300mila euro e alle valutazioni di fine periodo delle partite commerciali per 2.532mila euro;

- * all'incremento degli oneri finanziari diversi per 4.720mila euro relativi a derivati Cross Currency Swap di copertura in Cash Flow Hedge ai fini della copertura dell'oscillazione dei tassi di cambio riflesso nei minori proventi finanziari rappresentati nella precedente nota 14.

Infine la voce "Oneri finanziari su leasing", pari a 2mila euro, comprende gli interessi maturati a seguito dell'applicazione del principio contabile IFRS 16.

Le imposte sul reddito presentano un valore positivo, trascinato dalla voce "Proventi da adesione consolidato fiscale", in incremento complessivo di 19.268mila euro attribuibile principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- * incremento delle imposte IRES pagate all'estero (+4mila euro);

- * incremento dei citati proventi da adesione al consolidato fiscale, iscritti per 33.684mila euro nel 2021 (+12.201mila euro rispetto al 2020) dovuto principalmente alle maggiori imposte IRES dell'anno trasferite dalle società del Gruppo;

- * decremento delle imposte anticipate e differite per 6.030mila euro, per la cui movimentazione si rimanda alla Nota 20 - Attività per imposte anticipate e passività per imposte differite.

16. IMPOSTE SUL REDDITO DEL PERIODO CORRENTI, DIFFERITE E ANTICIPATE (32.650 MIGLIAIA DI EURO)

Nella tabella seguente è riportato il dettaglio delle Imposte sul reddito:

valori in migliaia di euro

	2021	2020	VARIAZIONI
IRES	4		4
Proventi da adesione consolidato fiscale	(33.684)	(21.483)	(12.201)
Imposte differite e anticipate	39	6.069	(6.030)
Rettifiche per imposte sul reddito relative a esercizi precedenti	991	2.032	(1.041)
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	(32.650)	(13.382)	(19.268)



RICONCILIAZIONE DELL'ALIQUTA FISCALE EFFETTIVA

valori in migliaia di euro

	2021		2020	
	EURO	%	EURO	%
Utile (Perdita) dell'esercizio	137		40.959	
Totale imposta sul reddito	(32.650)		(13.382)	
Utile (Perdita) ante imposte	(32.513)		27.577	
IMPOSTE TEORICHE IRES (ALIQUTA FISCALE NAZIONALE)		24,0%		24,0%
MINORI IMPOSTE:				
Dividendi da partecipazione	(61.949)		(129.359)	
Utilizzi fondi	(1.834)		(1.565)	
Altre variazioni in diminuzione	(21.088)		(12.091)	
MAGGIORI IMPOSTE:				
Accantonamenti ai fondi	3.231		4.952	
Svalutazione partecipazioni	16.580		48.579	
Sopravvenienze passive	11.594		163	
Differenza su cambi	7.470		11.485	
Ammortamenti	5.739		2.353	
Imposte indeducibili	15.546		14.270	
Altre variazioni in aumento	41.514		25.944	
TOTALE IMPONIBILE IRES	(15.710)		(7.692)	
TOTALE IMPOSTE CORRENTI SUL REDDITO (IRES)				
IRAP				
IMPOSTE ESTERE	(995)		(2.307)	
DIFFERENZA SU STIMA IMPOSTE ANNI PRECEDENTI			275	
TOTALE FISCALITÀ DIFFERITA	(39)		(6.069)	
PROVENTI DA ADESIONE CONSOLIDATO FISCALE	33.684		21.483	
TOTALE IMPOSTE SUL REDDITO	32.650		13.382	

17. IMMOBILI, IMPIANTI E MACCHINARI (48.358 MIGLIAIA DI EURO)

Di seguito è esposto il prospetto delle consistenze della voce a inizio e fine esercizio, con le relative movimentazioni intercorse. Si precisa che nel corso del 2021 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	58.856	56	6.573	1.241	66.726
Ammortamenti e perdite di valore	(16.088)	(56)	(2.630)		(18.774)
Contributi			(14)		(14)
CONSISTENZA AL 1.1.2020	42.768		3.929	1.241	47.938
Investimenti	847		994	(1.841)	
Passaggi in esercizio	(1.047)		(941)		(1.988)
Ammortamenti			(2)	(5)	(7)
Alienazioni e dismissioni	10				10
Altri movimenti	3.145			(70)	3.075
Altre riclassifiche	2.955		57	(162)	2.850
TOTALE VARIAZIONI	2.955		57	(162)	2.850
Costo storico	63.930	56	7.544	1.079	72.609
Ammortamenti e perdite di valore	(18.207)	(56)	(3.544)		(21.807)
Contributi			(14)		(14)
CONSISTENZA AL 31.12.2020	45.723		3.986	1.079	50.788

valori in migliaia di euro

	TERRENI E FABBRICATI	ATTREZZATURA INDUSTRIALE E COMMERCIALE	ALTRI BENI	IMMOBILIZZAZIONI IN CORSO E ACCONTI	TOTALE
Investimenti	654			1.182	1.836
Passaggi in esercizio	645		903	(1.548)	
Ammortamenti	(1.074)		(1.179)		(2.253)
Altri movimenti*	4				4
Altre riclassifiche **	(2.011)			(6)	(2.017)
TOTALE VARIAZIONI	(1.782)		(276)	(372)	(2.430)
Costo storico	62.248	56	8.447	707	71.458
Ammortamenti e perdite di valore	(18.307)	(56)	(4.723)		(23.086)
Contributi			(14)		(14)
CONSISTENZA AL 31.12.2021	43.941		3.710	707	48.358
Altri movimenti*					
Costo storico	(176)				(176)
Ammortamenti	180				180
TOTALE ALTRI MOVIMENTI	4				4
Riclassifiche**					
Costo storico	(2.805)			(6)	(2.811)
Ammortamenti	794				794
TOTALE RICLASSIFICHE	(2.011)			(6)	(2.017)

La voce "Terreni e fabbricati" è relativa alla porzione del fabbricato di Villa Patrizi, sede legale

della Società; la restante porzione è compresa negli Investimenti immobiliari, dal momento che viene

data in locazione alle società del Gruppo. La variazione di 2.430mila euro rispetto all'esercizio prece-

dente è principalmente dovuta alle riclassifiche pari a 2.017mila di cui 2.011mila euro relativi alla porzione del fabbricato di Villa Patrizi in utilizzo diretto da parte della società e agli ammortamenti di periodo per 2.253mila euro.

A tali decrementi si contrappo-

ne l'incremento di periodo pari a 1.836mila euro costituito dalle manutenzioni straordinarie effettuate su Villa Patrizi per 1.182mila euro e dall'iscrizione di nuovi assets per diritti d'uso, definito secondo l'IFRS 16, per 654mila euro, principalmente attribuibile al nuovo contratto di

locazione con Grandi Stazioni Rail SpA avente ad oggetto immobili ad uso ufficio nella Stazione di Roma Termini da destinare alla realizzazione dell'Innovation Hub.

La movimentazione delle attività per diritto d'uso viene riportata nella tabella seguente:

DI CUI ATTIVITA' PER DIRITTI D'USO	TERRENI, FABBRICATI	ALTRI BENI	TOTALE
Costo storico	316	69	385
Ammortamenti e perdite di valore	(206)	(38)	(244)
CONSISTENZA AL 31.12.2020	110	31	141
Investimenti (nuovi leasing)	654		654
Ammortamenti	(148)	(23)	(171)
Altri movimenti*	4		4
TOTALE VARIAZIONI	510	(23)	487
Costo storico	794	69	863
Ammortamenti e perdite di valore	(174)	(61)	(235)
CONSISTENZA AL 31.12.2021	620	8	628
Altri movimenti*			
Costo storico	(176)		(176)
Ammortamenti	180		180
TOTALE ALTRI MOVIMENTI	4	0	4

18. INVESTIMENTI IMMOBILIARI (449.838 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 2021 non si sono verificate variazioni nella vita utile stimata dei beni.

valori in migliaia di euro

	2021		2020	
	TERRENI	FABBRICATI	TERRENI	FABBRICATI
SALDO AL 1 GENNAIO				
Costo	368.788	437.411	384.892	432.305
Fondo Ammortamento	(38.775)	(226.146)	(38.775)	(220.636)
Fondo Svalutazione	(83.338)	(15.537)	(96.786)	(13.995)
VALORE A BILANCIO	246.675	195.728	249.331	197.674
VARIAZIONI DEL PERIODO				
Incrementi	188	12.373		7.308
Riclassifiche*	669	965	(2.656)	(2.367)
Ammortamenti		(6.760)		(6.887)
TOTALE VARIAZIONI	857	6.578	(2.656)	(1.946)
SALDO AL 31 DICEMBRE				
Costo	367.375	449.786	368.788	437.411
Fondo Ammortamento	(38.775)	(232.876)	(38.775)	(226.146)
Fondo Svalutazione	(81.068)	(14.604)	(83.338)	(15.537)
VALORE A BILANCIO	247.532	202.306	246.675	195.728
RICLASSIFICHE*				
Costo	(1.601)	6	(16.104)	(2.202)
Fondo Ammortamento		28		1.377
Fondo Svalutazione	2.270	931	13.448	(1.542)
TOTALE	669	965	(2.656)	(2.367)
DISMISSIONI				
Costo		(4)		
Fondo Ammortamento		2		
Fondo Svalutazione		2		
TOTALE				

La voce Investimenti immobiliari accoglie terreni e fabbricati locati a società del Gruppo e a terzi oppure non utilizzati dalla Società, ma non destinati alla vendita. L'incremento complessivo netto di periodo pari a 7.435mila euro è dovuto principalmente agli incrementi di periodo pari a 12.561mila euro e alle ri-classifiche per 1.634mila euro cui si contrappongono gli ammortamenti dell'anno per 6.760mila euro.

Gli incrementi di periodo, pari a 12.561mila euro, sono riferiti principalmente agli interventi di messa a norma e riqualificazione degli ambienti delle Grandi Stazioni (8.339mila euro), alle manutenzioni straordinarie effettuate su Villa Patrizi (1.888mila euro), alla riqualificazione della ex cabina ACE Roma Termini (1.590mila euro) e del Museo di Trieste (352mila euro).

Le Riclassifiche sono attribuibili per 2.017mila euro a trasferimenti alla voce "Immobili, impianti e macchinari", di cui 2.011mila euro relativi alla porzione del fabbricato di Villa Patrizi in utilizzo diretto da parte della Società, come già commentato alla precedente nota 17 e per la restante parte pari a 383mila euro al trasferimento alla voce "Rimanenze" di immobili che nell'esercizio sono rientrati in piani di vendita.



19. ATTIVITÀ IMMATERIALI (53.534 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	184.216	9.185	193.401
Ammortamenti e perdite di valore	(142.906)		(142.906)
Contributi	(10.090)		(10.090)
CONSISTENZA AL 1.1.2020	31.220	9.185	40.405
Investimenti		23.774	23.774
Passaggi in esercizio	26.229	(26.229)	
Ammortamenti	(14.102)		(14.102)
Altre riclassifiche		70	70
TOTALE VARIAZIONI	12.127	(2.385)	9.742
Costo storico	210.445	6.800	217.245
Ammortamenti e perdite di valore	(157.008)		(157.008)
Contributi	(10.090)		(10.090)
CONSISTENZA AL 31.12.2020	43.347	6.800	50.147
Investimenti		18.959	18.959
Passaggi in esercizio	16.807	(16.807)	
Ammortamenti	(15.572)		(15.572)
TOTALE VARIAZIONI	1.235	2.152	3.387
Costo storico	227.252	8.952	236.204
Ammortamenti e perdite di valore	(172.580)		(172.580)
Contributi	(10.090)		(10.090)
CONSISTENZA AL 31.12.2021	44.582	8.952	53.534

Nel corso dell'anno sono stati realizzati investimenti per 18.959mila euro e passaggi in esercizio per 16.807mila euro principalmente per acquisizioni e sviluppi di applicativi di sistemi informatici di Gruppo in ambito commerciale, amministrativo, gestionale e sicurezza informatica.

20. ATTIVITÀ PER IMPOSTE ANTICIPATE (174.427 MIGLIAIA DI EURO) E PASSIVITÀ PER IMPOSTE DIFFERITE (167.845 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 interscambi della fiscalità differita iscritta per le principali differenze temporanee rilevate tra i valori contabili ed i corrispondenti valori fiscali.

valori in migliaia di euro

	31.12.2020	INCR.(DECR.) CON IMP. A CE	ALTRI MOVI- MENTI	31.12.2021
Attività per imposte anticipate				
Differenze di valore su imm. materiali ed immateriali	58.583	(1.582)		57.001
Accantonamenti per rischi ed oneri e perdite di valore con deducibilità fiscale differita	54.453	733		55.186
Differenze di valore su immobili di trading - rimanenze	61.712	232		61.944
Altro	285	(50)	61	296
TOTALE ATTIVITÀ PER IMPOSTE ANTICIPATE	175.033	(667)	61	174.427
PASSIVITÀ PER IMPOSTE DIFFERITE				
Fondo per imposte differite				
Differenze di valore su imm. materiali ed immateriali	53.369	(881)		52.488
Differenze di valore su immobili di trading - rimanenze	23.847	(1.107)		22.740
TOTALE FONDO IMPOSTE DIFFERITE	77.216	(628)		76.588
- Fondo imposte da consolidato fiscale IRES	86.851	4.406		91.257
TOTALE PASSIVITÀ PER IMPOSTE DIFFERITE	164.067	3.778		167.845

Le Attività per imposte anticipate e le Passività per imposte differite sono riferibili principalmente al disallineamento tra il valore contabile e il valore riconosciuto agli effetti fiscali delle Immobilizzazioni materiali e immateriali, su cui si computano gli Ammortamenti, degli Immobili di trading, nonché alla deducibilità differita riconosciuta agli Accantonamenti per rischi e oneri, ed agli effetti derivanti dalla prima applicazione dell'IFRS 9.

La movimentazione relativa all'esercizio è dovuta, per 39mila 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 61mila 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.

21. PARTECIPAZIONI (38.055.975 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 2021 e 2020.

valori in migliaia di euro

	VALORE NETTO 31.12.2021	VALORE NETTO 31.12.2020	FONDO SVALUTAZIONE CUMULATO
Partecipazioni in:			
Imprese controllate	37.891.715	37.897.375	215.911
Imprese collegate	53.369	53.392	
Imprese a controllo congiunto	95.120	95.120	
Altre imprese	15.771	15.748	
TOTALE	38.055.975	38.061.635	215.911



VARIAZIONI INTERVENUTE NEL 2021

valori in migliaia di euro

MOVIMENTI DEL PERIODO								
	VALORE NETTO 31.12.2020	ACQUISIZIONI/ SOTTOSCRIZIONI	ALIENAZIONI/ RIMBORSI	SVALUTAZIONI/ RIPRISTINI DI VALORE	RICLASSIFICHE	ALTRI MOVIMENTI	VALORE NETTO 31.12.2021	FONDO SVALUTA- ZIONE CUMULATO
PARTECIPAZIONI IN IMPRESE CONTROLLATE								
Anas SpA	2.863.741						2.863.741	
Fercredit SpA	31.413						31.413	
Ferservizi SpA	8.378						8.378	
Mercitalia Logitics SpA	219.265						219.265	160.533
FS SISTEMI URBANI SRL	534.094						534.094	
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	616						616	
Italcertifer SpA	738						738	
Italferr SpA	8.047						8.047	
RFI SpA	32.463.899						32.463.899	
Trenitalia SpA	1.607.137						1.607.137	
Busitalia - Sita nord Srl	48.226						48.226	37.148
Nugo SpA**		9.750		(9.750)				11.400
Tav Srl	50						50	
FSTechnology SpA	27.578						27.578	
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl	73.300						73.300	
FS Italian Railways USA Inc	3.034						3.034	
FS Saudi Arabia for Land Transport LLC	2.199						2.199	
FS International SpA	5.660	1.170		(6.830)				6.830
	37.897.375	10.920		(16.580)			37.891.715	215.911
PARTECIPAZIONI IN IMPRESE COLLEGATE								
Metro 5 SpA	30.308						30.308	
Ferrovie Nord Milano SpA	23.061						23.061	
Italiacamp Srl*	23				(23)			
	53.392				(23)		53.369	
PARTECIPAZIONI IN IMPRESE A CONTROLLO CONGIUNTO								
T.E.L.T. Sas (già L.T.F. Sas)	95.120	153.577				(153.577)	95.120	
	95.120	153.577				(153.577)	95.120	
ALTRE IMPRESE								
BCC Bureau Central de Clearing	6						6	
Eurofima SA	14.584						14.584	
Hit Rail B.V.	97						97	
Isfort SpA	61						61	
Treccani SpA	1.000						1.000	
Italiacamp Srl*					23		23	
	15.748				23		15.771	
TOTALE	38.061.635	164.497		(16.580)		(153.577)	38.055.975	215.911

*Italiacamp è stata riclassificata nel corso del 2021 da "impresa collegata" ad "altre imprese" a seguito dell'ingresso di un nuovo socio che ha comportato una rimodulazione delle

azioni dei soci già esistenti.** L'importo inserito nella colonna svalutazioni è dovuto al ripianamento perdite e ricostituzione del capitale sociale della società, come sotto riportato.

Nel corso dell'esercizio si sono registrate le seguenti variazioni:

- * **FS International SpA** – la società, con sede a Roma, ha per oggetto sociale lo sviluppo e il consolidamento, nei mercati internazionali target del Gruppo Ferrovie, delle attività di progettazione, costruzione, gestione e manutenzione di linee, mezzi, stazioni ed impianti ferroviari e di trasporto pubblico e privato, sia passeggeri che merci, inclusi i connessi servizi di ingegneria, certificazione, logistica, Information & Communication Technology, Advisory, Training del Gruppo Ferrovie con riferimento ai settori di servizi di trasporto, delle infrastrutture di trasporto e dei servizi di mobilità integrata. In data 30 settembre 2020 il socio unico Ferrovie dello Stato Italiane ha deliberato un aumento di capitale sociale sottoscrivendo e versando una prima tranche, determinata nell'importo di 2.300mila euro. In data 1° dicembre 2020 il socio unico Ferrovie dello Stato Italiane ha sottoscritto e versato una seconda tranche, determinata nell'importo di 2.360mila euro. In data 29 luglio 2021, il socio unico Ferrovie dello Stato Italiane ha sottoscritto una terza e ultima tranche, determinata nell'importo di 1.170mila euro, provvedendo al conseguente versamento. Pertanto, il capitale sociale, interamente sottoscritto e versato, è attualmente pari a 6.830mila euro.
- * **Ferservizi SpA** – in data 15 dicembre 2021, l'assemblea ha deliberato la distribuzione, mediante il pagamento di un dividendo

straordinario all'azionista, di parte delle riserve di utili portate a nuovo dagli esercizi precedenti per un ammontare pari a 16.500mila euro.

- * **Nugo SpA** – in data 15 ottobre 2021, l'Assemblea, per la parte straordinaria, ha deliberato: 1) di procedere, ai sensi dell'art. 2447 c.c., mediante conferimento in denaro da parte del socio unico Ferrovie dello Stato Italiane di un ammontare pari a 9.750mila euro, al ripianamento della perdita di periodo e alla ricostituzione del capitale sociale di 1.000mila euro; 2) lo scioglimento anticipato e messa in liquidazione della Società ai sensi dell'art. 2484, comma 1 n.6) c.c., con nomina del liquidatore. Il versamento relativo al suindicato conferimento è stato effettuato in data pari a quella dell'Assemblea.
- * **Italiacamp Srl** – A seguito del subentro nel 2020 di un nuovo socio, la quota di pertinenza di Ferrovie dello Stato Italiane è passata al 19,40%; pertanto la società è stata riclassificata da collegata ad altre imprese come rappresentato nella tabella suindicata.
- * **TELT SaS** – la partecipazione ha registrato un incremento per 153.577mila euro, interamente compensato dall'incremento dei contributi in conto impianti ricevuti dal MIMS per gli investimenti finanziari relativi al capitolo 7532.

