



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

DETERMINAZIONE E RELAZIONE
SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO
SULLA GESTIONE FINANZIARIA DI
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA
(FS SPA)

2024

Determinazione del 16 giugno 2026, n.117



CORTE DEI CONTI



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

DETERMINAZIONE E RELAZIONE
SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO
SULLA GESTIONE FINANZIARIA DI
FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA
(FS SPA)

2024

Relatore: Presidente di Sezione Piergiorgio Della Ventura

Ha collaborato
per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati
il dott. Gianluca Giuseppe Percoco



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

Camera di consiglio del 16 giugno 2026

Composta dai magistrati:

Presidente:	Antonello COLOSIMO
Presidenti di sezione:	Piergiorgio DELLA VENTURA Piero Carlo FLOREANI
Consigliere:	Marcella PAPA
Primi Referendari:	Maristella FILOMENA Marco CAVALLARO Alessandra MOLINA Pierlorenzo CAMPA
Referendario	Costantino NASSIS

visto l'art. 100, secondo comma della Costituzione;

visto il T.u. delle leggi sulla Corte dei conti approvato con r.d. 12 luglio 1934, n. 1214;

viste le leggi 21 marzo 1958, n. 259 e 14 gennaio 1994, n. 20, quest'ultima come novellata dalla l. 7 gennaio 2026, n. 1;

visto il d.p.c.m. 7 marzo 2007 con il quale Ferrovie dello Stato italiane Spa è stata sottoposta al controllo della Corte dei conti, con le modalità di cui all'art. 12 della citata legge l. n. 259 del 1958;

visto il bilancio di esercizio di Ferrovie dello Stato italiane Spa, relativo all'esercizio finanziario 2024, nonché le annesse relazioni degli organi di amministrazione e di controllo, trasmessi alla Corte in adempimento dell'art. 4 della citata l. n. 259 del 1958;



CORTE DEI CONTI

esaminati gli atti;

udito il relatore Presidente di Sezione Piergiorgio Della Ventura e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della predetta Società per l'esercizio 2024;

ritenuto che, assolti così gli adempimenti di legge, si possano, a norma dell'art. 7 della citata legge n. 259 del 1958, comunicare alle dette Presidenze, il bilancio - corredato delle relazioni degli organi di amministrazione e di controllo - e la relazione come innanzi deliberata che alla presente si unisce quale parte integrante;

P. Q. M.

comunica, a norma dell'art. 7 della legge 21 marzo 1958 n. 259, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il bilancio di Ferrovie dello Stato italiane Spa relativo all'esercizio 2024 - corredato delle relazioni degli organi di amministrazione e di controllo - l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della Società per il suddetto esercizio.

RELATORE
Piergiorgio Della Ventura
(f.to digitalmente)

PRESIDENTE
Antonello Colosimo
(f.to digitalmente)

Depositato in segreteria
DIRIGENTE
Fabio Marani
(f.to digitalmente)

INDICE

PREMESSA	1
1. L'ASSETTO SOCIETARIO	2
1.1. Il nuovo Modello di Governance	2
1.2. Gli organi e il sistema dei controlli interni	4
1.2.1 La Corporate governance di FS Italiane Spa	4
1.2.2 I compensi degli organi	7
1.3 I controlli e la <i>compliance</i>	10
1.3.1 La società di revisione	10
1.3.2 Internal auditing	11
1.3.3 Il Modello di organizzazione gestione e controllo ai sensi del d.lgs. n. 231 del 2001 e l'Organismo di vigilanza	12
1.3.4 Il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari	14
1.3.5 La <i>Compliance</i> e gli ulteriori modelli e sistemi di controllo	15
2. IL PIANO STRATEGICO 2025 - 2029	19
2.1 Il Piano	19
2.1.1 Infrastruttura Ferroviaria	21
2.1.2 Infrastruttura Stradale	22
2.1.3 Trasporto Passeggeri Nazionale	23
2.1.4 Trasporto Passeggeri Internazionale	24
2.1.5 Trasporto Merci	25
2.1.6 Urbano	26
3. IL PNRR	27
3.1 Lo stato di avanzamento del PNRR	27
3.1.1 L'impatto del PNRR sulla progettualità autonoma di medio-lungo termine	39
3.1.2 Strumenti adottati per evitare la duplicazione di finanziamenti	41
4. I CONTRATTI DI PROGRAMMA	47
4.1 Il Contratto di programma di RFI 2022-2026	47
4.1.1 Il Contratto di programma di Anas 2021-2025	49
5. L'ATTIVITA' NEGOZIALE	51
5.1. Le consulenze	52
6. LA SICUREZZA DEI TRASPORTI E DELLE INFRASTRUTTURE	55
7. LE RISORSE UMANE	61
7.1 Il costo delle risorse umane	62
7.1.1 La selezione e il reclutamento del personale	64
7.1.2 La politica retributiva	65
7.1.3 La formazione	67
7.1.4 La sicurezza e la salute sul lavoro	68
8. IL CONTENZIOSO E I PROCEDIMENTI INNANZI ALLE AUTORITÀ	70
8.1. Il contenzioso del lavoro	70
8.2. Il contenzioso civile, amministrativo e penale rilevante	71
8.3. I procedimenti innanzi alle Autorità	88
9. I RISULTATI DELLA GESTIONE	96
9.1. Il bilancio di FS Italiane Spa	97
9.1.1 Stato patrimoniale riclassificato	97