In merito alle svalutazioni delle partecipazioni nate nel corso del 2021, si rinvia più avanti in questo stesso paragrafo.



VARIAZIONI INTERVENUTE NEL 2020

valori in migliaia di euro

MOVIMENTI DEL PERIODO								
	VALORE NETTO 31.12.2019	ACQUISIZIONI/ SOTTOSCRIZIONI	ALIENAZIONI/ RIMBORSI	SVALUTAZIONI/ RIPRISTINI DI VALORE	RICLASSIFICHE	ALTRI MOVIMENTI	VALORE NETTO 31.12.2020	FONDO SVALUTA- ZIONE CUMULATO
PARTECIPAZIONI IN IMPRESE CONTROLLATE								
Anas SpA	2.863.741						2.863.741	
Fercredit SpA	31.413						31.413	
Ferservizi SpA	8.378						8.378	
Mercitalia Logitics SpA	219.265						219.265	160.533
FS SISTEMI URBANI SRL	534.094						534.094	
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	616						616	
Italcertifer SpA	738						738	
Italferr SpA	8.047						8.047	
RFI SpA	32.463.899						32.463.899	
Trenitalia SpA	1.607.137						1.607.137	
Busitalia - Sita nord Srl	85.373			(37.148)			48.226	37.148
Nugo SpA	11.400			(11.400)				11.400
Tav Srl	50	32				(32)	50	
FSTechnology SpA	27.578						27.578	
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl	73.300						73.300	
FS Italian Railways USA Inc	89	2.945					3.034	
FS Saudi Arabia for Land Transport LLC	119	2.080					2.199	
FS International SpA	1.000	4.660					5.660	
	37.936.238	9.716		(48.548)		(32)	37.897.375	209.081
PARTECIPAZIONI IN IMPRESE COLLEGATE								
Metro 5 SpA	30.308						30.308	
Ferrovie Nord Milano SpA	23.061						23.061	
Italiacamp Srl	23						23	
	53.392						53.392	
PARTECIPAZIONI IN IMPRESE A CONTROLLO CONGIUNTO								
T.E.L.T. Sas (già L.T.F. Sas)	95.120	63.459				(63.459)	95.120	
	95.120	63.459				(63.459)	95.120	
ALTRE IMPRESE								
BCC Bureau Central de Clearing	6						6	
Eurofima SA	14.584						14.584	
Hit Rail B.V.	97						97	
Isfort SpA	61						61	
Treccani SpA		1.000					1.000	
	14.748	1.000					15.748	
TOTALE	38.099.498	74.175		(48.548)		(63.491)	38.061.635	209.081

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 31.12.2021	% DI PARTECIPAZIONE	PATRIMONIO NETTO DI PERTINENZA (A)	VALORE DI CARICO AL 31.12.2021 (B)	DIFFERENZA (B) - (A)
PARTECIPAZIONI IN IMPRESE CONTROLLATE								
Busitalia - Sita Nord Srl	Roma	73.000	(5.940)	62.009	100,00%	62.009	48.226	(13.783)
Anas SpA	Roma	2.269.892	402	2.441.468	100,00%	2.441.468	2.863.741	422.273
Fercredit SpA	Roma	32.500	6.376	93.673	100,00%	93.673	31.413	(62.260)
Ferservizi SpA	Roma	8.170	19.633	29.263	100,00%	29.263	8.378	(20.885)
Mercitalia Logitics SpA	Roma	184.611	5.292	204.071	100,00%	204.071	219.265	15.194
FS Sistemi Urbani Srl	Roma	532.784	1.308	562.019	100,00%	562.019	534.094	(27.925)
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	Roma	4.000	(549)	33.456	60,00%	20.074	616	(19.458)
Italcertifer SpA	Firenze	480	1.796	13.033	55,66%	7.254	738	(6.516)
Italferr SpA	Roma	14.186	45.130	117.744	100,00%	117.744	8.047	(109.697)
RFI SpA	Roma	31.528.425	274.649	33.931.745	100,00%	33.931.745	32.463.899	(1.467.846)
FSTechnology SpA	Roma	27.578	916	34.653	100,00%	34.653	27.578	(7.075)
Sita SpA in liquidazione (*)	Firenze	200	18.866	25.745	55,00%	14.160	0	(14.160)
Nugo SpA	Roma	1.000	(5.231)	(1.151)	100,00%	(1.151)	0	1.151
Trenitalia SpA	Roma	1.607.137	2.281	2.796.710	100,00%	2.796.710	1.607.137	(1.189.573)
TAV Srl	Roma	50	(18)	12	100,00%	12	50	38
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici - FSE Srl	Roma	4.683	1.386	25.155	100,00%	25.155	73.300	48.145
FS Saudi	Riyadh	2.187	499	2.007	100,00%	2.007	2.199	192
FS Italian Railways USA	San Francisco	3.001	(42)	3.146	100,00%	3.146	3.034	(112)
FS International	Roma	6.830	(2.904)	3.900	100,00%	3.900	0	(3.900)
Totale						40.347.912	37.891.715	(2.456.197)
Partecipazioni in imprese collegate								
Metro 5 SpA	Milano	53.300	16.123	130.840	36,70%	48.018	30.308	(17.710)
Ferrovie Nord Milano SpA (*)	Milano	230.000	23.892	399.625	14,74%	58.905	23.061	(35.844)
TOTALE						106.923	53.369	(53.554)
PARTECIPAZIONI IN IMPRESE A CONTROLLO CONGIUNTO								
T.E.L.T. Sas**	Le Bourget du Lac	1.000	0	1.330.144	50,00%	665.072	95.120	(569.952)
TOTALE						665.072	95.120	(569.952)
TOTALE						41.119.907	38.040.204	(3.079.703)

(*) I dati si riferiscono al bilancio 2020 (**) Riclassifica secondo i principi di Gruppo (in accordo con lo IAS 20, Pa. 27) dei contributi in c/impianti erogati dallo Stato fino al 2006, per il tramite della precedente controllante RFI SpA, destinati al finanziamento degli studi e opere preliminari in vista della realizzazione della tratta internazionale della linea ferroviaria Torino-Lione e non trattati dalla società, in base ai principi contabili francesi, come posta di patrimonio netto.



La tabella sotto riportata indica la metodologia e i tassi di attualizzazione utilizzati per le partecipazioni sottoposte ad impairment test:

valori in migliaia di euro

CGU	VALORE DI CARICO 31.12.2021 (MIGLIAIA DI EURO)	TASSO DI ATTUALIZZAZIONE (WACC)	GROWTH RATE
Anas SpA	2.863.741	4,10%	
Ferrovie del Sud Est Srl	73.300	3,90%	
Mercitalia Logitics SpA	219.265	5,89%	1,50%
FS INTERNATIONAL SPA	0	8,00%	

Per le società con valori di iscrizione maggiori rispetto alle corrispondenti frazioni di patrimonio netto si rappresenta quanto segue:

* per Anas SpA, gli Amministratori, tenuto conto delle novità, anche di profilo normativo, relative al diritto concessorio di Anas intervenute nel corso del 2021 – e dettagliatamente descritte nel paragrafo 26 del consolidato, a cui si rimanda – hanno ritenuto opportuno verificare nuovamente la recuperabilità dell'importo di iscrizione della partecipazione tramite test di impairment che non ha evidenziato perdite durevoli di valore, in base anche alle conclusioni della specifica analisi, condotta dalla società, in merito alla recuperabilità del credito sorto al momento della vendita della Concessione relativa all'autostrada A24-A25 Strada dei Parchi. Qualora gli sviluppi, che potranno nascere anche dalle

interlocuzioni in atto con le istituzioni sovranazionali, dovessero portare a considerazioni e risultanze diverse dalle attese, il valore di iscrizione della partecipazione dovrà essere ridotto sulla base dei flussi di cassa espressi da un PEF rielaborato di conseguenza;

* per Mercitalia Logistic SpA è stato eseguito nel 2021 un test di impairment sul valore di iscrizione della partecipazione relativo alla società che ha dato riscontro negativo e pertanto non si ritiene necessario procedere con la svalutazione in bilancio della stessa;

* anche per FS International SpA è stato eseguito nel 2021 un test di impairment sul valore di iscrizione della partecipazione che ha dato riscontro positivo e pertanto si è proceduto a svalutare interamente la partecipazione di 6,8 milioni di Euro;

* per le differenze risultanti tra i valori di carico delle società Ferrovie del Sud Est Srl rispetto alle corrispondenti frazioni di patrimonio netto, è stata effettuata un'analisi valutativa di impairment che ha dato riscontro negativo e, anche alla luce del relativo andamento prospettico di piano, non si ritiene vi siano perdite durevoli di valore;

* la società TAV Srl non è operativa;

* il risultato dell'esercizio di FS Saudi Arabia for Land Transport LLC è in linea con le previsioni di budget e pertanto non si rende necessario procedere ad alcuna svalutazione.

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 2021 e 2020.

valori in migliaia di euro

PARTECIPAZIONI IN IMPRESE COLLEGATE E CONTROLLO CONGIUNTO 31.12.2021	% DI POSSESSO	ATTIVITÀ CORRENTI	ATTIVITÀ NON CORRENTI	ATTIVITÀ DESTINATE ALLA VENDITA	TOTALE ATTIVITÀ	PASSIVITÀ CORRENTI	PASSIVITÀ NON CORRENTI	TOTALE PASSIVITÀ	RICAVI	COSTI	UTILE/ (PERDITA)
PARTECIPAZIONE IN IMPRESE COLLEGATE											
FNM SpA (*)	14,74%	164.087	577.265		741.352	283.457	58.269	341.727	90.018	66.126	23.892
Metro 5 SpA	36,70%	123.503	604.217		727.720	74.492	522.388	596.880	72.117	55.994	16.123
PARTECIPAZIONE A CONTROLLO CONGIUNTO											
T.E.L.T. Sas (già L.T.F. Sas)	50,00%	177.969	2.014.540		2.192.509	150.364	2.041.278	2.191.642	9.838	9.838	

(*) I dati si riferiscono al bilancio 2020

valori in migliaia di euro

PARTECIPAZIONI IN IMPRESE COLLEGATE E CONTROLLO CONGIUNTO 31.12.2020	% 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%	253.718	449.131	2.674	705.524	264.507	65.301	329.808	88.980	65.067	23.913
Italiacamp Srl (*) (**)	20,00%	2.582	297		2.878	1.285	202	1.487	3.410	2.967	443
Metro 5 SpA	36,70%	121.595	634.800		756.395	72.924	585.529	658.453	74.413	60.995	13.418
PARTECIPAZIONE A CONTROLLO CONGIUNTO											
T.E.L.T. Sas (già L.T.F. Sas)	50,00%	92.840	1.649.471		1.742.311	91.730	1.649.714	1.741.444	8.879	8.879	

(*) I dati si riferiscono al bilancio 2019 (**) Il bilancio è stato redatto secondo i principi contabili italiani

22. ATTIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI E CORRENTI (INCLUSI DERIVATI) (10.554.924 MIGLIAIA 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								
	31.12.2021			31.12.2020			VARIAZIONI		
	NON CORRENTI	CORRENTI	TOTALE	NON CORRENTI	CORRENTI	TOTALE	NON CORRENTI	CORRENTI	TOTALE
Strumenti finanziari derivati di copertura				5.665		5.665	(5.665)		(5.665)
Finanziamenti a medio/lungo termine	8.355.966	914.551	9.270.517	6.834.642	926.640	7.761.282	1.521.324	(12.089)	1.509.235
Crediti per finanziamenti a breve		1.279.267	1.279.267		2.215.294	2.215.294		(936.027)	(936.027)
Altri crediti finanziari	2.839	2.301	5.140		5.608	5.608	2.839	(3.307)	(468)
TOTALE	8.358.805	2.196.119	10.554.924	6.840.307	3.147.542	9.987.849	1.518.498	(951.423)	567.075

Le Attività finanziarie, nel corso del 2021, hanno subito nel loro complesso un incremento pari a 567.075mila euro.

L'azzeramento della voce "Strumenti finanziari derivati di copertura" scaturisce dalla rideterminazione con valore passivo della valutazione degli strumenti derivati di copertura del rischio finanziario sulla base di quanto previsto dall'IFRS 13, come riportato nel paragrafo 32 Passività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati).

I Finanziamenti a medio/lungo termine al 31 dicembre 2021 sono relativi ai finanziamenti concessi alle società del Gruppo, principalmente alle controllate Rete Ferroviaria Italiana SpA e Trenitalia SpA per complessivi 8.248.449mila euro, di cui 5.173.403mila euro afferenti al Programma Euro Medium Term Notes. Il valore della voce è esposto al net-

to del fondo svalutazione derivante dall'applicazione dell'IFRS 9 pari a 6.260mila euro.

Le operazioni finanziarie più rilevanti nel corso dell'esercizio vengono di seguito elencate:

* in data 18 marzo 2021, con regolamento il 25 marzo 2021, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha collocato il suo terzo green bond per l'ammontare di 1.000.000mila euro. Il titolo ha cedola fissa pari allo 0,375% e scadenza 25 marzo 2028 ed è stato emesso a valore sul Programma EMTN. La provvista è stata impiegata in un intercompany loan a favore di Trenitalia SpA per finanziare il materiale rotabile impiegato nel pubblico servizio;

* in data 19 aprile 2021, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha finalizzato con Eurofima una nuova emissione obbligazionaria in pri-

vate placement per 250.000mila euro a tasso variabile e scadenza aprile 2041. La provvista è stata impiegata in un intercompany loan a favore di Trenitalia SpA per finanziare il materiale rotabile impiegato nel pubblico servizio a media-lunga percorrenza;

* nel mese di giugno 2021 Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha sottoscritto tre contratti di prestito bancari per un importo complessivo di 500.000mila euro, della durata di 3 anni. In particolare, sono stati stipulati prestiti il 16 giugno 2021 con UniCredit per 200.000mila euro, il 22 giugno 2021 con Intesa Sanpaolo per 200.000mila euro ed il 28 giugno 2021 con Banco BPM per 100.000mila euro. La provvista è stata impiegata in un intercompany loan a favore di Rete Ferroviaria Italiana SpA;

* in data 7 luglio 2021 Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha trasformato il Bridge Loan intercompany, controgarantito da Busitalia Sita Nord Srl e concesso a Qbuzz BV in data 7 novembre 2019, in un finanziamento a medio-lungo termine di importo pari a 170.000mila euro con scadenza 31 dicembre 2029, allo scopo di finanziare gli investimenti in autobus elettrici, diesel e idrogeno e relative infrastrutture elettriche nell'area di Groningen Drenthe;

* in data 16 dicembre 2021 la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) ha sostenuto l'acquisto di convogli moderni ad alta velocità da parte di Trenitalia SpA per le linee italiane e spagnole, sottoscrivendo in private placement un green bond emesso da Ferrovie dello Stato Italiane SpA per 350.000mila euro. Il titolo ha tasso variabile e scadenza dicembre

2038 ed è stato emesso a valore sul Programma EMTN. Il bond emesso da Ferrovie dello Stato Italiane SpA consiste nel primo green bond sottoscritto dalla BEI nella sua storia.

Ferrovie dello Stato Italiane SpA ha altresì concesso finanziamenti a medio/lungo termine nei confronti di Blufferies Srl, TrainOSE SA, Qbuzz BV, TX Logistik AG e Trenitalia France Sas per un importo complessivo pari a 104.573mila 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 874.462mila euro, prevalentemente riconducibili alle società Rete Ferroviaria Italiana SpA per 702.929mila euro, Trenitalia SpA per 112.500mila euro, Qbuzz BV per

21.112mila euro e Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl per 20.707mila euro.

Il decremento dei crediti per finanziamenti a breve dell'esercizio pari a 936.027mila euro è essenzialmente dovuto ai minori finanziamenti concessi alle società Trenitalia SpA per 555.000mila euro, Qbuzz BV per 159.712mila euro, Trenitalia c2c Limited per 146.825mila euro, Rete Ferroviaria Italiana SpA per 50.000mila euro e Busitalia Sita Nord Srl per 20.000mila euro.

Il decremento della voce Altri crediti finanziari, pari a 468mila euro, è dovuto essenzialmente ai minori crediti finanziari verso Trenitalia c2c per 3.959mila euro e Trenitalia SpA per 597mila euro cui si contrappone l'incremento della Backup Facility per 4.024mila euro e i maggiori crediti finanziari verso Trenitalia UK Limited per 225mila euro.

23. CREDITI COMMERCIALI NON CORRENTI E CORRENTI (182.275 MIGLIAIA DI EURO)

valori in milioni di euro

	31.12.2021			31.12.2020			VARIAZIONI		
	NON CORRENTI	CORRENTI	TOTALE	NON CORRENTI	CORRENTI	TOTALE	NON CORRENTI	CORRENTI	TOTALE
Clienti ordinari	3.544	74.381	77.925	3.921	74.766	78.687	(377)	(385)	(762)
Amministrazioni dello Stato e altre amministrazioni Pubbliche		5.054	5.054		4.915	4.915		139	139
Crediti verso società del Gruppo		123.302	123.302		140.752	140.752		(17.450)	(17.450)
Totale	3.544	202.737	206.281	3.921	220.433	224.354	(377)	(17.696)	(18.073)
Fondo svalutazione	(15)	(23.991)	(24.006)	(163)	(23.974)	(24.137)	148	(17)	131
TOTALE AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE	3.529	178.746	182.275	3.758	196.459	200.217	(229)	(17.713)	(17.942)

I crediti commerciali subiscono nel 2021 una variazione in diminuzione di 17.942mila euro dovuta all'effetto combinato di:

- * un decremento dei crediti verso clienti ordinari per 762mila euro, legati per la maggior parte alle attività commerciali connesse alla commessa estera Metro Riyadh e a Grandi Stazioni Retail SpA;
- * un decremento dei crediti per 17.450mila euro per attività commerciali svolte nei confronti di clienti gruppo.

I crediti verso le società del Gruppo sono dovuti essenzialmente al contratto di fornitura e gestione dei servizi, ai servizi informatici, alle commissioni su fidejussioni, al Welfare, alla commessa estera Riyadh e alle partite di natura immobiliare principalmente verso Grandi Stazioni Rail SpA e Rete Ferroviaria Italiana SpA.

Il Fondo svalutazione, di cui 23.991mila euro per crediti correnti e 15mila euro per crediti non correnti, si è incrementato com-

pletivamente di 131mila euro, rispetto al periodo precedente. Tale incremento include anche l'adeguamento della svalutazione dei crediti commerciali dovuto all'applicazione del principio contabile internazionale IFRS 9, di cui 11mila euro sui crediti commerciali al 31 dicembre 2021.

La massima esposizione al rischio di credito, suddivisa per regione geografica, è la seguente:

valori in migliaia di euro

	31.12.2021	31.12.2020	VARIAZIONI
Nazionali	188.657	196.965	(8.308)
Paesi dell'area euro	1.123	3.048	(1.925)
Regno Unito	1.579	1.022	557
Altri paesi europei non UE		250	(250)
Altri paesi	14.922	23.069	(8.147)
TOTALE	206.281	224.354	(18.073)

24. ALTRE ATTIVITÀ NON CORRENTI E CORRENTI (2.383.677 MIGLIAIA DI EURO)

valori in milioni di euro

	31.12.2021			31.12.2020			VARIAZIONI		
	NON CORRENTI	CORRENTI	TOTALE	NON CORRENTI	CORRENTI	TOTALE	NON CORRENTI	CORRENTI	TOTALE
Altri crediti verso società del Gruppo	1	48.684	48.685		138.367	138.367	1	(89.683)	(89.682)
Crediti per IVA	23.882		23.882	23.882		23.882			
Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili		2.304.377	2.304.377		450.912	450.912		1.853.465	1.853.465
Altre Amministrazioni dello Stato		2	2		13	13		(11)	(11)
Debitori diversi e ratei/risconti	1.785	7.596	9.381	1.257	6.259	7.516	528	1.337	1.865
Totale	25.668	2.360.659	2.386.327	25.139	595.551	620.690	529	1.765.108	1.765.637
Fondo svalutazione	(1.073)	(1.577)	(2.650)	(1.073)	(418)	(1.491)		(1.159)	(1.159)
TOTALE AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE	24.595	2.359.082	2.383.677	24.066	595.133	619.199	529	1.763.949	1.764.478

Il decremento degli Altri crediti verso società del Gruppo è dovuto alla riduzione dei crediti IVA di Gruppo per 4.684mila euro e dei crediti verso le società controllate per 91.004mila euro, attribuibile principalmente ai dividendi di Rete Ferroviaria Italiana SpA dello scorso esercizio, e al contestuale incremento dei crediti per consolidato fiscale per 6.004mila euro.

I crediti verso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili (MIMS), 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

1.853.465mila euro. Il movimento del trasferimento MIMS verso TELT Sas per 153.577mila euro è già descritto nel paragrafo 21 relativo alle Partecipazioni, mentre 2.007.043mila euro si riferiscono alla contabilizzazione dei nuovi impegni del MIMS a favore di Ferrovie dello Stato Italiane SpA in conseguenza della firma del Contratto di Programma 2021-2029 per la realizzazione della nuova linea Torino-Lione autorizzati con DD n. 51 del 30 luglio 2021 e DD n. 52 del 3 agosto 2021.

L'incremento dei Debitori diversi è attribuibile ai minori acconti versati a fornitori (971mila euro), anche esteri, ai minori crediti verso Istituti

Previdenziali (330mila euro) e ai minori crediti non commerciali verso terzi (437mila euro), cui si contrappongono i maggiori crediti tributari (3.728mila euro) per imposte da recuperare.

Il Fondo svalutazione, che si è incrementato complessivamente di 1.159mila euro rispetto al periodo precedente, riflette l'adeguamento della svalutazione delle altre attività in seguito all'applicazione del principio contabile internazionale IFRS 9.

La tabella seguente illustra la composizione dei crediti per area geografica:

valori in migliaia di euro

	31.12.2021	31.12.2020	VARIAZIONI
Nazionali	2.384.086	618.169	1.765.917
Paesi dell'area euro	941	1.431	(490)
Regno Unito	1.132	900	232
Altri paesi europei non UE	3		3
Stati Uniti	151	165	(14)
Altri paesi	14	25	(11)
TOTALE	2.386.327	620.690	1.765.637

25. RIMANENZE (358.567 MIGLIAIA DI EURO)

valori in migliaia di euro

	31.12.2021	31.12.2020	VARIAZIONI
Immobili e Terreni Trading	516.150	525.321	(9.171)
Fondo svalutazione	(157.583)	(153.224)	(4.359)
TOTALE RIMANENZE	358.567	372.097	(13.530)
RICLASSIFICHE			
Costo	2.668	16.035	(13.367)
Fondo Svalutazione	(2.285)	(14.157)	11.872
TOTALE RICLASSIFICHE	383	1.878	(1.495)

Le Rimanenze sono costituite dai beni immobili destinati alla vendita. Il decremento netto rispetto al 31 dicembre 2020 (13.530mila euro) è attribuibile alle dismissioni effettuate nell'esercizio (12.524mila euro) al

netto dell'utilizzo del relativo fondo svalutazione (2.074mila euro), agli incrementi registrati dai lavori di manutenzione straordinaria eseguiti sugli immobili (685mila euro). Come già commentato nella Nota

18 relativa agli "Investimenti Immobiliari", si segnala che nel corso dell'esercizio sono stati riclassificati dalla suddetta voce 383mila euro, relativi ad immobili rientranti in piani di vendita.

26. DISPONIBILITÀ LIQUIDE E MEZZI EQUIVALENTI (675.661 MIGLIAIA DI EURO)

La voce è così dettagliata:

valori in migliaia di euro

	31.12.2021	31.12.2020	VARIAZIONI
Depositi bancari e postali	635.704	245.013	390.691
Assegni		1	(1)
Denaro e valori in cassa	28	24	4
Conti correnti di tesoreria	40.555	49.120	(8.565)
TOTALE	676.287	294.158	382.129
Fondo svalutazione	(626)	(448)	(178)
TOTALE AL NETTO DEL FONDO SVALUTAZIONE	675.661	293.710	381.951

La voce ha subito una variazione in aumento di 381.951mila euro rispetto all'esercizio precedente dovuta essenzialmente all'incremento dei depositi bancari e postali di 390.691mila euro, afferenti al cash pooling delle società per 315.703mila euro, all'incremento netto dei proventi incassati relativi alle operazioni di finanziamento intercompany per 40.563mila euro e all'utilizzo di

una linea di credito per 30.000mila euro. A tale incremento si contrappone il decremento dei conti correnti di tesoreria per 8.565mila euro principalmente per l'erogazione alla Regione Sardegna del contributo ricevuto dal MIMS, relativo al Programma Operativo Nazionale Trasporti (PON-T) 2000-2006, successivamente trasferito dalla Regione Sardegna a Trenitalia SpA.

Per quanto concerne i dati comparativi si evidenzia che, ai fini di una migliore esposizione, si è proceduto a riclassificare 9.995mila euro, relativi a depositi vincolati verso Rete Ferroviaria Italiana Spa, dalla voce "Conti correnti di tesoreria" alla voce "Altre passività finanziarie".

27. CREDITI TRIBUTARI (84.133 MIGLIAIA DI EURO)

I crediti tributari, che ammontano nel 2021 a 84.133mila euro con una variazione in diminuzione di 2.131mila euro rispetto al saldo al 31 dicembre 2020 (pari

a 86.264mila euro), si riferiscono principalmente ai crediti IRES provenienti dal consolidato fiscale ed alle ritenute d'acconto di Gruppo.

28. PATRIMONIO NETTO (39.899.756 MIGLIAIA DI EURO)

Le variazioni intervenute negli esercizi 2021 e 2020 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 2021 risulta interamente sottoscritto e versato e costituito da 39.204.173.802 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna, per un totale di 39.204.173.802 euro.

RISERVA LEGALE

Al 31 dicembre 2021 ammonta a 66.855mila euro, e si è incrementata di 2.048mila euro a seguito della destinazione della quota prevista dall'art. 2430 del Codice civile a valere sull'utile 2020.

RISERVA PER UTILI (PERDITE) ATTUARIALI PER BENEFICI AI DIPENDENTI

La Riserva per utili (perdite) attuariali include gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto e della Carta di Libera Circolazione (CLC). Al 31 dicembre 2021 si evidenzia una ri-

serva negativa per utile attuariale, al netto dell'effetto imposte, pari a 271mila euro.

RISERVA PER UTILI (PERDITE) PORTATE A NUOVO

La Riserva per utili/perdite portate a nuovo, che ammonta a 628.862mila euro, accoglie la destinazione di quota parte dell'utile 2020 e degli anni precedenti.

RISULTATO DI ESERCIZIO

L'utile dell'esercizio 2021 è pari a 137mila euro. 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 31.12.2021 (A+B)	QUOTA INDISPONIBILE (A)	POSSIBILITÀ DI UTILIZZO	QUOTA DISPONIBILE (B)
CAPITALE SOCIALE	39.204.174	39.204.174		
RISERVE DI UTILI:				
Riserva legale	66.854	66.854	B	
RISERVE DI VALUTAZIONE				
Riserva per utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	(271)		A,B	(271)
Riserva per utili (perdite) portate a nuovo	628.862		A,B,C	628.862
TOTALE	39.899.619	39.271.028		628.591

Legenda:

- A: per aumento di capitale
- B: per copertura perdite
- C: per distribuzione ai soci

29. FINANZIAMENTI A MEDIO/LUNGO TERMINE E A BREVE TERMINE (9.640.762 MIGLIAIA DI EURO)

La presente nota illustra le consistenze e le condizioni contrattuali che regolano i finanziamenti della società valutati al costo ammortizzato:

valori in milioni di euro

FINANZIAMENTI A MEDIO/LUNGO TERMINE AL NETTO DELLA QUOTA CORRENTE	VALORE CONTABILE		
	31.12.2021	31.12.2020	VARIAZIONI
Prestiti obbligazionari	7.031.178	5.931.955	1.099.223
Finanziamenti da banche	998.815	601.780	397.035
Totale	8.029.993	6.533.735	1.496.258

valori in milioni di euro

FINANZIAMENTI A BREVE TERMINE E QUOTA CORRENTE DI FINANZIAMENTI A MEDIO/LUNGO TERMINE	VALORE CONTABILE		
	31.12.2021	31.12.2020	VARIAZIONI
Prestiti obbligazionari (breve termine)	499.069	614.766	(115.697)
Finanziamenti da banche (breve termine)	1.111.023	1.835.682	(724.659)
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)		97.060	(97.060)
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	677	613	64
TOTALE	1.610.769	2.548.121	(937.352)
TOTALE FINANZIAMENTI	9.640.762	9.081.856	558.906

La voce ha subito una variazione in aumento di 558.906mila euro rispetto all'esercizio precedente dovuta principalmente alla sottoscrizione di nuovi prestiti obbligazionari a valere sul Programma Euro Medium Term Notes, per un ammontare complessivo di valore nominale pari a 1.350.000mila euro, avvenuta nel mese di marzo per 1.000.000mila euro e a dicembre per 350.000mila euro, alla sottoscrizione nei mesi di giugno e di dicembre di nuovi prestiti bancari con Unicredit, Banca Intesa SanPaolo, Banco BPM e La Caixa per un importo nominale totale pari a 700.000mila euro di cui 200.000mila euro in capo a Fer-

rovie dello Stato Italiane SpA non ancora assegnati a società del Gruppo e alla nuova emissione obbligazionaria a tasso variabile in private placement, finalizzata nel mese di aprile con Eurofima, per un ammontare complessivo di 250.000mila euro. Per ulteriori informazioni in merito alle emissioni si rimanda al paragrafo 22 *Attività finanziarie non correnti e correnti*.

A tali incrementi si contrappongono il decremento della provvista a breve termine per 918.217mila euro, il rimborso totale della seconda emissione obbligazionaria per 600.000mila euro e parziale della quattordicesima emissione obbli-

gazionaria per 12.500mila euro, entrambi a valere sul Programma Euro Medium Term Notes, dei prestiti BEI per 105.870mila euro e Cassa Depositi e Prestiti per 100.000mila euro.

La voce risulta, inoltre, decrementata dalla rideterminazione con valore negativo della valutazione del derivato Interest Rate Swap di copertura in Fair Value Hedge generando nel periodo un differenziale di importo pari a 3.969mila 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	31.12.2021		31.12.2020	
				VALORE NOMINALE	VALORE CONTABILE	VALORE NOMINALE	VALORE CONTABILE
EUROFIMA SERIE 13	EUR	Euribor 6 m - Spread	2026	190.000	190.112	190.000	190.104
EUROFIMA SERIE 14	EUR	Euribor 6 m - Spread	2026	100.000	100.059	100.000	100.055
EUROFIMA SERIE 15	EUR	Euribor 6 m - Spread	2027	128.700	128.847	128.700	128.830
EUROFIMA SERIE 16	EUR	Euribor 6 m - Spread	2026	116.000	116.067	116.000	116.062
EUROFIMA SERIE 17	EUR	Euribor 6 m - Spread	2022	120.000	120.154	120.000	120.137
EUROFIMA SERIE 18	EUR	Euribor 6 m - Spread	2024	122.200	122.264	122.200	122.260
EUROFIMA SERIE 19	EUR	Euribor 6 m - Spread	2027	65.700	65.773	65.700	65.765
EUROFIMA SERIE 26	EUR	Euribor 6 m + Spread	2025	42.500	42.500	42.500	42.505

valori in migliaia di euro

CREDITORE	VALUTA	TASSO DI INTERESSE NOMINALE	ANNO DI SCADENZA	31.12.2021		31.12.2020	
				VALORE NOMINALE	VALORE CONTABILE	VALORE NOMINALE	VALORE CONTABILE
EUROFIMA SERIE 27	EUR	Euribor 6 m + Spread	2034	200.000	200.000	200.000	200.000
EUROFIMA SERIE 28	EUR	Euribor 6 m + Spread	2034	200.000	200.000	200.000	200.000
EUROFIMA SERIE 29	EUR	Euribor 6 m + Spread	2030	200.000	200.000	200.000	200.000
EUROFIMA SERIE 30	EUR	Euribor 6 m + Spread	2034	240.000	240.000	240.000	240.000
EUROFIMA SERIE 31	EUR	Euribor 6 m + Spread	2041	250.000	250.000		
EMTN PROGR. TR. 2	EUR	tasso fisso 3,50%	2021			600.000	600.583
EMTN PROGR. TR. 3	EUR	Euribor 6 m + Spread	2025	300.000	300.005	300.000	300.005
EMTN PROGR. TR. 4	EUR	Euribor 6 m + Spread	2022	350.000	350.196	350.000	350.286
EMTN PROGR. TR. 5	EUR	tasso fisso 1,65%	2031	50.000	50.208	50.000	50.194
EMTN PROGR. TR. 6	EUR	tasso fisso 1,50%	2025	1.000.000	1.006.168	1.000.000	1.005.767
EMTN PROGR. TR. 7	EUR	tasso fisso 0,87%	2023	600.000	600.167	600.000	600.077
EMTN PROGR. TR. 8	EUR	Euribor 6 m + Spread	2025	100.000	100.007	100.000	100.008
EMTN PROGR. TR. 9	EUR	Euribor 6 m + Spread	2030	200.000	200.243	200.000	200.270
EMTN PROGR. TR. 10	EUR	tasso fisso 1,12%	2026	700.000	703.317	700.000	703.226
EMTN PROGR. TR. 11	EUR	tasso fisso 1,03%	2029	100.000	100.271	100.000	100.254
EMTN PROGR. TR. 12	EUR	Euribor 6 m + Spread	2029	140.000	140.012	140.000	140.013
EMTN PROGR. TR. 13	EUR	Euribor 6 m + Spread	2024	190.000	190.000	190.000	190.000
EMTN PROGR. TR. 14	EUR	Euribor 6 m + Spread	2032	137.500	137.918	150.000	150.540

valori in migliaia di euro

CREDITORE	VALUTA	TASSO DI INTERESSE NOMINALE	ANNO DI SCADENZA	31.12.2021		31.12.2020	
				VALORE NOMINALE	VALORE CONTABILE	VALORE NOMINALE	VALORE CONTABILE
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	80.000	80.179	80.000	80.270
EMTN PROGR. TR. 17	EUR	tasso fisso 0,37%	2028	1.000.000	997.727		
EMTN PROGR. TR. 18	EUR	Euribor 6 m + Spread	2029	350.000	350.006		
				7.522.600	7.532.323	6.535.100	6.547.334
BEI	EUR	tasso fisso 4,685%	2021			105.870	106.090
CASSA DD.PP.	EUR	tasso fisso 4,026%	2021			97.060	97.060
TLTRO (ISP)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2022	300.000	299.877	300.000	299.582
TLTRO (ISP)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2024	200.000	199.673		
TLTRO (ISP)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2024	50.000	49.878		
TLTRO (UNICREDIT)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2023	200.000	199.865	200.000	199.771
TLTRO (Unicredit)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2023	100.000	99.937	100.000	99.892
TLTRO (UNICREDIT)	EUR	Euribor 6 m + Spread	2024	200.000	199.754		
TLTRO BPM	EUR	Euribor 6 m + Spread	2024	100.000	99.917		
TLTRO CAIXA	EUR	Euribor 6 m + Spread	2024	150.000	149.822		
TOTALE FINANZIAMENTI (*)				8.822.600	8.831.046	7.338.030	7.349.729

(*) Il valore contabile dei finanziamenti non comprende al 31.12.2021 la provvista a breve pari a 811.115mila euro e la rettifica dei debiti finanziari per derivati FVH pari a - 1.399mila euro. Lo stesso valore al 31.12.2020 non comprende la provvista a breve pari a 1.729.558mila euro e la rettifica dei debiti finanziari per derivati FVH pari a 2.569mila 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 2021, confrontata con il 31 dicembre 2020. Per quanto concerne i dati comparativi si evidenzia che, ai fini di una migliore esposizione, si è proceduto a

riclassificare 9.995mila euro dalla voce "Conti correnti di tesoreria" alla voce "Conto corrente intersocietario":

valori in migliaia di euro

POSIZIONE FINANZIARIA NETTA	31.12.2021	31.12.2020	VARIAZIONE
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA A BREVE TERMINE	(629.161)	(578.987)	(50.174)
Conti correnti di tesoreria	(40.527)	(49.092)	8.565
Debiti verso altri finanziatori		97.060	(97.060)
Finanziamenti da banche	1.109.053	1.834.895	(725.842)
Prestiti obbligazionari	496.544	612.518	(115.974)
Conto corrente intersocietario	629.121	308.476	320.645
Crediti finanziari verso società del Gruppo	(2.188.320)	(3.138.428)	950.108
Depositi bancari e postali	(635.105)	(244.593)	(390.512)
Altro	73	177	(104)
POSIZIONE FINANZIARIA NETTA A MEDIO/LUNGO TERMINE	(326.941)	(300.903)	(26.038)
Finanziamenti da banche	995.976	601.780	394.196
Prestiti obbligazionari	7.031.178	5.931.955	1.099.223
Crediti finanziari verso società del Gruppo	(8.354.262)	(6.834.642)	(1.519.620)
Altro	167	4	163
TOTALE COMPLESSIVO	(956.102)	(879.890)	(76.212)



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	31.12.2020	EFFETTO DA RENDICONTO FINANZIARIO	EFFETTO DA MOVIMENTAZIONE CONTO CORRENTE INTERSOCIETARIO	EFFETTI NON MONETARI			31.12.2021
				NUOVI LEASING	IFRS 9	ALTRO	
Erogazione e rimborso di finanziamento a breve e a medio/lungo termine	9.081.856	555.784				3.121	9.640.761
Variazione delle altre attività finanziarie	(9.987.850)	(562.417)	4.493		(63)	(9.087)	(10.554.924)
Variazione delle altre passività finanziarie	304.154	2.760	326.151	656		3.024	636.745
TOTALE	(601.840)	(3.873)	330.644	656	(63)	(2.942)	(277.418)

30. TFR E ALTRI BENEFICI AI DIPENDENTI (7.295 MIGLIAIA DI EURO)

valori in migliaia di euro

	31.12.2021	31.12.2020
Valore attuale obbligazioni TFR	7.008	7.347
Valore attuale obbligazioni CLC	287	289
TOTALE VALORE ATTUALE OBBLIGAZIONI	7.295	7.636

valori in migliaia di euro

	2021	2020
Obbligazioni a benefici definiti al 1° gennaio	7.636	7.749
Service Costs	6	6
Interest cost (*)	11	26
(Utili)/perdite attuariali rilevati nel patrimonio netto (**)	294	245
Anticipi, utilizzi e altre variazioni	(652)	(390)
TOTALE OBBLIGAZIONI A BENEFICI DEFINITI	7.295	7.636

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).

(*) con rilevazione a Conto Economico

(**) al netto degli effetti fiscali

La variazione in diminuzione del fondo TFR e della CLC, pari a circa 341mila euro, è imputabile principalmente:

* alle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso dell'esercizio (506mila euro) ed ai trasferimenti dei dipendenti da/preso altre società del Gruppo (146mila 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 costituiscono l'importo degli (utili)/perdite

attuariali. Tale calcolo ha generato una perdita attuariale per 294mila euro rispetto alla perdita generata nel 2020, pari a 245mila euro.