9.1.2 Conto economico riclassificato	99
9.1.3 Situazione patrimoniale e finanziaria di FS Spa	101
9.1.4 Conto economico di FS Spa	113
9.1.5 Conto economico complessivo di FS Spa	115
9.1.6 Rendiconto finanziario di FS Spa	116
9.2. Notazioni generali sul bilancio consolidato	117
9.2.1 Il bilancio consolidato	120
9.2.2 Stato patrimoniale consolidato riclassificato	120
9.2.3 Conto economico consolidato riclassificato	123
9.2.4 Situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo FS.....	128
9.2.5 Conto economico consolidato	136
9.2.6 Rendiconto finanziario consolidato	139
9.3. <i>Performance</i> economiche e finanziarie dei settori operativi.....	141
10. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	145

INDICE TABELLE

Tabella 1 - Compensi Presidente, Ad e Consiglieri in carica sino al 27 giugno 2024.....	9
Tabella 2 - Compensi Presidente, Ad-Dg e Consiglieri in carica dal 27 giugno 2024.....	9
Tabella 3 - Compensi annui lordi del Collegio sindacale	10
Tabella 4 - Compensi società revisione legale dei conti gruppo FS.....	11
Tabella 5 - Compensi società revisione legale dei conti FS Spa	11
Tabella 6 - Dettaglio investimenti PNRR e PNC	28
Tabella 7 - Soggetti attuatori - Importi assegnati e autofinanziamento.....	29
Tabella 8 - Rete ferroviaria italiana - Dettaglio "Altre fonti" al 31.12.2025	30
Tabella 9 - Soggetti attuatori - Somme ricevute e somme pagate.....	30
Tabella 10 - Soggetti attuatori. Importi assegnati e autofinanziamento	31
Tabella 11 - Soggetti attuatori. Somme ricevute e somme pagate	32
Tabella 12 - Soggetti realizzatori - esecutori - Importi assegnati e autofinanziamento.....	32
Tabella 13 - Soggetti realizzatori/esecutori - Somme ricevute e somme pagate.....	33
Tabella 14 - Obiettivi Società del Gruppo soggetti attuatori e realizzatori	33
Tabella 15 - Motivazioni mancato raggiungimento obiettivi	34
Tabella 16 - Analisi di rilevanti progetti.....	36
Tabella 17 - Focus progetti - Composizione finanziaria "Altre fonti"	37
Tabella 18 - Focus progetti rilevanti - Somme ricevute e somme pagate.....	38
Tabella 19 - Rinnovo flotte del servizio regionale ferroviario	45
Tabella 20 - Contrattualizzato 2024	52
Tabella 21 - Costi consulenze Gruppo FS*	53
Tabella 22 - Danni alle persone	57
Tabella 23 - Consistenze a ruolo personale FS.....	61
Tabella 24 - Consistenza personale Gruppo FS	61
Tabella 25 - Consistenza personale con qualifica dirigenziale Gruppo FS	61
Tabella 26 - Turnover personale Gruppo FS.....	62
Tabella 27 - Costo del personale FS Spa	62
Tabella 28 - Costo del personale Gruppo FS.....	63
Tabella 29 - Costo del personale dirigenziale Gruppo FS.....	64
Tabella 30 - Retribuzioni/Costi totali e medi unitari dei dirigenti.....	64
Tabella 31 - Incidenza del costo del lavoro Gruppo FS.....	64
Tabella 32 - Infortuni indennizzati Inail 2020-2024*	69
Tabella 33 - Contenziosi pendenti Gruppo FS.....	70
Tabella 34 - Stato patrimoniale FS riclassificato	97
Tabella 35 - Conto economico FS riclassificato	100
Tabella 36 - Situazione patrimoniale - finanziaria FS	102
Tabella 37 - Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi derivati).....	103
Tabella 38 - Altre attività non correnti e correnti	105
Tabella 39 - Crediti commerciali non correnti e correnti	106
Tabella 40 - Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine	108
Tabella 41 - Passività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati).....	109
Tabella 42 - Altre passività non correnti e correnti.....	110
Tabella 43 - Fondo per rischi ed oneri.....	111
Tabella 44 - Variazioni del patrimonio netto	112