IPOTESI ATTUARIALI

Si riepilogano di seguito le principali assunzioni effettuate per il processo di stima attuariale.

valori in migliaia di euro

	2021	2020
Tasso di attualizzazione TFR	0,44%	(0,02)%
Tasso di attualizzazione CLC	0,98%	0,34%
Tasso annuo incremento TFR (Anno x+1)	2,81%	2,10%
Tasso di inflazione TFR (Anno+1)	1,75%	0,80%
Tasso di inflazione CLC (Anno+1)	1,75%	0,80%
Tasso atteso di turnover dei dipendenti	3,00%	3,00%
Tasso atteso di anticipazioni	2,00%	2,00%

Probabilità di decesso

Tabella di mortalità RG48 pubblicate dalla RGS

Inabilità

Tavole INPS distinte per età e sesso

Età pensionamento

100% al raggiungimento dei requisiti Assicurazione Generale Obbligatoria

Nel seguito sono riepilogati i risultati delle sensitivity effettuate per valutare gli effetti che si sarebbero registrati in termini di variazione

del valore attuale delle passività per obbligazioni a benefici definiti, a seguito di variazioni nelle ipotesi attuariali ragionevolmente possibili.

Nella tabella è fornita la durata (duration) media finanziaria dell'obbligazione per i piani a benefici definiti e le erogazioni previste a piano.

valori in migliaia di euro

	TFR	CLC
Tasso di inflazione +0,25%	7.087	295
Tasso di inflazione -0,25%	6.925	279
Tasso di attualizzazione +0,25%	6.876	278
Tasso di attualizzazione -0,25%	7.139	297
Tasso di turnover + 1%	6.947	
Tasso di turnover - 1%	7.070	
Service Cost		7
Duration del piano	8	15
Erogazione 1° anno	998	17
Erogazione 2° anno	519	17
Erogazione 3° anno	642	16
Erogazione 4° anno	478	15
Erogazione 5° anno	305	15

31. FONDO PER RISCHI ED ONERI (149.520 MIGLIAIA DI EURO)

Nella tabella seguente sono riportate le consistenze ad inizio e fine anno e le movimentazioni dell'esercizio 2020 dei Fondi per rischi ed oneri.

valori in migliaia di euro

DESCRIZIONE	31.12.2020	ACCANTONAMENTI	UTILIZZI	ALTRE VARIAZIONI	RILASCIO FONDI ECCEDENTI	31.12.2021
Fondo imposte	2		(2)			
Contenzioso nei confronti del personale e di terzi	5.981	1.884	(183)			7.682
Altri rischi minori	142.113	1.266	(1.621)	80		141.838
TOTALE	148.096	3.150	(1.806)	80		149.520

Il **Fondo Contenzioso** nei confronti del personale e di terzi è posto a presidio dei probabili oneri relativi al contenzioso nei confronti di terze parti per controversie collegate ai contratti di vendita (riduzioni prezzo, risarcimento danni subiti durante le trattative di vendita), mancato rispetto di convenzioni o controversie su contratti di locazione, rivendicazioni su accertamenti di diritti di proprietà, prelazioni ecc., nonché al contenzioso con il personale. Il fondo in questione è stato utilizzato nel corso dell'esercizio 2021 per 183mila euro essenzialmente per il contenzioso del personale e per la gestione degli asset immobiliari ed è stato accantonato di 1.884mila per un aggiornamento puntuale della valutazione dei rischi di soccombenza.

Il **Fondo Altri rischi minori** è posto principalmente a presidio dei probabili oneri stimati da sostenere per il personale dirigente coinvolto nel processo di change management, per gli oneri contrattualmente assunti a suo tempo dalla ex Ferrovie Real Estate SpA connessi a particolari vendite, cosiddetti "pacchetto a reddito e palazzi alti", per gli oneri di bonifica di alcuni siti, a rischi di natura contrattuale, nonché per partite di natura fiscale non contemplate nel Fondo imposte sotto descritto.

Gli utilizzi dei fondi rischi nell'esercizio (1.621mila euro) si riferiscono agli oneri sostenuti a fronte degli obblighi contrattuali relativi alla ex Ferrovie Real Estate SpA ed altri oneri derivanti dalla gestione immobiliare.

Gli accantonamenti (1.266mila euro) si riferiscono al rinnovo per il Contratto Collettivo Nazionale 2021-2023.

Altre variazioni, per 80mila euro, riguardano una riclassifica operata tra le altre passività correnti e non correnti, del Fondo di sostegno al reddito (Decreto interministeriale del 09/01/2015 e DLG n. 148/2015D e Circolare INPS del 29/12/2015), a fronte dei progetti attivati nel corso dell'esercizio.

Il **Fondo imposte** è posto a presidio di probabili oneri di natura fiscale e, nel corso dell'anno, è stato completamente utilizzato.



32. PASSIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI E CORRENTI (INCLUSI I DERIVATI) (636.745 MIGLIAIA DI EURO)

valori in milioni di euro

	31.12.2021			31.12.2020			VARIAZIONI		
	NON CORRENTI	CORRENTI	TOTALE	NON CORRENTI	CORRENTI	TOTALE	NON CORRENTI	CORRENTI	TOTALE
Passività finanziarie									
Strumenti finanziari	3.024		3.024				3.024		3.024
Passività del leasing	511	181	692	5	202	207	506	(21)	485
Altre passività finanziarie	1.360	631.669	633.029		313.943	313.943	1.360	317.726	319.086
TOTALE	4.895	631.850	636.745	5	314.145	314.150	4.890	317.705	322.595

L'incremento delle altre passività finanziarie è dovuto essenzialmente al maggior debito registrato sui conti correnti intersocietari principalmente verso Trenitalia SpA per 116.495mila euro, Rete Ferroviaria Italiana SpA per 86.701mila euro, Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl per 52.808mila euro, FSTechnology SpA per 43.744mila euro, Trenitalia TPER Scarl per 20.137mila euro, Ataf Gestioni Srl per 15.133mila euro e Mercitalia Rail Srl per 12.862mila euro cui si contrappone il decremento dello stesso verso Busitalia Veneto SpA per 11.849mila euro, Mercitalia Shunting & Terminal

Srl per 7.405mila euro, Qbuzz BV per 3.101mila euro, Busitalia Sita Nord Srl per 2.533mila euro e Mercitalia Logistics SpA per 2.260mila euro.

Per quanto concerne i dati comparativi si evidenzia che, ai fini di una migliore esposizione, la voce "Altre passività finanziarie" accoglie la riclassifica di importo pari a 9.995mila euro dalla voce "Conti correnti di tesoreria", come già illustrato nella Nota 26 "Disponibilità liquide e mezzi equivalenti".

La voce "Strumenti finanziari" accoglie il debito derivante dalla valutazione degli strumenti derivati di co-

pertura del rischio finanziario sulla base di quanto previsto dall'IFRS 13. Il perimetro dei derivati in capo alla Società alla data di valutazione è costituito da Cross Currency Swap di copertura in Cash Flow Hedge e da Interest Rate Swap di copertura in Fair Value Hedge correlato all'emissione obbligazionaria serie 11 EMTN.

La voce "Passività del leasing" pari a 692mila euro rappresenta il debito finanziario derivante dall'applicazione del principio contabile IFRS 16.

La tabella riporta una previsione dei pagamenti potenziali futuri:

valori in migliaia di euro

PASSIVITÀ DEL LEASING RILEVATE	PAGAMENTI POTENZIALI FUTURI PER I LEASING	TASSO STORICO DI ESERCIZIO DELLE OPZIONI DI PROROGA/RISOLUZIONE
692	844	50%

32. PASSIVITÀ FINANZIARIE NON CORRENTI E CORRENTI (INCLUSI I DERIVATI) (636.745 MIGLIAIA DI EURO)

valori in migliaia di euro

	31.12.2021	31.12.2020	VARIAZIONI
Debiti verso fornitori	40.530	57.311	(16.781)
Acconti commerciali	8.499	9.157	(658)
Debiti commerciali verso società del Gruppo	57.240	66.242	(9.002)
TOTALE	106.269	132.710	(26.441)

I debiti commerciali riguardano essenzialmente debiti verso fornitori terzi e debiti verso imprese del Gruppo. La natura dei debiti verso parti correlate è dettagliatamente indicata alla successiva Nota 40 - Rapporti con parti correlate.

Gli acconti ed anticipi di 8.499mila euro riguardano essenzialmente incassi ricevuti a fronte di espropri non ancora definiti.

In considerazione del breve periodo di tempo intercorrente tra il sorgere

del debito e la sua scadenza, la valutazione al fair value dei debiti commerciali non produce effetti ritenuti significativi.

34. ALTRE PASSIVITÀ NON CORRENTI E CORRENTI (2.413.178 MIGLIAIA DI EURO)

valori in milioni di euro

	31.12.2021			31.12.2020			VARIAZIONI		
	NON CORRENTI	CORRENTI	TOTALE	NON CORRENTI	CORRENTI	TOTALE	NON CORRENTI	CORRENTI	TOTALE
Acconti per contributi		2.304.378	2.304.378		450.912	450.912		1.853.466	1.853.466
Debiti per IVA		539	539		8.492	8.492		(7.953)	(7.953)
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		5.006	5.006		5.339	5.339		(333)	(333)
Altri debiti verso società del Gruppo	19.957	24.841	44.798	20.409	33.773	54.182	(452)	(8.932)	(9.384)
Altri debiti e ratei/risconti passivi	7.046	51.411	58.457	8.619	63.464	72.083	(1.573)	(12.053)	(13.626)
TOTALE	27.003	2.386.175	2.413.178	29.028	561.980	591.008	(2.025)	1.824.195	1.822.170

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 MIMS, per il cui dettaglio si rimanda alla Nota 24.

Il decremento dei debiti per IVA per 7.953mila euro fa riferimento al debito verso l'Erario per l'IVA di periodo.

Il decremento nei debiti verso società del Gruppo è dovuto prin-

cipalmente al consolidato fiscale per 5.223mila euro e alla riduzione dei "Debiti IVA di Gruppo" per 3.754mila euro, attribuibile essenzialmente all'effetto del trasferimento dei debiti/crediti netti IVA effettuato nel corso dell'esercizio da parte delle società partecipanti all'IVA di Pool.

Il decremento degli Altri debiti e ratei/risconti passivi (13.626mila euro) è imputabile principalmente all'adeguamento del "Fondo per il sostegno al reddito" (-2.000mila euro) per i cui dettagli si riman-

da alla Nota 31 (Fondo rischi ed oneri), ai debiti verso il personale, principalmente per incentivi all'esodo formalizzati nell'esercizio la cui manifestazione finanziaria avverrà nel successivo esercizio, per incentivi al personale e distaccati dirigenti in altre Società del Gruppo (-3.131mila euro), ad altri debiti diversi, in particolare all'erogazione alla Regione Sardegna del contributo relativo al Programma Operativo Nazionale Trasporti (PON-T) 2000-2006 (-9.410mila euro) come meglio descritto alla Nota 26 Disponibilità liquide e mezzi equivalenti.

35. GESTIONE DEI RISCHI FINANZIARI

Le attività svolte dalla Società espongono la stessa a varie tipologie di rischi, che includono il rischio di mercato (rischi di tasso d'interesse, di prezzo e di cambio), il rischio di liquidità e il rischio di credito.

Nella presente sezione vengono fornite informazioni relative all'esposizione di FS Italiane 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.

RISCHIO DI CREDITO

Il rischio di credito è il rischio che un cliente o una delle controparti di uno strumento finanziario causi una perdita finanziaria non adempiendo ad un'obbligazione contrattuale; tale rischio deriva principalmente dai crediti commerciali e dagli investimenti finanziari della Società nei confronti di terzi. Si precisa, comunque, che le attività finanziarie sono costituite principalmente da finanziamenti a società del Gruppo FS Italiane e non generano, pertanto, un significativo rischio di credito.

Le principali partite creditorie di natura commerciale sono collegabili alle vendite di immobili di trading; le vendite per le quali sono state concesse rateizzazioni o dilazioni di pa-

gamento sono assistite da garanzie bancarie. In considerazione di ciò il rischio di credito relativo è alquanto contenuto.

Le prospettive di recuperabilità dei crediti commerciali sono valutate posizione per posizione, tenendo conto delle indicazioni dei responsabili di funzione e dei legali interni ed esterni che ne seguono l'eventuale pratica di recupero. I crediti per i quali alla data di bilancio sussiste la probabilità di una perdita vengono di conseguenza svalutati.

Con riferimento al rischio di credito derivante dall'attività di investimento è in vigore una policy per l'impiego della liquidità che definisce sia i requisiti minimi della controparte finanziaria in termini di merito di

credito ed i relativi limiti di concentrazione sia le tipologie di prodotti finanziari utilizzabili.

Con riferimento sia ai crediti commerciali che alle attività di investimento, la società adotta una policy volta a gestire il rischio di insolven-

za anche in funzione alla recente applicazione dell'IFRS 9.

In relazione agli strumenti finanziari derivati utilizzati a fini di copertura e che potenzialmente possono generare esposizione di credito nei confronti delle controparti, la so-

cietà ha in vigore una specifica policy che definisce limiti di concentrazione per controparte e per classe di rating.

La seguente tabella riporta l'esposizione al rischio di credito della Società:

valori in milioni di euro

31.12.2021					
	PUBBLICA AMMINISTRAZIONE	CLIENTI TERZI	ISTITUTI FINANZIARI	SOCIETÀ DEL GRUPPO	TOTALE
Crediti commerciali correnti e non correnti	565	58.497		123.213	182.275
Altre attività correnti e non correnti	2.302.878	2.091		48.671	2.353.640
Attività finanziarie correnti e non correnti		7.334		10.547.590	10.554.924
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti			675.633		675.633
TOTALE ATTIVITÀ FINANZIARIE (*)	2.303.443	67.922	675.633	10.719.474	13.766.472

*Non sono inclusi i crediti di natura tributaria e le partecipazioni

valori in milioni di euro

31.12.2020					
	PUBBLICA AMMINISTRAZIONE	CLIENTI TERZI	ISTITUTI FINANZIARI	SOCIETÀ DEL GRUPPO	TOTALE
Crediti commerciali correnti e non correnti	420	59.400		140.398	200.218
Altre attività correnti e non correnti	450.983	3.450		138.280	592.713
Attività finanziarie correnti e non correnti		8.700		9.979.149	9.987.849
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti			293.685		293.685
TOTALE ATTIVITÀ FINANZIARIE (*)	451.403	71.550	293.685	10.257.827	11.074.465

*Non sono inclusi i crediti di natura tributaria e le partecipazioni

Le seguenti tabelle forniscono una ripartizione delle attività finanziarie al 31 dicembre 2021 e 2020 raggruppate per scaduto, al netto del fondo svalutazione crediti.

valori in milioni di euro

31.12.2021						
	SCADUTI DA					
	NON SCADUTI	0-180	180-360	360-720	OLTRE 720	TOTALE
Pubblica Amministrazione (lordo)	2.306.804	62	302	29	2.292	2.309.489
Fondo Svalutazione	(3.852)	(15)	(13)	(23)	(2.143)	(6.046)
PUBBLICA AMMINISTRAZIONE (NETTO)	2.302.952	47	289	6	149	2.303.443
Clienti Terzi (lordo)	48.558	10.652	1.783	7.990	19.452	88.435
Fondo Svalutazione	(1.304)	(524)	(504)	(1.155)	(17.026)	(20.513)
CLIENTI TERZI (NETTO)	47.254	10.128	1.279	6.835	2.426	67.922
Istituti Finanziari (lordo)	676.259					676.259
Fondo Svalutazione	(626)					(626)
ISTITUTI FINANZIARI	675.633					675.633
Società del gruppo	10.708.767	8.180	1.688	2.721	5.344	10.726.700
Fondo Svalutazione	(7.221)				(5)	(7.226)
SOCIETÀ DEL GRUPPO (NETTO)	10.701.546	8.180	1.688	2.721	5.339	10.719.474
TOTALE ATTIVITÀ FINANZIARIE	13.727.385	18.355	3.256	9.562	7.914	13.766.472

valori in milioni di euro

31.12.2020						
SCADUTI DA						
	NON SCADUTI	0-180	180-360	360-720	OLTRE 720	TOTALE
Pubblica Amministrazione (lordo)	453.679	29	90	208	2.217	456.223
Fondo Svalutazione	(2.609)	27	(17)	(66)	(2.155)	(4.820)
PUBBLICA AMMINISTRAZIONE (NETTO)	451.070	56	73	142	62	451.403
Clienti Terzi (lordo)	47.267	18.254	5.678	3.568	17.150	91.917
Fondo Svalutazione	(1.431)		(15)	(222)	(18.699)	(20.367)
CLIENTI TERZI (NETTO)	45.836	18.254	5.663	3.346	(1.549)	71.550
Istituti Finanziari (lordo)	294.133					294.133
Fondo Svalutazione	(448)					(448)
ISTITUTI FINANZIARI	293.685					293.685
Società del gruppo	10.241.033	10.640	3.402	3.827	6.557	10.265.459
Fondo Svalutazione	(7.371)			(89)	(172)	(7.632)
SOCIETÀ DEL GRUPPO (NETTO)	10.233.662	10.640	3.402	3.738	6.385	10.257.827
TOTALE ATTIVITÀ FINANZIARIE	11.024.253	28.950	9.138	7.226	4.898	11.074.465

Le tabelle seguenti riportano l'esposizione complessiva e l'impairment derivato di ciascuna classe di credito, determinati per classe di rischio al 31 dicembre 2021 e al 31 dicembre 2020, così come determinato dall'agenzia di rating "Fitch":

valori in milioni di euro

31.12.2021					
	FVTPL	FVOCI		COSTO AMMORTIZZATO	
		12-MONTHS EXPECTED CREDIT LOSSES	12-MONTHS EXPECTED CREDIT LOSSES	LIFETIME - NOT IMPAIRED	LIFETIME - IMPAIRED
da AAA a BBB-			13.685.544		5.308
da BB a BB+			73.279		20.712
da B a CCC			16.040		
da CC a C					
D					
VALORI CONTABILI LORDI			13.774.863		26.020
Fondo Svalutazione			34.411		
VALORE NETTO			13.740.452		26.020

(*) Fair value through profit and loss; (**) Fair value through other comprehensive income

valori in milioni di euro

31.12.2020					
	FVTPL(*)	FVOCI(**)		COSTO AMMORTIZZATO	
		12-MONTHS EXPECTED CREDIT LOSSES	12-MONTHS EXPECTED CREDIT LOSSES	LIFETIME - NOT IMPAIRED	LIFETIME - IMPAIRED
da AAA a BBB-			11.000.161		
da BB a BB+			87.175		2.572
da B a CCC			17.824		
da CC a C					
D					
VALORI CONTABILI LORDI			11.105.160		2.572
Fondo Svalutazione			33.267		
VALORE NETTO			11.071.893		2.572

(*) 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 milioni di euro

2021				
	12-MONTHS EXPECTED CREDIT LOSSES	LIFETIME-NOT	LIFETIME - NOT IMPAIRED	LIFETIME - IMPAIRED
SALDO AL 1° GENNAIO 2021	33.267			33.267
Rivalutazione netta del fondo svalutazione	1.948			1.948
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	(804)			(804)
SALDO AL 31 DICEMBRE 2021	34.411			34.411

RISCHIO DI LIQUIDITÀ

Il rischio di 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.

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 sottoscritto nel corso del 2021 una nuova linea di credito (cd. "Sustainability linked Back-up Facility") dell'importo di euro 2,5 miliardi, con una finalità "general purpose" concessa a FS su base rotativa (cd. revolving) e con impegno irre-

vocabile all'erogazione delle somme (cd. "committed") e di durata pari a 3 anni.

La Capogruppo 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 espone nelle tabelle seguenti:

valori in migliaia di euro

31 DICEMBRE 2021	6 MESI O MENO	6-12 MESI	1-2 ANNI	2-5 ANNI	OLTRE 5 ANNI	TOTALE
Prestiti obbligazionari	144.814	374.710	749.727	3.096.964	3.539.851	7.906.066
Finanziamenti da banche	1.111.641	628	303.243	702.764		2.118.276
Passività Finanziarie	633.705					633.705
Passività del leasing	96	86	173	321	20	696
PASSIVITÀ FINANZIARIE NON DERIVATE	1.890.256	375.424	1.053.143	3.800.049	3.539.871	10.658.743
DEBITI COMMERCIALI	106.269					106.269
Passività finanziarie derivate	766	(24)	102	621	1.348	2.813
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE	1.997.291	375.400	1.053.245	3.800.670	3.541.219	10.767.825

valori in migliaia di euro

31.12.2020	6 MESI O MENO	6-12 MESI	1-2 ANNI	2-5 ANNI	OLTRE 5 ANNI	TOTALE
Prestiti obbligazionari	21.595	644.758	515.151	2.563.064	3.049.369	6.793.937
Finanziamenti da banche	1.729.713	110.998	299.950	299.854		2.440.515
Debiti verso altri finanziatori	50.000	50.000				100.000
Passività finanziarie	314.555					314.555
Passività del leasing	57	33	44	78		212
PASSIVITÀ FINANZIARIE NON DERIVATE	2.115.920	805.789	815.145	2.862.996	3.049.369	9.649.219
DEBITI COMMERCIALI	132.710					132.710
TOTALE PASSIVITÀ FINANZIARIE	2.248.630	805.789	815.145	2.862.996	3.049.369	9.781.929

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 chi-

sura del bilancio. I valori sono comprensivi delle quote capitali e delle quote interessi.

Nella tabella seguente sono ripor-

tati 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 migliaia di euro

31 DICEMBRE 2021	VALORE CONTABILE	ENTRO 12 MESI	1-5 ANNI	OLTRE 5 ANNI
Prestiti obbligazionari	7.530.247	499.069	3.667.680	3.363.498
Finanziamenti da banche	2.109.838	1.111.023	998.815	
Passività Finanziarie	633.705	633.705		
Passività del leasing	692	181	491	20
PASSIVITÀ FINANZIARIE NON DERIVATE	10.274.482	2.243.978	4.666.986	3.363.518
DEBITI COMMERCIALI	106.269	106.269		

valori in migliaia di euro

31.12.2020	VALORE CONTABILE	ENTRO 12 MESI	1-5 ANNI	OLTRE 5 ANNI
Prestiti obbligazionari	6.546.720	627.266	2.852.457	3.066.997
Finanziamenti da banche	2.437.463	1.838.252	599.211	
Debiti verso altri finanziatori	97.060	97.060		
Passività Finanziarie	314.555	314.555		
Passività del leasing	207	88	119	
PASSIVITÀ FINANZIARIE NON DERIVATE	9.396.005	2.877.221	3.451.787	3.066.997
DEBITI COMMERCIALI	132.710	132.710		

RISCHIO DI MERCATO

Il rischio di mercato è il rischio che il fair value o i flussi finanziari futuri di uno strumento finanziario fluttuino in seguito a variazioni dei prezzi di mercato, dovute a variazioni dei tassi di cambio, di interesse o delle quotazioni degli strumenti rappresentativi di capitale. L'obiettivo della gestione del rischio di mercato è il controllo dell'esposizione della Società a tali rischi entro livelli accettabili, ottimizzando, allo stesso tempo, il rendimento degli investimenti.

All'interno dei rischi di mercato la Società è limitatamente esposta al rischio di tasso di interesse e al rischio di cambio.

RISCHIO DI TASSO DI INTERESSE

La Società è esposta 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 ed implementate con il supporto tecnico e operativo della funzione Finance & Investor Relations della Capogruppo.

Pur nelle diverse personalizzazioni riconducibili alle peculiarità finanziarie e di business proprie delle diverse società, l'obiettivo comune delle policy adottate si concretizza

nella limitazione delle variazioni dei flussi di cassa associati alle operazioni di finanziamento in essere ed ove possibile, nello sfruttamento delle opportunità di ottimizzazione del costo del debito derivanti dall'indicizzazione del debito a tasso variabile.

In attuazione delle suddette policy, la Società utilizza esclusivamente strumenti finanziari derivati di copertura cd. "plain vanilla" quali interest rate swap, interest rate collar ed interest rate cap.

La seguente tabella riporta le passività finanziarie correnti e non correnti a tasso variabile e a tasso fisso.

valori in migliaia di euro

	VALORE CONTABILE	FLUSSI FINANZIARI CONTRATTUALI	QUOTA CORRENTE	1 E 2 ANNI	2 E 5 ANNI	OLTRE 5 ANNI
Tasso variabile	6.487.723	7.380.414	2.236.417	943.880	2.027.261	2.172.856
Tasso fisso	3.786.759	3.278.329	29.263	109.263	1.772.788	1.367.015
SALDO AL 31 DICEMBRE 2021	10.274.482	10.658.743	2.265.680	1.053.143	3.800.049	3.539.871
Tasso variabile	5.800.008	5.864.703	2.058.291	783.557	1.098.463	1.924.391
Tasso fisso	3.595.997	3.784.516	863.417	31.588	1.764.533	1.124.978
SALDO AL 31 DICEMBRE 2020	9.396.005	9.649.219	2.921.708	815.145	2.862.996	3.049.369

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 2021.

valori in migliaia di euro

	SHIFT + 50 BPS	SHIFT - 50 BPS
Interessi passivi per debiti a tasso variabile	10.140	(6.812)
Interessi attivi da operazioni di finanziamento	(11.675)	8.347
TOTALE	(1.535)	1.535

RISCHIO DI CAMBIO

La Società ha in essere un prestito intercompany verso Trenitalia UK di GBP 60 milioni, a fronte del quale sono stati stipulati Cross Currency Swap a copertura del rischio 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.

36. PASSIVITÀ E ATTIVITÀ POTENZIALI

Alla data del bilancio non sussistono né passività né attività potenziali da segnalare.

37. ALTRE INFORMAZIONI

Alla data di redazione della presente Relazione finanziaria si rileva, in continuità con gli esercizi passati, che il capitale sociale di Eurofima SA, con sede a Basilea e partecipata al 13,50%, non è del tutto richiamato. Pertanto tale circostanza costituisce impegno finanziario da parte della Società sulla base delle seguenti considerazioni:

- * i decimi non ancora versati (callable share) vedono la loro ultima relativa delibera risalire al lontano 1997;
- * la normativa civilistica svizzera prevede la possibilità che i decimi deliberati possano anche non essere mai richiamati.

Il capitale sociale richiamabile attribuito a Ferrovie dello Stato Italiane SpA è pari a 280.800.000 Franchi svizzeri (270.781mila euro al cambio alla data del 31 dicembre 2021), il cui eventuale versamento comporterebbe comunque un incremento del valore della partecipazione di pari importo.

38. COMPENSO ALLA SOCIETÀ DI REVISIONE (660 MIGLIAIA DI EURO)

Si evidenzia che, ai sensi dell'art. 37, c. 16 del Decreto Legislativo n. 39/2010 e della lettera 16bis dell'art. 2427 del Codice civile, l'importo totale dei corrispettivi spettanti alla società di revisione e a società appartenenti al suo network è pari a 660mila euro, di cui 520mila euro relativi alla revisione legale e 140mila euro per i corrispettivi relativi ad altri servizi di verifica.

39. COMPENSI AMMINISTRATORI E SINDACI (1.261 MIGLIAIA DI EURO)

valori in migliaia di euro

	2021	2020	VARIAZIONI
Amministratori ⁽¹⁾	1.161	1.232	(71)
Sindaci	100	100	
TOTALE	1.261	1.332	(71)

(1) La cifra comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente, di Consigliere di Amministrazione, nonché il trattamento economico fisso e variabile spettante all'Amministratore Delegato anche in qualità di dirigente di Ferrovie dello Stato Italiane SpA.

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 devono aggiungere quelli dei componenti esterni dell'Organismo di Vigilanza, pari a 109mila euro. Si precisa che i compensi dei rappre-

sentanti del Ministero dell'Economia e delle Finanze (consiglieri e sindaci) vengono riversati, laddove sussista un rapporto di dipendenza, al citato Dicastero.

40. PARTI CORRELATE

OPERAZIONI CON DIRIGENTI CON RESPONSABILITÀ STRATEGICHE

valori in migliaia di euro

	2021	2020
Benefici a breve termine	5.414	5.714
Benefici successivi al rapporto di lavoro	378	411
TOTALE	5.792	6.125

I benefici si riferiscono alle remunerazioni corrisposte a vario titolo ai soggetti indicati.

Ai benefici a breve termine 2021 erogati, pari a 5.414mila euro, si deve aggiungere una parte variabile da liquidare nel 2021, per un importo indicativamente non superiore a

1.500mila euro, una volta effettuate le verifiche circa il conseguimento degli obiettivi prefissati.

Si precisa che ai dirigenti con responsabilità strategiche sono stati erogati benefici per la cessazione del rapporto di lavoro per 2.364mila euro e non sono stati erogati altri

benefici a lungo termine.

I dirigenti con responsabilità strategiche non hanno posto in essere nel periodo alcuna operazione, direttamente o tramite stretti familiari, con il Gruppo e le imprese che ne fanno parte o con altre parti ad esse correlate.



OPERAZIONI CON ALTRE PARTI CORRELATE

Nel seguito si descrivono i principali rapporti con parti correlate intrattenuti da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, tutti regolati a normali condizioni di mercato.

	RAPPORTI ATTIVI	RAPPORTI PASSIVI			
CONTROLLATE					
Rete Ferroviaria Italiana SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Formazione Riaddebito Servizi Informatici Riaddebito servizi relazioni esterne Locazione terreni locali uffici e officine Riaddebito oneri service F.do gestione Bilaterale	Soggetto Tecnico lavori di manutenzione immobili Prestazioni di personale Prestazioni sanitarie Formazione finanziata Canoni di locazione e spese accessorie	Grandi Stazioni Rail SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Prestazioni di personale Canone di retrocessione Rimborsi assicurazioni	Facilities management Canoni indennità di occupazione Oneri condominiali Servizi di gestione fabbricati non strumentali Eventi, mostre, fiere e convegni Sponsorizzazioni
Ferservizi SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Rimborsi assicurativi Prestazioni di personale Riaddebito Servizi Informatici Locazione e sub-locazione locali uffici Riaddebito oneri condominiali Riaddebito oneri service F.do Bilaterale Servizi resi dalla Capogruppo	Gestione immobiliare Riaddebito oneri condominiali per tutela patrimonio Servizi informatici Personale distaccato Fee acquisto titoli di viaggio Fee valorizzazione patrimonio Servizi di gestione tecnica amministrativa Amministrazione del personale Contabilità/tesoreria Facilities e building management Servizi amministrativi Formazione finanziata Servizi Asset Allocation Gestione Spazi stazione Servizi Assistenza Preposto Fee manutenzione custodia e tutela Servizi di ristorazione	FS Sistemi Urbani Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Prestazioni di personale Locazioni e sub-locazioni locali uffici Riaddebito oneri condominiali Riaddebito servizi informatici	Fee valorizzazione patrimonio Fitto locali Riaddebito formazione finanziata
Fercredit SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Prestazioni di Personale Cariche sociali Rimborsi assicurazioni Riaddebito Servizi Informatici Riaddebito oneri condominiali Locazioni e sub-locazioni locali uffici	Altri servizi di Gruppo	Mercitalia Shunting & Terminal Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurazioni	Servizi per il trasporto
			TX Logistik AG	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi	
			Trenitalia SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurazioni Prestazioni di personale Riaddebito servizi informatici Riaddebito prestazioni professionali Servizi di comunicazione esterna Riaddebito oneri service F.do Bilaterale Locazione locali uffici terreni Riaddebito oneri condominiali	Prestazioni di personale e personale distaccato Spese di trasporto viaggiatori Spese biglietti Riaddebito formazione finanziata Contributo trasporto gratuito titolari CLC
			Italferr SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Prestazioni di personale Riaddebito formazione Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Servizi di comunicazione esterna	Servizi di gestione tecnica Riaddebito formazione finanziata Personale distaccato
			Mercitalia Logistics SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Prestazioni di Personale Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Locazioni locali uffici Riaddebito oneri condominiali	Riaddebito formazione finanziata

Busitalia Sita Nord Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Prestazioni di personale Rimborsi assicurazioni Riaddebito Servizi informatici Servizi di comunicazione esterna Locazioni locali uffici Riaddebito oneri condominiali Riaddebito prestazioni professionali	Personale distaccato Riaddebito formazione finanziata	Trenitalia France Sas	Servizi resi dalla Capogruppo	
			Busitalia Rail Service Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi	
			Busitalia Veneto SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi	
			Busitalia Campania SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi	
Italcertifer SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Prestazioni di Personale Rimborsi assicurativi Riaddebito Servizi Informatici Rimborsi per formazione	Personale distaccato Altre prestazioni	Blufferries Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi	
Mercitalia Intermodal SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Rimborsi assicurativi	Riaddebito formazione finanziata	Sita SpA in liquidazione	Altri servizi	
Metropark SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurazioni Riaddebito servizi informatici Locazione e sublocazione locali Riaddebito oneri condominiali		Grandi Stazioni Immobiliare SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi Canoni di locazione fabbricati Riaddebito oneri condominiali	
Netinera Deutschland GmbH	Servizi resi dalla Capogruppo Riaddebito servizi informatici		Savit Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi	
Ataf Gestioni Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi		Mercitalia Rail Srl (già FS Telco Srl)	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Rimborsi assicurativi Prestazioni di Personale Rimborsi prestazioni professionali Locazione e sublocazione locali Riaddebito oneri condominiali Comunicazione esterna Canoni di locazione	Riaddebito formazione finanziata
FSTechnology SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Personale distaccato Rimborsi assicurativi Riaddebito Servizi Informatici Servizi al personale Riaddebito formazione Comunicazione esterna Canoni di Locazione Riaddebito oneri condominiali	Servizi informatici Personale distaccato Facilities management Riaddebito formazione finanziata	Anas SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Personale dirigente distaccato Cariche sociali Comunicazione esterna	Personale distaccato
Terminali Italia Srl	Servizi resi Dalla Capogruppo Rimborsi assicurazioni Locazioni locali uffici Riaddebito oneri condominiali		Nugo SpA in liquidazione	Servizi resi dalla Capogruppo Personale distaccato Cariche sociali Riaddebito assicurazioni Prestazioni di personale Canoni di locazione Riaddebito oneri condominiali	Personale distaccato
Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici FSE Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Personale distaccato Riaddebito servizi informatici Riaddebito formazione Rimborsi diversi		Qbuzz BV	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Prestazioni di personale	
			Blu Jet Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi	

Trenitalia c2c	Servizi resi dalla Capogruppo	
Trenitalia UK	Servizi resi dalla Capogruppo	
Trenitalia TPER Scarl	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi	
Firenze City Sightseeing Srl	Servizi resi dalla Capogruppo	
Cremonesi Workshop Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi Prestazioni di personale	
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Rimborsi diversi	
Infrarail Firenze Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi assicurativi	
FSI Saudi for Land Transport LLC	Servizi resi dalla Capogruppo Prestazioni di personale Rimborsi premi assicurativi Rimborsi viaggi e soggiorno Rimborsi per prestazioni diverse	Fitti e spese accessorie
FS International SpA	Servizi resi dalla Capogruppo Cariche sociali Prestazioni di personale Riaddebito per formazione Rimborsi per prestazioni diverse	Personale distaccato Consulenza Metro Riyadh

COLLEGATE

Metro 5 SpA	Cariche sociali
-------------	-----------------

CONTROLLO CONGIUNTO

Operation Alliance Saudi Co	
TELT Sas (già L.T.F. Sas)	Servizi resi dalla Capogruppo Personale distaccato
TrainOSE SA	Servizi resi dalla Capogruppo Personale distaccato
Trenord Srl	Servizi resi dalla Capogruppo Rimborsi premi assicurativi Locazione e sublocazione locali uffici e officine Riaddebito oneri condominiali

COLLEGATE DI CONTROLLATE

Autostrade Asti-Cuneo SpA	Cariche sociali
Sitaf SpA	Rimborsi

ALTRE PARTI CORRELATE (*)

Gruppo CDDPP	Attraversamenti Canoni di locazione Riaddebito oneri condominiali	Finanziamenti
Gruppo Enel	Canoni per servitù sui terreni Canoni di locazione Attraversamenti	Utenze energia elettrica Manutenzione software Esercizio Network
Gruppo Eni	Canoni per servitù sui terreni Attraversamenti	Fornitura gas
Gruppo POSTE	Canoni locazione fabbricati strumentali	Polizze assicurative Partecipazione spese consorzi e fondazioni
Invitalia	Canoni locazione terreni Attraversamenti	
Eurofer	Cariche sociali	Contributi
Altri fondi previdenziali		Polizze assicurative
Previndai		Contributi
Fondazione FS	Cariche sociali Prestazioni di personale Prestazione servizi Rimborsi premi assicurativi Canoni di locazione Riaddebito oneri condominiali	Contributi associativi Eventi, mostre e fiere
Scarl, associazioni, geie, partenariato	Cariche sociali	Sponsorizzazioni Quote associative a DLF
IPZS	Cariche sociali	Contributi

(*) 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	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		Tunnel Ferroviario del Brennero SpA						
Fercredit SpA	Fercredit SpA	Fercredit SpA	Fercredit SpA		Fercredit SpA								
Ferservizi SpA	Ferservizi SpA	Ferservizi SpA			Ferservizi SpA		Busitalia Sita Nord Srl	Busitalia Sita Nord Srl	Busitalia Sita Nord Srl	Busitalia Sita Nord Srl		Busitalia Sita Nord Srl	
Trenitalia SpA	Trenitalia SpA	Trenitalia SpA	Trenitalia SpA		Trenitalia SpA					TX Logistik AG		TX Logistik AG	
Italferr SpA	Italferr SpA	Italferr SpA	Italferr SpA		Italferr SpA							Netinera Deutschland GmbH	
Grandi Stazioni Rail SpA	Grandi Stazioni Rail SpA	Grandi Stazioni Rail SpA	Grandi Stazioni Rail SpA		Grandi Stazioni Rail SpA		TAV Srl						
Bluferries Srl	Bluferries Srl	Bluferries Srl	Bluferries Srl						Grandi Stazioni Immobiliare SpA	Grandi Stazioni Immobiliare SpA			
Metropark SpA	Metropark SpA	Metropark SpA								Trenitalia France Sas		Trenitalia France Sas	
Mercitalia Logistics SpA	Mercitalia Logistics SpA	Mercitalia Logistics SpA	Mercitalia Logistics SpA		Mercitalia Logistics SpA					Trenitalia c2c		Trenitalia c2c	
FS Sistemi Urbani Srl	FS Sistemi Urbani Srl	FS Sistemi Urbani Srl			FS Sistemi Urbani Srl					Trenitalia UK		Trenitalia UK	
Mercitalia Rail Srl	Mercitalia Rail Srl	Mercitalia Rail Srl	Mercitalia Rail Srl		Mercitalia Rail Srl				Ferrovie Sud Est Srl	Ferrovie Sud Est Srl		Ferrovie Sud Est Srl	
Italcertifer SpA		Italcertifer SpA	Italcertifer SpA		Italcertifer SpA				Qbuzz BV	Qbuzz BV		Qbuzz BV	
Mercitalia Intermodal SpA	Mercitalia Intermodal SpA		Mercitalia Intermodal SpA		Mercitalia Intermodal SpA		Nugo SpA in liquidazione		Nugo SpA in liquidazione				
Busitalia Rail Service Srl	Busitalia Rail Service Srl	Busitalia Rail Service Srl	Busitalia Rail Service Srl						ATAF Gestioni				
Busitalia Veneto SpA		Busitalia Veneto SpA					FSTechnology SpA	FSTechnology SpA	FSTechnology SpA	FSTechnology SpA		FSTechnology SpA	
Busitalia Campania SpA		Busitalia Campania SpA	Busitalia Campania SpA						FS International SpA				
Mercitalia Shunting & Terminal	Mercitalia Shunting & Terminal	Mercitalia Shunting & Terminal			Mercitalia Shunting & Terminal					Trenitalia TPER Scarl	Trenitalia TPER Scarl	Trenitalia TPER Scarl	
Terminali Italia Srl	Terminali Italia Srl	Terminali Italia Srl	Terminali Italia Srl		Terminali Italia Srl						Firenze City Sightseeing Srl		

valori in migliaia di euro

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	DENOMINAZIONE	2021			2021	
								CREDITI	DEBITI	GARANZIE E IMPEGNI	COSTI	RICAVI
			FSI Saudi for Land Transport LLC				Blufferies Srl	303			(1)	1
			Cremonesi Workshop Srl		Cremonesi Workshop Srl		Busitalia Campania SpA	101			(3)	29
					Terminal Alptransit Srl		Busitalia Rail Service Srl	1.139	7		2	4
					Opertaion Alliance Saudi Co		Busitalia Veneto SpA	75	8		(14)	48
			Mercitalia Maintenance Srl				Busitalia - Sita Nord Srl	2.566	3.120	42.425	(456)	1.452
			Metro5 SpA				Cisalpino AG					(145)
			TrainOSE SA				Cremonesi Workshop Srl	19		188		5
						Altre Parti correlate	Fercredit SpA	366	219	763	(452)	415
							Ferservizi SpA	4.780	16.256	3.692	25.146	4.025
							FSE Srl Infrastruttura	2.550		81.281	(952)	1.023
							FSE Srl Trasporto Ferro	2			(140)	
							FS International SpA	1.613	1.563		1.354	203
							FS Saudi for Land Trasport LLC	175			(806)	1
							FSTechnology SpA	2.489	7.343	45.137	47.083	2.356
							FS Sistemi Urbani Srl	873	3.642	5	5.685	773
							Grandi Stazioni Immobiliare SpA	19				14
							Grandi Stazioni Rail SpA	6.241	6.732	7.698	17.451	7.388
							Italcertifer SpA	188	40	3.605	(106)	112
							Italferr SpA	8.511	4.029	5.145	114	1.300
							Infrarail Firenze Srl	2				2
							Mercitalia Intermodal SpA	82	582	137	12	2
							Mercitalia Logistics SpA	10.934	466	17.776	229	3.061
							Mercitalia Rail Srl (già FS Telco Srl)	12.137	198	13.102	59	1.418
							Mercitalia Shunting & Terminal Srl	3.595		10.382	(25)	61
							Metropark SpA	443	184		12	222

Nelle tabelle che seguono, sono riepilogati i valori economici e patrimoniali dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 delle transazioni con parti correlate.

RAPPORTI COMMERCIALI E DIVERSI

valori in migliaia di euro

DENOMINAZIONE	2021			2021	
	CREDITI	DEBITI	GARANZIE E IMPEGNI	COSTI	RICAVI
IMPRESE CONTROLLATE					
Anas SpA	3.655	88		(493)	1.891
Autostrada Asti-Cuneo SpA					10
Ataf Gestioni Srl	39			(6)	87

valori in migliaia di euro

DENOMINAZIONE	2021			2021	
	CREDITI	DEBITI	GARANZIE E IMPEGNI	COSTI	RICAVI
Netinera Deutschland GmbH	749		35.000	159	90
Nugo SpA in liquidazione	1.670			(50)	160
Qbuzz BV	178	4	25.021	(26)	166
Rete Ferroviaria Italiana SpA	25.834	38.186	643.603	(3.118)	26.334
Savit Srl	2				1
Sita SpA in liquidazione	6.755				(5)
Terminali Italia Srl	237	69	515	(38)	40
Terminal Alptransit Srl	6		3.088		5
Trenitalia France Sas	169		16.263		59
TrainOSE SA	97	67		50	21
Trenitalia SpA	60.680	7.016	478.486	(5.058)	36.614
Trenitalia c2c	1.218		20.413		47
Trenitalia UK Ltd	1.290		150.323		514
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA		133		(1)	
TX Logistik AG	58		1.550	(2)	93
TOTALE	161.839	89.952	1.605.598	85.609	89.897
IMPRESE COLLEGATE					
Ferrovie Nord Milano SpA	1.410				
Metro 5 SpA	10				20
TOTALE	1.420				20
IMPRESE A CONTROLLO CONGIUNTO					
Opertaion Alliance Saudi Co	8.504	12.418		21.184	
T.E.L.T. Sas (già L.T.F. Sas)	276		6.935	(1.349)	70

valori in migliaia di euro

DENOMINAZIONE	2021			2021	
	CREDITI	DEBITI	GARANZIE E IMPEGNI	COSTI	RICAVI
Trenitalia TPER Scarl	75		4.193	(29)	21
Trenord Srl	339			(10)	483
TOTALE	9.193	12.418	11.128	19.796	574
COLLEGATE DI CONTROLLATE					
First Trenitalia West Coast Rail Limited	34				
Logistica SA	46				
Sitaf SpA				(4)	
TOTALE	80			(4)	
TOTALE	172.532	102.370	1.616.726	105.401	90.491
ALTRE PARTI CORRELATE					
Gruppo CDDPP	272	4			65
Gruppo Enel	73	1.873		7.336	13
Gruppo Eni	11	140		54	13
Gruppo INVITALIA		4			
Gruppo POSTE	12	9		682	1
IPZS					2
Eurofer	11	150		158	11
Altri fondi previdenziali		49		1.134	
Scarl, associazioni, geie, partenariato	37			32	
Fondazione FS	1.673	496		6.374	900
Previdai		696		1.028	
TOTALE	2.089	3.421		16.798	1.005

RAPPORTI FINANZIARI

DENOMINAZIONE	2021			2021	
	CREDITI E CONTI CORRENTI	DEBITI	GARANZIE E IMPEGNI	ONERI	PROVENTI
IMPRESSE CONTROLLATE					
Ataf Gestioni Srl		18.553		1	
Bluferries Srl	10.000	163			26
Busitalia Campania SpA	5.000	1.569		4	54
Busitalia - Sita Nord Srl	46.533	9.939		(21)	1.023
Busitalia Rail Service Srl	3.010	738			40
Busitalia Veneto SpA		3.030		1	
Cremonesi Workshop Srl	301				1
Fercredit SpA	56	643			7.002
Ferservizi SpA		25.743		5	28.500
Firenze City Sightseeing Srl	283				4
FSE Srl Infrastruttura		52.808		2	1.023
FSE Srl Trasporto Ferro	70.970			(16)	2.740
FS International SpA		66		6.830	
FS Technology SpA	34.999	72.045		4	669
FS Saudi for Land Transport LLC				14	1
FS Sistemi Urbani Srl		53.964		6	
Grandi Stazioni Immobiliare SpA	14.108	538		3	245
Grandi Stazioni Rail SpA	41.018	16.290			403
Italcertifer SpA		2.287			
Italferr SpA	10.501	13.739	20.000	1	23.001
Metropark SpA		1.997			

DENOMINAZIONE	2021			2021	
	CREDITI E CONTI CORRENTI	DEBITI	GARANZIE E IMPEGNI	ONERI	PROVENTI
Mercitalia Logistics SpA	139.078	2.020		(6)	2.981
Mercitalia Rail Srl (già FS Telco)	286.694	16.979	9.506	(18)	6.200
Mercitalia Shunting & Terminal Srl	8.706	229		4	110
Mercitalia Intermodal SpA	35.128				532
Mercitalia Maintenance Srl	152				2
Netinera Deutschland GmbH			143.979		560
Nugo SpA in liquidazione		5.022		9.751	
Qbuzz BV	272.629	25.082	10.702	8	4.923
Rete Ferroviaria Italiana SpA	1.881.892	149.614		(240)	36.986
Savit Srl	1.505				19
Sita SpA in liquidazione					6.325
Trenitalia France Sas	20.001			14	79
Terminali Italia Srl		3			
TrainOSE SA	36.178			6	366
Trenitalia SpA	7.431.673	128.554	25.832	4.116	57.811
Trenitalia c2c		36		(109)	1.911
Trenitalia UK Ltd	91.279			3	1.706
TX Logistik AG	66.132			16	1.351
TOTALE	10.507.826	601.653	210.019	20.379	186.594
IMPRESSE COLLEGATE					
Metro 5 SpA	18.884			(4)	1.184
TOTALE	18.884			(4)	1.184

DENOMINAZIONE	2021			2021	
	CREDITI E CONTI CORRENTI	DEBITI	GARANZIE E IMPEGNI	ONERI	PROVENTI
IMPRESE A CONTROLLO CONGIUNTO					
Operaion Alliance Saudi Co			32.009		220
Trenitalia TPER Scarl	28.005	32.054		1	134
TOTALE	28.005	32.054	32.009	1	354
TOTALE	10.554.715	633.706	242.028	20.376	188.132
Altre parti correlate					
Gruppo CDDPP				2.940	
TOTALE				2.940	

41. GARANZIE

Nella tabella sono riportate le Garanzie prestate da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, nell'interesse delle società controllate, a favore di terzi o di altre società controllate, distinguendo quelle di natura finanziaria dalle altre.

valori in migliaia di euro

RILASCIATE NELL'INTERESSE DI	FINANZIARIE	NON FINANZIARIE
Rete Ferroviaria Italiana SpA		643.603
Trenitalia SpA	25.832	478.486
Trenitalia TPER Scarl		4.193
Netinera Deutschland GmbH	143.979	35.000
Busitalia - Sita Nord Srl		42.425
Cremonesi Workshop Srl		188
Grandi Stazioni Rail SpA		7.698

valori in migliaia di euro

RILASCIATE NELL'INTERESSE DI	FINANZIARIE	NON FINANZIARIE
FS Sistemi Urbani Srl		5
FSTechnology SpA		45.137
FSE Srl Infrastruttura		81.281
Italferr SpA	20.000	5.145
Ferservizi SpA		3.692
Mercitalia Logistics SpA		17.776
TX Logistik AG		1.550
Italcertifer SpA		3.605
Trenitalia France Sas		16.263
Mercitalia Rail Srl	9.506	13.102
Mercitalia Shunting & Terminal (ex Serfer) Srl		10.382
Mercitalia Intermodal SpA		137
Trenitalia c2c		20.413
Trenitalia UK Ltd		150.323
Terminal Alptransit Srl		3.088
Qbuzz BV	10.702	25.021
Fercredit SpA		763
Terminali Italia Srl		515
TELT Sas		6.935
Operation Alliance Saudi Co	32.009	
TOTALE	242.028	1.616.726

Le garanzie finanziarie sono rappresentate principalmente da garanzie e controgaranzie rilasciate agli istituti di credito per finanziamenti. Le garanzie non finanziarie sono costituite da bid bond (garanzie emesse a corredo di un'offerta per un appalto), performance bond (garanzie di buona esecuzione), garanzie commerciali ed impegni a favore dell'Erario.

Le principali garanzie dirette non finanziarie sono state rilasciate a favore dell'Erario (747.287mila euro), a garanzia dei rimborsi di crediti erariali alle seguenti controllate: Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA, Mercitalia Logistics SpA, Mercitalia Intermodal SpA, Ferservizi SpA, Grandi Stazioni Rail SpA, Italferr SpA, FS Sistemi Urbani Srl, FSTechnology SpA, Fercredit SpA, Trenitalia France Sas, TELT, Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl.

Tra le garanzie dirette non finan-

ziarie si segnalano quella a favore della società GSE a garanzia del Contratto di Servizio per l'approvvigionamento dell'energia stipulato con Rete Ferroviaria Italiana SpA (150.000mila euro) e le garanzie emesse in favore di Terna SpA a garanzia dei contratti stipulati con Rete Ferroviaria Italiana SpA per il servizio di dispacciamento dell'energia elettrica per punti di prelievo che alimentano la trazione ferroviaria e per usi diversi (garanzie rispettivamente pari ad 22.400mila euro e ad 1.800mila euro).

Si riporta di seguito la garanzia finanziaria in favore di istituti di credito per il finanziamento concesso:

* da Unicredit SpA a Mercitalia Rail Srl, importo della garanzia pari a 6.458mila euro.

È stata rilasciata, inoltre, una "Lettera di patronage forte" (per un importo pari a 420.000mila euro) per il finanziamento del prestito

OPI (ora Intesa Sanpaolo) del 2004 concesso a Trenitalia SpA.

Le garanzie nell'ambito di progetti all'estero sono state emesse principalmente nell'interesse di Trenitalia c2c Ltd (per un importo pari a un controvalore di 20.413mila euro), Trenitalia UK Ltd (per un importo pari a un controvalore di 150.323mila euro), Italferr SpA (per un importo pari a un controvalore di 4.360mila euro).

Da segnalare infine le garanzie dirette emesse nell'interesse Netinera Deutschland GmbH, per un importo pari a 178.979mila euro.

Le garanzie emesse nell'interesse della Capogruppo riguardano principalmente, nell'ambito di progetti all'estero, una controgaranzia bancaria di importo pari a 189.318mila riyal saudita (43.543mila euro), a valere sul performance bond emesso in favore della Royal Commission for Riyadh City (RCRC).

medesimi commi citati.

La seguente tabella riepiloga le informazioni richieste dalla legge con riferimento all'anno 2021, per quanto attiene alle somme erogate:

valori in migliaia di euro

DESCRIZIONE	IMPORTO
ASSOCIAZIONI SISTEMA CONFINDUSTRIA	
AGENS-AGENZIA CONFEDERALE DEI TRASPORTI E SERVIZI	678.096
UNINDUSTRIA	315.274
ASSOLOMBARDACONFINDUSTRIA MILANO MONZA E BRIANZA	240.282
ASSONIME	209.210
CONFINDUSTRIA EMILIA AREA CENTRO (Bologna - Ferrara - Modena)	147.861
UNIONE INDUSTRIALE TORINO	139.167
ASSOCIAZIONE DEGLI INDUSTRIALI DELLA PROVINCIA DI FIRENZE	124.047
UNIONE INDUSTRIALI DI NAPOLI	124.047
CONFINDUSTRIA SICILIA	119.700
UNINDUSTRIA CALABRIA - UNIONE INDUSTRIALI DI CATANZARO COSENZA CROTONE REGGIO CALABRIA	102.312
CONFINDUSTRIA VERONA	89.775
CONFINDUSTRIA VENEZIA AREA METROPOLITANA DI VENEZIA E ROVIGO	81.459
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI GENOVA	80.955
ASSOCIAZIONE DEGLI INDUSTRIALI DELLA PROVINCIA DI BARI	58.149
CONFINDUSTRIA ANCONA	54.621
FEDERTURISMO	50.000
CONFINDUSTRIA UMBRIA	44.856
UNIONE INDUSTRIALI ALESSANDRIA	44.226
CONFINDUSTRIA NOVARA VERCELLI	43.029

42. 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 indiret-

tamente 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

valori in migliaia di euro

DESCRIZIONE	IMPORTO
CONFINDUSTRIA FOGGIA	41.769
CONFINDUSTRIA ALTO ADRIATICO	40.131
CONFINDUSTRIA SEDE DI ROMA	37.500
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI DELLE PROVINCE DI AREZZO, GROSSETO E SIENA	30.114
FONDAZIONE NUOVO MILLENNIO SCUOLA POLITICA VIVERE NELLA COMUNITÀ	30.000
CONFINDUSTRIA ROMAGNA (Forlì, Cesena, Ravenna e Rimini)	29.358
CONFINDUSTRIA LIVORNO E MASSA CARRARA	29.232
CONFINDUSTRIA UDINE	27.720
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI CAGLIARI	26.712
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI CATANIA	25.137
ASSINDUSTRIA VENETO CENTRO	24.822
UNIONE INDUSTRIALI PISANA	23.814
UNIONE INDUSTRIALI SAVONA	21.798
CONSUMERS' FORUM	21.000
CONFINDUSTRIA CUNEO UNIONE INDUSTRIALE DELLA PROVINCIA	18.459
CONFINDUSTRIA LA SPEZIA	17.892
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI BOLZANO	16.191
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI SALERNO	16.191
CONFINDUSTRIA VICENZA	15.939
CONSIGLIO PER LE RELAZIONI TRA ITALIA E STATI UNITI	15.000

valori in migliaia di euro

DESCRIZIONE	IMPORTO
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALE DELLA PROVINCIA DI TARANTO	14.175
CONFINDUSTRIA CHIETI PESCARA	13.482
CONFINDUSTRIA CASERTA	13.167
CONFINDUSTRIA L'AQUILA	13.104
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI CREMONA	10.899
CONFINDUSTRIA BENEVENTO	10.836
ALEF ARTE LAVORO E SERVIZI	10.000
ASSOCIAZIONE AMICI DELL'ACCADEMIA DEI LINCEI	10.000
CONFINDUSTRIA BASILICATA	9.072
AGICI FINANZA D'IMPRESA SrL "ALLEANZA PER L'ECONOMIA CIRCOLARE"	9.000
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALE BRESCIANA	8.946
CONFINDUSTRIA IMPERIA	8.946
FONDAZIONE GLOBAL COMPACT NETWORK	8.500
UNIONE DEGLI INDUSTRIALI VARESE	8.442
CONFINDUSTRIA TOSCANA NORD	8.253
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI PIACENZA	7.497
UNIONE INDUSTRIALE ASTI	7.245
CONFINDUSTRIA CENTRO NORD SARDEGNA	7.182
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI TRENTO	6.993
UNIONE PARMENSE DEGLI INDUSTRIALI	6.237

valori in migliaia di euro

DESCRIZIONE	IMPORTO
ASSOCIAZIONI INDUSTRIALI DEL MOLISE	6.174
ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI LECCE	5.859
CONFINDUSTRIA LECCO E SONDRIO	5.796
CONFINDUSTRIA SIRACUSA ASSOCIAZIONE DEGLI INDUSTRIALI DELLA PROVINCIA	5.166
FONDAZIONE ANIMA PER IL SOCIALE	5.000
ASSOCIAZIONE ROMA STARTUP	5.000
ASSOCIAZIONI CON SEDE ALL'ESTERO	
UIC - UNION INTERNATIONAL DES CHEMIS DE FER	347.071
COMMUNITY OF EUROPEAN RAILWAYS	263.449
UNION INTERNATIONALE DES TRANSPORTS PUBLICS	82.584
CONSEIL DE COOPERATION ECONOMIQUE	25.000
THE TRILATERAL COMMISSION	20.000
ICMA - INTERNATIONAL CAPITAL MARKET ASSOCIATION	19.825
TRACE INTERNATIONAL INC	14.866
GLOBAL REPORTING INITIATIVE	14.000
BSR-BUSINESS FOR SOCIAL RESPONSABILITY	12.000
CDP WORLDWIDE (EUROPE) GG	6.000
ALTRE ASSOCIAZIONI	
FONDAZIONE FS ITALIANE	6.672.000
ITALIACAMP Srl	300.000

valori in migliaia di euro

DESCRIZIONE	IMPORTO
ACCADEMIA NAZIONALE SANTA CECILIA	160.000
FONDAZIONE RICERCA & IMPRENDITORIALITÀ	50.000
ASPEN INSTITUTE ITALIA	35.000
I.G.I. - ISTITUTO GRANDI INFRASTRUTTURE	30.000
ISTITUTO PER GLI STUDI DI POLITICA INTERNAZIONALE	25.000
ASSOCIAZIONE CIVITA	22.000
OIV	20.000
FONDAZIONE PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE	15.000
VALORE D	15.000
KYOTO CLUB	10.000
AIICP - ASSOCIAZIONE ITALIA-INDIA	10.000
UPA - UTENTI PUBBLICITÀ	9.244
S.I.PO.TRA.SOCIETÀ ITALIA	5.000
TRANSPARENCY INTERNATIONAL ITALIA	5.000
TOTALE	11.668.855

La seguente tabella riepiloga le informazioni richieste dalla legge con riferimento all'anno 2021, per quanto attiene alle somme ricevute:

SOGGETTO EROGANTE	DESCRIZIONE	IMPORTO
MIMS a favore di TELT Sas	Capitolo 7532	153.576.725

43. FATTI INTERVENUTI DOPO LA DATA DI RIFERIMENTO DEL BILANCIO

AFFITTO DI RAMO D'AZIENDA RELATIVO AL PATRIMONIO IMMOBILIARE DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA A FAVORE DI FS SISTEMI URBANI SPA

In data 13 gennaio 2022 il CdA di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, ha approvato l'affitto di ramo d'azienda, costituito dal

Patrimonio Immobiliare di Ferrovie dello Stato Italiane SpA nonché da tutti i rapporti contrattuali attivi e passivi ad esso connessi e da personale dipendente, a favore di FS Sistemi Urbani SpA.

Questa operazione, tra l'altro, agevola il perfezionamento dei presupposti per completare successivamente (una volta che risulteranno realizzate le necessarie condizioni tecniche) il percorso di riallocazione delle proprietà patrimoniali di Ferrovie dello Stato SpA all'interno del Gruppo.

L'operazione di Affitto del Ramo a favore di FS Sistemi Urbani SpA è propedeutica al percorso delineato dal piano industriale in ambito immobiliare con l'obiettivo di concentrare le attività di gestione operativa degli asset di proprietà di Ferrovie dello Stato Italiane SpA verso FS Sistemi Urbani SpA e di riservare alla Capogruppo il suo naturale ruolo di coordinamento strategico e di governance in ambito immobiliare.

RINNOVO DEL CCNL MOBILITÀ/ AREA AF E DEL CONTRATTO AZIENDALE DI GRUPPO FS

In data 22 marzo è stata raggiunta un'intesa con le Organizzazioni sindacali Filt, Fit, Uilt, Ugl, Fast e Orsa sul rinnovo del CCNL Mobilità/ Area AF e del Contratto aziendale di Gruppo FS del 16.12.2016 che, come noto, sono scaduti il 31 dicembre 2017.

L'intesa è arrivata al termine di un lungo percorso relazionale che, fermo restando quanto convenuto negli accordi del 18 febbraio 2021, ha dovuto tenere conto degli effetti prodotti dall'emergenza sanitaria nel settore ferroviario, nonché dell'attuale situazione internazionale e delle conseguenze per le imprese e per i lavoratori. In tale contesto, le parti hanno assunto l'impegno di definire, entro la vigenza delle intese odierne, un rinnovato sistema di regole contrattuali per il triennio 2024-2026 che accompagni le sfide del prossimo Piano d'Impresa di Gruppo.

Tra le principali previsioni contenute nel CCNL Mobilità/ Area AF e nel Contratto aziendale di Gruppo, viene riconosciuto un aumento retributivo medio di 110 euro a regime insieme ad un'erogazione una tantum di 500 euro (relativa al 2021); inoltre è stato raggiunto un traguardo importante sul fronte del welfare, con l'istituzione dell'Osservatorio

per lo sviluppo del welfare aziendale e delle iniziative di conciliazione dei tempi di vita e di lavoro, quale sede di monitoraggio, consultazione, confronto e proposta sui temi di competenza, l'incremento dell'1% del contributo a carico del datore di lavoro per gli iscritti al fondo Eurofer e l'incremento del contributo messo a disposizione dal Gruppo per ciascun dipendente per migliorare il servizio di assistenza sanitaria integrativa.

ATTACCO HACKER ALLA RETE AZIENDALE DEL GRUPPO

Il giorno 23 marzo 2022 il Gruppo FS ha subito un attacco informatico, nello specifico della tipologia ransomware, determinando l'indisponibilità della rete aziendale.

Le competenti strutture di Cyber Security e dei Sistemi Informatici sono prontamente intervenute e i disservizi generati sono stati dovuti alle attività di contenimento e di controllo dell'evento.

Le attività di analisi e verifica di sicurezza dell'intero sistema sono state svolte da parte di tutte le funzioni coinvolte e hanno previsto un graduale e controllato rientro alla piena funzionalità della rete aziendale.

I sistemi amministrativo-contabili di supporto alla produzione del Bilancio sono rimasti integri garantendo la correttezza, la completezza e la veridicità dei dati portati in approvazione.

PROPOSTA DI DESTINAZIONE DEL RISULTATO DELL'ESERCIZIO DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

Tenuto conto che la Riserva Legale non ha ancora raggiunto i limiti previsti dall'art. 2430 del Codice civile, si propone di destinare l'Utile netto dell'esercizio come segue:

- * per il 5%, pari a 6.849,64 euro, a Riserva Legale;
- * e riportare a nuovo la restante parte, pari a 130.143,23 euro.

Roma, 30 marzo 2022

Il Consiglio di Amministrazione

La Presidente

L'Amministratore Delegato



ATTESTAZIONE DELL'AMMINISTRATORE DELEGATO E DEL DIRIGENTE PREPOSTO



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 2021 ai sensi dell'art.154-bis, comma 5, del D.Lgs. 58/1998

1. I sottoscritti Luigi Ferraris e Roberto Mannozi, 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 dell'esercizio 2021.

2. Al riguardo si segnala che:

- 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;
- da tale valutazione non sono emersi aspetti di rilievo.

3. Si attesta, inoltre che:

3.1. Il bilancio d'esercizio:

- 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;
- corrisponde alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- 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.

30 marzo 2022

Luigi Ferraris
Amministratore Delegato

Roberto Mannozi
Dirigente Preposto alla redazione
dei documenti contabili societari

Firmato digitalmente da
Luigi Ferraris
O = FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA
I = AMMINISTRATORE DELEGATO
SerialNumber = TINIT-FRRUG62B23E514H
C = IT
Data e ora della firma: 30/03/2022 09:44:29

Firmato digitalmente da
Roberto Mannozi
CN = Mannozi Roberto
O = Ferrovie dello Stato Italiane SPA
C = IT

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 39.204.173.802,00
Iscritta al Registro delle Imprese di Roma
Cod. Fisc. e P. Iva 06359501001 - R.E.A. 962805

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE



KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Curtatone, 3
00185 ROMA RM
Telefono +39 06 80961.1
Email it-fmauditally@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente ai sensi degli artt. 14 del D.Lgs. 27 gennaio 2010, n. 39 e 10 del Regolamento (UE) n. 537 del 16 aprile 2014

All'Azionista Unico della
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.

Relazione sulla revisione contabile del bilancio d'esercizio

Giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. (nel seguito anche la "Società"), costituito dai prospetti della situazione patrimoniale-finanziaria al 31 dicembre 2021, del conto economico, del conto economico complessivo, delle variazioni del patrimonio netto e del rendiconto finanziario per l'esercizio chiuso a tale data e dalle note esplicative al bilancio che includono anche la sintesi dei più significativi principi contabili applicati.

A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio fornisce una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale e finanziaria della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2021, del risultato economico e dei flussi di cassa per l'esercizio chiuso a tale data in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D.Lgs. 38/05.

Elementi alla base del giudizio

Abbiamo svolto la revisione contabile in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia). Le nostre responsabilità ai sensi di tali principi sono ulteriormente descritte nel paragrafo "Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio" della presente relazione. Siamo indipendenti rispetto alla Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. in conformità alle norme e ai principi in materia di etica e di indipendenza applicabili nell'ordinamento italiano alla revisione contabile del bilancio. Riteniamo di aver acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio.

Soc. stá per az. em.
Capitale sociale
Euro 10.345.200,00 - i.v.
Registro Imprese Milano e
Codice Fiscale n. 02709600159
R.E.A. Milano n. 512867
Partita IVA 02709600159
VAT number IT02709600159
Sede legale: Via Vittor Pisani
25124 Milano MI ITALIA

KPMG S.p.A. è una società per azioni di diritto italiano e fa parte del network "KMG" di entità indipendenti allineate a KPMG International Cooperative ("KPMG International"), entità di diritto svizzero.



Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

Aspetti chiave della revisione contabile

Gli aspetti chiave della revisione contabile sono quegli aspetti che, secondo il nostro giudizio professionale, sono stati maggiormente significativi nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame. Tali aspetti sono stati da noi affrontati nell'ambito della revisione contabile e nella formazione del nostro giudizio sul bilancio d'esercizio nel suo complesso, pertanto su tali aspetti non esprimiamo un giudizio separato.

Recuperabilità del valore delle partecipazioni in imprese controllate

Note esplicative al bilancio: nota esplicativa n. 3 "Principi contabili applicati", nota esplicativa n. 21 "Partecipazioni"

Aspetto chiave	Procedure di revisione in risposta all'aspetto chiave
<p>Il bilancio al 31 dicembre 2021 include Partecipazioni in imprese controllate, per un valore pari a €37.891.715 mila, iscritte al costo di acquisizione o di costituzione.</p> <p>Alla chiusura di ciascun esercizio, gli Amministratori valutano la presenza di evidenze di perdita di valore di tali partecipazioni. Qualora sia accertata la presenza di indicatori di perdite di valore, il valore recuperabile di tali partecipazioni è verificato confrontando il relativo valore di carico con il loro valore d'uso determinato secondo metodologie valutative appropriate nelle circostanze. A seguito delle analisi svolte gli Amministratori hanno individuato indicatori di perdite di valore riferiti a talune controllate che hanno determinato una svalutazione per un ammontare complessivo di €16.580 mila.</p> <p>Per quanto concerne la partecipazione nella controllata Anas S.p.A., pari a €2.863.741 mila, gli Amministratori, tenuto conto delle novità, anche di profilo normativo, relative al diritto concessorio di Anas intervenute nel corso del 2021, hanno svolto l'impairment test che non ha evidenziato perdite durevoli di valore. A tal riguardo, nella nota esplicativa n. 21 "Partecipazioni" gli Amministratori indicano che qualora gli sviluppi, che potranno nascere anche dalle interlocuzioni in atto con le istituzioni sovranazionali, dovessero portare a considerazioni e risultanze diverse dalle attese, il valore di iscrizione della partecipazione dovrà essere ridotto sulla base dei flussi di cassa espressi da un Piano Economico Finanziario rielaborato di conseguenza.</p> <p>Per tali ragioni, abbiamo considerato la recuperabilità del valore delle partecipazioni in imprese controllate un aspetto chiave dell'attività di revisione.</p>	<p>Le procedure di revisione svolte hanno incluso:</p> <ul style="list-style-type: none"> — comprensione del processo adottato dagli Amministratori ai fini della valutazione delle partecipazioni in società controllate nonché della individuazione della presenza di indicatori di perdita di valore delle stesse; — esame, anche tramite il coinvolgimento di esperti del network KPMG, delle analisi svolte dagli Amministratori e della ragionevolezza delle conclusioni raggiunte, anche alla luce delle informazioni disponibili e delle conoscenze acquisite nel corso della revisione contabile del bilancio d'esercizio e del bilancio consolidato; — esame dell'appropriatezza dell'informativa fornita nelle note esplicative al bilancio in relazione alla valutazione delle partecipazioni in imprese controllate.

2



Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per il bilancio d'esercizio

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione del bilancio d'esercizio che fornisca una rappresentazione veritiera e corretta in conformità agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea nonché ai provvedimenti emanati in attuazione dell'art. 9 del D. Lgs. 38/05 e nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno dagli stessi ritenuta necessaria per consentire la redazione di un bilancio che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali

Gli Amministratori sono responsabili per la valutazione della capacità della Società di continuare a operare come un'entità in funzionamento e, nella redazione del bilancio d'esercizio, per l'appropriatezza dell'utilizzo del presupposto della continuità aziendale, nonché per una adeguata informativa in materia. Gli Amministratori utilizzano il presupposto della continuità aziendale nella redazione del bilancio d'esercizio a meno che abbiano valutato che sussistono le condizioni per la liquidazione della Società o per l'interruzione dell'attività o non abbiano alternative realistiche a tali scelte.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sul processo di predisposizione dell'informativa finanziaria della Società.

Responsabilità della società di revisione per la revisione contabile del bilancio d'esercizio

I nostri obiettivi sono l'acquisizione di una ragionevole sicurezza che il bilancio d'esercizio nel suo complesso non contenga errori significativi, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali, e l'emissione di una relazione di revisione che includa il nostro giudizio. Per ragionevole sicurezza si intende un livello elevato di sicurezza che, tuttavia, non fornisce la garanzia che una revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia) individui sempre un errore significativo, qualora esistente. Gli errori possono derivare da frodi o da comportamenti o eventi non intenzionali e sono considerati significativi qualora ci si possa ragionevolmente attendere che essi, singolarmente o nel loro insieme, siano in grado di influenzare le decisioni economiche degli utilizzatori prese sulla base del bilancio d'esercizio.

Nell'ambito della revisione contabile svolta in conformità ai principi di revisione internazionali (ISA Italia), abbiamo esercitato il giudizio professionale e abbiamo mantenuto lo scetticismo professionale per tutta la durata della revisione contabile. Inoltre:

- abbiamo identificato e valutato i rischi di errori significativi nel bilancio d'esercizio, dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali; abbiamo definito e svolto procedure di revisione in risposta a tali rischi; abbiamo acquisito elementi probativi sufficienti e appropriati su cui basare il nostro giudizio. Il rischio di non individuare un errore significativo dovuto a frodi è più elevato rispetto al rischio di non individuare un errore significativo derivante da comportamenti o eventi non intenzionali, poiché la frode può implicare l'esistenza di collusioni, falsificazioni, omissioni intenzionali, rappresentazioni fuorvianti o forzature del controllo interno;
- abbiamo acquisito una comprensione del controllo interno rilevante ai fini della revisione contabile allo scopo di definire procedure di revisione appropriate nelle circostanze e non per esprimere un giudizio sull'efficacia del controllo interno della Società;

3



Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

- 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 relative misure di salvaguardia.

Tra gli aspetti comunicati ai responsabili delle attività di *governance*, abbiamo identificato quelli che sono stati più rilevanti nell'ambito della revisione contabile del bilancio dell'esercizio in esame, che hanno costituito quindi gli aspetti chiave della revisione. Abbiamo descritto tali aspetti nella relazione di revisione.

Altre informazioni comunicate ai sensi dell'art. 10 del Regolamento (UE) 537/14

L'Assemblea degli Azionisti della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. ci ha conferito in data 4 novembre 2014 l'incarico di revisione legale del bilancio d'esercizio e consolidato della Società per gli esercizi dal 31 dicembre 2014 al 31 dicembre 2022.

Dichiariamo che non sono stati prestati servizi diversi dalla revisione contabile vietati ai sensi dell'art. 5, paragrafo 1, del Regolamento (UE) 537/14 e che siamo rimasti indipendenti rispetto alla Società nell'esecuzione della revisione legale.

Confermiamo che il giudizio sul bilancio d'esercizio espresso nella presente relazione è in linea con quanto indicato nella relazione aggiuntiva destinata al Collegio Sindacale, nella sua funzione di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, predisposta ai sensi dell'art. 11 del citato Regolamento.

4



Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

Relazione su altre disposizioni di legge e regolamentari

Giudizio ai sensi dell'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10 e dell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98

Gli Amministratori della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. sono responsabili per la predisposizione della relazione sulla gestione e della relazione sul governo societario e gli assetti proprietari della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2021, incluse la loro coerenza con il relativo bilancio d'esercizio e la loro conformità alle norme di legge.

Abbiamo svolto le procedure indicate nel principio di revisione (SA Italia) 720B al fine di esprimere un giudizio sulla coerenza della relazione sulla gestione e di alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari indicate nell'art. 123-bis, comma 4, del D.Lgs. 58/98, con il bilancio d'esercizio della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2021 e sulla conformità delle stesse alle norme di legge, nonché di rilasciare una dichiarazione su eventuali errori significativi.

A nostro giudizio, la relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari sopra richiamate sono coerenti con il bilancio d'esercizio della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. al 31 dicembre 2021 e sono redatte in conformità alle norme di legge.

Con riferimento alla dichiarazione di cui all'art. 14, comma 2, lettera e), del D.Lgs. 39/10, rilasciata sulla base delle conoscenze e della comprensione dell'impresa e del relativo contesto acquisite nel corso dell'attività di revisione, non abbiamo nulla da riportare.

Roma, 14 aprile 2022

KPMG S.p.A.

Gabriele de Gennaro
Socio

5

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE



Il Collegio Sindacale

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE
SULLA RELAZIONE FINANZIARIA ANNUALE 2021
BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2021
E
BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2021
DI FERROVIE DELLO STATO ITALIANE S.P.A. CON SOCIO UNICO
AI SENSI DELL'ART. 2429, CO. 2, CODICE CIVILE

All'Assemblea degli Azionisti di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico

BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2021

Signor Azionista,

L'attuale composizione del Collegio Sindacale nominato, per tre esercizi e, comunque, sino all'Assemblea di approvazione del bilancio di esercizio 2021, è il risultato della delibera assembleare del 3 luglio 2019 di nomina dei Sindaci: Alessandra dal Verme, Presidente del Collegio Sindacale, Susanna Masi e Gianpaolo Davide Rossetti, Sindaci effettivi, Letteria Dinaro e Salvatore Lentini, Sindaci supplenti.

Premettiamo che il Collegio Sindacale di FS S.p.A. assicura, insieme agli altri organi sociali di Capogruppo, il controllo sistematico della corretta applicazione dei principi di *corporate governance* societaria e, oltre a vigilare sull'osservanza della legge e dello Statuto, vigila sul rispetto dei principi di corretta amministrazione, in particolare, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo, amministrativo e contabile adottato da FS S.p.A. e sul suo concreto funzionamento.

Con la qualifica acquisita da FS S.p.A. di Ente di interesse pubblico (EIP), il Collegio Sindacale della Capogruppo ha assunto anche il ruolo di "Comitato per il Controllo Interno e la Revisione Contabile", di cui all'art. 19 del D.lgs. 39/2010, con funzioni di vigilanza sull'informativa finanziaria, sull'efficacia dei sistemi di controllo interno, revisione interna e

AS *AS*

1

AS



gestione del rischio, sulla revisione legale dei conti ed infine sull'indipendenza della società di revisione legale, in particolare per quanto concerne la tipologia di servizi, oltre la revisione, eventualmente erogati all'entità sottoposta alla revisione legale dei conti.

Nel corso del 2021 nella seduta assembleare del 26 maggio è stato nominato l'organo di gestione per il triennio 2021-2022-2023, composto da: Nicoletta Giadrossi (con funzioni di Presidente) Luigi Ferraris (indicato per la carica di Amministratore Delegato) Pietro Bracco, Stefano Cuzzilla, Alessandra Bucci, Riccardo Barbieri Hermitte e, nella seduta assembleare del 6 agosto, il Consiglio di Amministrazione, è stato completato – a fronte di un numero di componenti determinato in sette - con la nomina della Consigliera Paola Gina Maria Schwizer

Il Consiglio di Amministrazione nella seduta del 3 giugno 2021 ha nominato il dott. Luigi Ferraris quale Amministratore Delegato e ha confermato l'assetto di governance adottato dalla società nei precedenti mandati.

Si evidenzia che la Governance di FS e del Gruppo è stata sottoposta – nell'ambito del redigendo Piano Industriale al 2031 del Gruppo – ad una profonda rilettura e revisione che porterà, nel corso dell'anno 2022, a momenti formali di ridefinizione di statuti e decisioni assembleari conseguenti che ridisegneranno le regole con le quali sia la Capogruppo FS che le proprie controllate andranno a indirizzare e gestire i propri business principalmente attraverso quattro Poli industriali dedicati alla gestione dell'infrastruttura, del trasporto passeggeri, della logistica e del patrimonio immobiliare.

In particolare, la società FS all'interno del nuovo Piano Industriale al 2031 vedrà il rafforzamento del suo compito di indirizzo strategico, controllo, direzione e coordinamento dei processi di Gruppo, nell'ottica di pieno supporto alla realizzazione della propria *vision* strategica.

Il progetto di bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico ("FS S.p.A."), che viene sottoposto alla Vostra attenzione, è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 30 marzo 2022.

Nel corso dell'esercizio 2021, abbiamo svolto l'attività di vigilanza in adempimento ai doveri demandati dalla legge al Collegio Sindacale, tenuto conto delle norme di comportamento raccomandate dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili. Con riferimento all'attività svolta, rappresentiamo quanto segue.

Sono state acquisite informazioni sul generale andamento della gestione e sulla sua prevedibile evoluzione, in particolare sul perdurare degli impatti prodotti dall'emergenza

AS *AS*

2

AS



sanitaria Covid-19, tuttora in divenire, e le tensioni geopolitiche dovute alla crisi diplomatica e militare fra la Federazione Russa e l'Ucraina, a cui sono legati possibili scenari futuri molto variegati e diversi negli effetti nonché sulle operazioni di maggior rilievo, per dimensioni o caratteristiche, effettuate dalla società e dalle sue controllate e, in base alle informazioni acquisite, non abbiamo osservazioni particolari da riferire.

È stato appreso che il giorno 23 marzo 2022 il Gruppo FS ha subito un attacco informatico, nello specifico della tipologia *ransomware*, determinando l'indisponibilità della rete aziendale. Le competenti strutture di Cyber Security e dei Sistemi Informatici sono prontamente intervenute e i disservizi generati sono stati dovuti alle attività di contenimento e di controllo dell'evento. Le attività di analisi e verifica di sicurezza dell'intero sistema sono state svolte da parte di tutte le funzioni coinvolte e hanno previsto un graduale e controllato rientro alla piena funzionalità della rete aziendale. I sistemi amministrativo-contabili di supporto alla produzione del Bilancio sono rimasti integri garantendo la correttezza, la completezza e la veridicità dei dati portati in approvazione.

Le operazioni poste in essere, per quanto a nostra conoscenza, sono state conformi alla legge ed allo Statuto sociale e non in potenziale contrasto con le delibere assunte dall'assemblea dei soci o tali da compromettere l'integrità del patrimonio sociale.

Il Collegio Sindacale non ha riscontrato, nel corso dell'esercizio 2021 e successivamente alla chiusura dello stesso, operazioni atipiche e/o inusuali effettuate con terzi e/o con parti correlate. Le operazioni di natura ordinaria, a condizioni di mercato, poste in essere con società del Gruppo e con altre parti correlate, descritte nei documenti di corredo al bilancio, risultano congrue e rispondenti all'interesse della Società.

La Società incaricata della revisione legale dei conti KPMG S.p.A. ha rilasciato 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 2021 di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico, con giudizio positivo e senza riserva sulla conformità agli IFRS adottati dall'Unione Europea e sulla capacità del bilancio stesso di rappresentare con chiarezza e in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa della Società. Nella stessa si attesta che la Relazione sulla gestione e alcune specifiche informazioni contenute nella relazione sul governo societario e gli assetti proprietari, indicate nell'art. 123-bis, comma 4 del d.lgs. 58/98, sono coerenti con il Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021 di Ferrovie dello Stato Italiane e sono redatte in conformità alle norme di legge.

3





In riferimento all'attività di vigilanza sull'indipendenza della Società incaricata della revisione legale dei conti, il Collegio Sindacale - in qualità di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile - evidenzia che nella Relazione aggiuntiva, resa ai sensi dell'art. 11 del regolamento UE n. 537/2014, la KPMG S.p.A. ha confermato, ai sensi dell'art. 6, paragrafo 2) lett. a) del Regolamento europeo 537/2014, la propria indipendenza.

Il Collegio Sindacale ha verificato e monitorato l'indipendenza della società di revisione legale a norma degli artt. 10, *10bis*, *10ter*, *10quater* e 17 del decreto legislativo n. 39/2010 e dell'articolo 6 del Regolamento europeo, in particolare per quanto riguarda l'adeguatezza delle prestazioni di servizi diversi dalla revisione.

Il Collegio Sindacale, sulla base della documentazione e delle informazioni ricevute, non ritiene che sussistano aspetti da evidenziare in materia di indipendenza della KPMG S.p.A..

Nel corso dell'esercizio, il Collegio Sindacale ha incontrato periodicamente gli esponenti della Società incaricata della revisione legale dei conti al fine di scambiare con gli stessi dati e informazioni rilevanti, anche ai fini del dovere di vigilanza sulla revisione legale dei conti annuali e consolidati.

Sulla base delle informazioni ricevute dalla Società incaricata della revisione legale dei conti, non sono emersi fatti o circostanze che debbano essere segnalati nella presente Relazione.

Il Collegio Sindacale, nel corso dell'esercizio 2021, si è riunito n. 18 volte. Di tali incontri risultano trascritti, nell'apposito libro, i relativi verbali.



Il Collegio Sindacale, inoltre, nel corso del 2021 ha assistito a:

- n. 2 Assemblee degli Azionisti;
- n. 12 riunioni del Consiglio di Amministrazione.

Le riunioni citate 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 codice civile.

Il Collegio Sindacale ha preso conoscenza e vigilato sull'adeguatezza del sistema di controllo interno della Società, nonché, in qualità di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, sull'efficacia dei sistemi di controllo interno di gestione del rischio e di revisione interna per quanto attiene l'informativa finanziaria.

L'attività di vigilanza è stata condotta anche attraverso: (i) le informazioni ricevute in occasione degli incontri periodici intercorsi con il Chief Audit Officer; (ii) l'esame dei documenti aziendali e dei risultati del lavoro svolto dalla Società incaricata della revisione

4





legale dei conti; (iii) le informazioni fornite dall'Organismo di Vigilanza istituito ai sensi del D.lgs. n. 231 del 2001; (iv) la partecipazione attiva ai Consigli di Amministrazione e ai Comitati consiliari.

Con riferimento al Sistema di Controllo Interno e Gestione dei Rischi, (SCIGR) e alle Politiche Anticorruzione, nel fare un generale rinvio alla relazione finanziaria annuale, il Collegio Sindacale non ha osservazioni da riferire nella presente relazione.

Il Collegio Sindacale, anche in qualità di Comitato per il controllo interno e la revisione contabile, ha monitorato il processo di informativa finanziaria ed ha ricevuto evidenza delle attività a tal fine poste in essere anche dal Dirigente Preposto, da ultimo nella riunione del 9 aprile 2021. Al riguardo il Collegio Sindacale non ha osservazioni da formulare.



Il Collegio Sindacale ha preso conoscenza e vigilato, per quanto di competenza, sull'adeguatezza dell'assetto organizzativo della Società e sul relativo funzionamento e in ordine alle misure adottate dall'organo amministrativo e dall'Amministratore delegato per fronteggiare la situazione emergenziale da Covid-19, tramite l'acquisizione di informazioni dai Responsabili delle competenti funzioni aziendali.

Con particolare riguardo al Modello di organizzazione e gestione e presidi di carattere procedurale posti in essere ai sensi del D.lgs. n. 231 del 2001, il Collegio Sindacale riferisce di aver ricevuto un'adeguata informativa sulle attività svolte nel corso dell'esercizio 2021 e di non avere osservazioni al riguardo.

In tale ambito si segnala che nel 2021 la società ha aggiornato la procedura che disciplina il processo di ricezione, analisi e trattamento delle segnalazioni (anche anonime) su fatti che possano integrare illeciti e/o, irregolarità, adottata fin dal 2019 per dare attuazione alla L. n. 179/2019 (c.d. legge sul whistleblowing).

Il Collegio Sindacale ha altresì vigilato sull'adeguatezza del sistema amministrativo-contabile anche con riferimento agli impatti dell'emergenza da Covid-19 e sulla relativa affidabilità a rappresentare correttamente i fatti di gestione, mediante: (i) le informazioni e i documenti acquisiti nel corso degli incontri con il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari e l'esame delle attestazioni da questi rilasciate congiuntamente all'Amministratore Delegato in data 30 marzo 2022; (ii) l'ottenimento di informazioni dai responsabili delle funzioni aziendali competenti; (iii) l'esame dei documenti aziendali e dei risultati del lavoro svolto dalla Società incaricata della revisione legale dei conti.

Il Collegio Sindacale, alla luce dell'attività di vigilanza svolta, ritiene, per quanto di propria competenza, che il sistema amministrativo-contabile sia sostanzialmente adeguato e

5





affidabile ai fini della corretta rappresentazione dei fatti di gestione.

Nel corso dell'esercizio 2021 e successivamente alla chiusura dello stesso, non sono state presentate denunce ex art. 2408 cod. civ. al Collegio Sindacale né si è dovuto intervenire per omissioni dell'organo di amministrazione ai sensi dell'art. 2406 c.c.

Il Collegio Sindacale, nel corso dell'esercizio 2021 e successivamente alla chiusura dello stesso, ha rilasciato i pareri di propria competenza, ai sensi dell'art. 2389, comma 3^o del Codice civile.



Nel corso dell'attività di vigilanza, come sopra descritta, non sono emersi altri fatti significativi tali da richiederne la menzione nella presente relazione.

Il Collegio Sindacale ha esaminato il progetto di bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, in merito al quale riferisce quanto segue:

- a. abbiamo verificato la rispondenza del bilancio ai fatti ed alle informazioni di cui abbiamo conoscenza, a seguito dell'espletamento dei nostri doveri e non abbiamo osservazioni al riguardo;
- b. non essendo demandato al Collegio Sindacale il controllo analitico di merito sul contenuto del bilancio, abbiamo vigilato sull'impostazione data allo stesso, sulla sua generale conformità, per quel che riguarda la sua formazione e struttura, alla legge e ai principi contabili di riferimento e, a tale riguardo, non abbiamo osservazioni da riferire;
- c. per quanto a nostra conoscenza, gli Amministratori, nella redazione del bilancio, non hanno derogato alle norme di legge ai sensi dell'art. 2423, co. 4, cod. civ.

Si evidenzia che l'esercizio al 31 dicembre 2021 chiude con un risultato positivo netto pari a 136.992,87 euro. Si rinvia, per maggiori approfondimenti, alle note di accompagnamento al bilancio.

In conclusione, preso atto del bilancio di esercizio al 31 dicembre 2021 e delle informazioni fornite dagli amministratori, considerate le risultanze dell'attività svolta dalla società incaricata della revisione legale dei conti, il Collegio Sindacale, per quanto di propria competenza, non ha obiezioni da formulare sulla proposta di deliberazione, in merito al progetto di bilancio di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con socio unico per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021, così come presentata dal Consiglio di Amministrazione all'Assemblea degli Azionisti

6





BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2021

Signor Azionista,

il bilancio consolidato al 31 dicembre 2021 del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane – messo a Vostra disposizione – si compone dei prescritti prospetti contabili consolidati e relative note esplicative; esso risulta redatto conformemente ai principi contabili internazionali (IFRS) adottati dalla Commissione Europea e integrati con gli International Accounting Standard (IAS) ed è corredato della relazione sulla gestione nonché dell'attestazione dell'Amministratore delegato e del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili sul bilancio consolidato di Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e di un prospetto relativo all'area di consolidamento e partecipazioni del Gruppo.

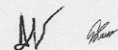
È riportato anche un prospetto di raccordo tra il bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. con Socio Unico e il bilancio consolidato del Gruppo FS al 31 dicembre 2021 relativamente al risultato di esercizio e al patrimonio netto, posti a confronto con i corrispondenti dati del bilancio al 31 dicembre 2020.

Nella Relazione sulla gestione, sottoposta all'esame di coerenza da parte della società di revisione KPMG S.p.A., gli Amministratori hanno illustrato l'andamento complessivo della situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo, unitamente a quanto concerne la Capogruppo, fornendo anche dettagli relativi ai singoli aspetti di attività delle Società consolidate e della prevedibile evoluzione della gestione.

La nostra attività di vigilanza è stata svolta in osservanza dei principi di comportamento del Collegio Sindacale emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili. In conformità a tali principi, abbiamo fatto riferimento alle norme di legge che disciplinano la formazione del bilancio consolidato.

La documentazione esaminata e le informazioni assunte non evidenziano scostamenti dalle norme di legge che disciplinano la redazione del Bilancio consolidato.

La Società incaricata della revisione legale dei conti ha rilasciato la relazione ai sensi degli artt. 14 del D.lgs. 39/2010 e 10 del Regolamento (UE) n. 537 del 16 aprile 2014, dalla quale risulta che il Bilancio consolidato di esercizio al 31 dicembre 2021 è conforme agli IFRS ed è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.



7 

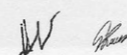


Nella relazione sulla gestione è inclusa la Dichiarazione consolidata di carattere non finanziario (DNF) in risposta a quanto previsto dal Decreto Legislativo del 30 dicembre 2016 n. 254 (Decreto). In continuità con le consolidate scelte metodologiche del Gruppo in tema di reporting delle *non financial information*, la DNF è stata redatta in conformità agli standard "GRI Sustainability Reporting Standards", definiti dal *Global Reporting Initiative* (GRI) nel 2016 e successivamente aggiornati (nel seguito anche *Standard*), secondo l'opzione di rendicontazione *Core*. Tali *standard* sono anche applicati dal Gruppo per la redazione del Rapporto di Sostenibilità (secondo l'opzione di rendicontazione *Comprehensive*) 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 approfondisce le tematiche con delle informazioni qualitative e quantitative complementari rispetto a quelle rappresentate nella DNF. I due documenti hanno l'obiettivo di soddisfare in maniera completa e tempestiva le esigenze informative dei propri stakeholder in termini sia di varietà sia di livello di approfondimento. A partire dal 2021 le informazioni sono state integrate con quanto richiesto dal Regolamento UE 852/2020 utilizzando i criteri previsti dal relativo Atto Delegato.

Ai sensi dell'art. 5 del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267/2018, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha incaricato come revisore designato KPMG SpA per lo svolgimento dell'attività di *limited assurance* sulla DNF che ne rilascia Relazione.

Il Collegio sindacale ha esaminato la relazione della società di revisione KPMG sulla DNF le cui conclusioni sono di seguito riportate: *Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la dichiarazione consolidata di carattere non finanziario del Gruppo FS Italiane relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto dagli artt. 3 e 4 del Decreto e ai "Global reporting Initiative Sustainability Reporting Standards" definiti nel 2016 dal GRI – Global Reporting Initiative.*

Il Collegio sindacale evidenzia che nel 2020 la società di revisione KPMG, nella propria lettera di suggerimenti alla Direzione (c.d. "Management Letter") aveva altresì formulato alcuni suggerimenti per migliorare i flussi informativi connessi al Bilancio di Sostenibilità e alla DNF inclusa nella Relazione Finanziaria consolidata, di cui il Gruppo ha tenuto opportunamente conto nel 2021 integrando anche l'informativa DNF richiesta ai sensi del DL 254/2016 in particolare, costruendo per la prima volta la matrice di materialità con un approccio bottom up, partendo dalle informazioni raccolte dalle società controllate.



8 

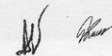


Sul punto il Collegio aggiunge di aver partecipato, in data 15 dicembre 2021 ad una riunione convocata da Consob, ai sensi degli artt. 115 del D. Lgs. n. 58/98 ("TUF"), come richiamato dall'art. 9, comma 3, del D. Lgs. n. 254/2016 per chiarimenti in merito alla DNF al 31 dicembre 2019 e alle *management letter* (DNF 2018 e DNF 2019) trasmesse a Consob dal Collegio Sindacale di Ferrovie dello Stato Italiane in data 5 marzo 2021, in risposta ad una richiesta informativa inviata ai sensi dell'art. 115 del TUF e dell'art. 9, comma 3, del medesimo Decreto.

Nella riunione sono state analizzate le azioni intraprese dal Gruppo a fronte dei suggerimenti riportati nelle citate *management letter*, in particolare con riferimento al processo di stakeholder engagement ed analisi della materialità, alla *governance* della sostenibilità, al modello per la stima degli impatti (diretti e indiretti) sociali, ambientali ed economici degli investimenti e delle attività del Gruppo, al sistema di controllo interno relativo all'informativa non finanziaria, al perimetro di rendicontazione della DNF, alla definizione di un processo di validazione e monitoraggio di un set di KPI - qualitativi e quantitativi - ritenuti significativi per il Gruppo, alla standard contrattuali delle società del Gruppo e all'integrazione tra l'informativa fornita nelle DNF e quella descritta nel rapporto di sostenibilità.

Il Collegio Sindacale, dall'esame della relazione finanziaria annuale, prende atto che il management del Gruppo, ha segnalato che *"sia la crisi pandemica, ancora in corso che, da ultima, l'escalation del conflitto tra Russia e Ucraina che alimenta i timori di un impatto sugli assetti politico-sociali e sulle economie mondiali ed europee rappresentano una componente di forte disruption operativa e strategica che spingono energicamente verso un percorso di resilienza trasformativa che deve consentire al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, e alle società che ne fanno parte, di emergere più forti governando l'incertezza e facendo leva sull'esperienza maturata.*

Il Collegio Sindacale, dalla medesima relazione finanziaria annuale, prende altresì atto che *"[...] il suddetto contesto richiede con decisione una discontinuità e la definizione di una strategia a 10 anni sull'evoluzione dei settori di riferimento, che oltre a identificare le azioni per il rilancio, delinea il ruolo che il Gruppo FS potrà giocare per il "Sistema Paese" al fine di favorire la mobilità di persone. Tutto quanto sopra vedrà la sua chiara rappresentazione all'interno del nuovo piano industriale decennale del Gruppo FS (2022-2031) [...] Il suddetto percorso di crescita e cambiamento fa perno su un nuovo assetto organizzativo del Gruppo per Poli di business (Infrastrutture, Passeggeri, Logistica e Urbano), ciascuno con ruoli ed obiettivi strategici ben delineati e su iniziative strategiche (Internazionale, Produzione di energia da rinnovabili ed efficienza energetica e Shared services) inserite in un percorso più ampio di regole d'ingaggio, processi, procedure*







Inoltre, il Collegio Sindacale, dalla relazione finanziaria annuale, prende atto che: *"Nel PNRR dell'Italia presentato il 30 aprile 2021, il Governo ha manifestato la volontà di costituire un Fondo Complementare, con una dotazione complessiva di circa 31 miliardi di euro, destinato a finanziare specifiche azioni che integrano e completano il PNRR. [...] Nell'ambito del PNRR, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane - che da sempre contribuisce alla trasformazione e allo sviluppo del "Sistema Italia" ha un ruolo chiave. Ad oggi, infatti sono stati assegnati a Società del Gruppo - in qualità di soggetti attuatori - 25,2 miliardi di euro dei fondi previsti dal PNRR e del Fondo Complementare [...]. Oltre ai progetti già assegnati a società del Gruppo, vi sono ulteriori progettualità, potenzialmente target di finanziamenti PNRR, che sono - allo stato - in fase di approfondimento".*

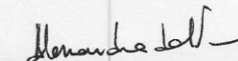
Il Collegio sindacale, infine con riferimento all'evoluzione prevedibile della gestione, prende atto dalla relazione finanziaria annuale che *"il Gruppo FS che ha avviato un programma di trasformazione per definire i ruoli e le responsabilità sui processi, oltre che confermare le sue solide prospettive di medio-lungo periodo, aspira a trainare nel suo contesto di riferimento la ripresa del Paese, anche attraverso il ruolo centrale di soggetto attuatore, che gli è stato assegnato, in particolare sul fronte degli investimenti infrastrutturali all'interno dello sfidante percorso del "Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Il tutto finalizzato a contribuire ad una mobilità multi modale di passeggeri e merci, con al centro delle attenzioni i bisogni delle persone, che sia sempre più sostenibile, sicura e al contempo focalizzata sull'eccellenza operativa, mantenendo un ruolo di leadership sulle frontiere tecnologiche e di infrastruttura digitale resiliente, non solo in Italia, ma con consolidata presenza internazionale, attraverso delle piattaforme digitali e centri di eccellenza per l'innovazione e per l'interconnessione di persone e merci".*

Roma, 14 aprile 2022

IL COLLEGIO SINDACALE

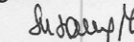
Dott.ssa Alessandra dal Verme

Presidente



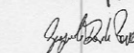
Dott.ssa Susanna Masi

Sindaco effettivo



Dott. Gianpaolo Davide Rossetti

Sindaco effettivo



Fotografie

© Archivio FS Italiane

© Archivio Anas

© Archivio Fondazione FS

© Archivio Gruppo Netinera

© Archivio QBuzz

© I-Stock

pp. 51, 52, 54, 62, 211, 217, 230, 297,
298, 417, 425, 433, 435, 583, 610.

A cura di

Administration, Planning & Control

Coordinamento editoriale e creativo

Communication - Prodotti editoriali



Piazza della Croce Rossa 1 - 00161 Roma

Realizzazione, progetto grafico e stampa



Via A. Gramsci, 19 - 81031 Aversa (CE)

Finito nel mese di settembre 2022



fsitaliane.it