Tabella 45 - Conto economico FS.....	113
Tabella 46 - Ricavi delle vendite e prestazioni	113
Tabella 47 - Conto economico complessivo	115
Tabella 48 - Rendiconto finanziario FS	116
Tabella 49 - Stato patrimoniale consolidato riclassificato	121
Tabella 50 - Posizione finanziaria netta	123
Tabella 51 - Conto economico consolidato riclassificato	124
Tabella 52 - Situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo FS.....	129
Tabella 53 - Altre attività non correnti e correnti	131
Tabella 54 - Trasferimenti a favore del Gruppo	132
Tabella 55 - Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	133
Tabella 56 - Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine	134
Tabella 57 - Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato.....	135
Tabella 58 - Conto economico consolidato.....	136
Tabella 59 - Ricavi delle vendite e delle prestazioni.....	137
Tabella 60 - Costi per servizi	138
Tabella 61 - Conto economico consolidato complessivo	139
Tabella 62 - Rendiconto finanziario consolidato	140
Tabella 63 - Infrastruttura ferroviaria	141
Tabella 64 - Infrastruttura stradale.....	141
Tabella 65- Trasporto Passeggeri.....	142
Tabella 66 -Trasporto merci.....	143
Tabella 67 - Urbano.....	143
Tabella 68 - Altri servizi.....	144

INDICE GRAFICI

Figura 1 - Soggetti attuatori - Importi assegnati in mld di euro	30
Figura 2 - Focus progetti - Ripartizione finanziamenti PNRR – Altre fonti.....	37

PREMESSA

Con la presente relazione, la Corte dei conti riferisce al Parlamento, a norma dell'art. 7 della legge n. 259 del 1958, sul risultato del controllo eseguito, in base all'art. 12 della suddetta legge, sulla gestione finanziaria relativa all'esercizio 2024 di Ferrovie dello Stato italiane Spa, nonché sulle principali vicende verificatesi successivamente.

Il precedente referto, relativo all'esercizio 2023, è stato approvato e comunicato alle Camere con determinazione n. 123 del 16 ottobre 2025, pubblicato in Atti parlamentari, XIX Legislatura, Doc. XV, n. 453.

1. L'ASSETTO SOCIETARIO

1.1. Il nuovo Modello di Governance

La società per azioni Ferrovie dello Stato italiane (di seguito FS, FS Spa o Capogruppo), il cui capitale sociale è interamente detenuto dal Ministero dell'economia e delle finanze - Mef - che esercita i poteri dell'azionista di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Mit, ha la tipica struttura di una *holding*, alla quale fanno capo le seguenti principali società controllate: Rete Ferroviaria Italiana Spa, Anas Spa, Trenitalia Spa, FS *International* Spa, FS *Logistix* Spa, FS Sistemi Urbani Srl, FS *Technology* Spa, Fercredit Spa, Ferservizi Spa, FS *Security* Spa.

Va subito fatto cenno all'innovazione più recente, ovvero l'approvazione da parte del Cda di FS, lo scorso 21 marzo 2025, del nuovo modello di *governance* del gruppo, cui ha fatto seguito l'approvazione, nell'Assemblea del 26 maggio 2025, della necessaria modifica dello statuto, in coerenza con il piano strategico 2025-2029. Viene quindi abbandonato il precedente modello, che aveva inserito un livello intermedio tra la *Holding* e le società operative, mediante l'istituzione di quattro poli (polo infrastrutture, polo passeggeri, polo logistica e polo urbano), ognuno dei quali era diretto da una specifica società caposettore, a diretto riporto di FS. Nel prosieguo della relazione si darà atto degli sviluppi che si sono realizzati nel quadro di *governance* finora vigente.

Il nuovo assetto di *governance* è strutturato in *business unit* (BU):

1. BU Infrastrutture – ferrovie, con al vertice RFI;
2. BU Infrastrutture – strade, con al vertice Anas;
3. BU Trasporto – merci, con al vertice FS *Logistix*;
4. BU Trasporto – internazionali passeggeri, con al vertice FS *International*;
5. BU Trasporto – passeggeri, con al vertice Trenitalia.

La nuova organizzazione attribuisce a FS le funzioni di indirizzo strategico, supervisione e coordinamento attuativo e finanziario del comune disegno imprenditoriale del Gruppo. FS esercita l'attività di direzione e coordinamento (ora prevista in senso strutturale e su base solo partecipativa e non anche contrattuale) nei confronti delle capofila di BU e delle altre società direttamente controllate dalla *Holding*¹.

¹ L'attività di direzione e coordinamento della *Holding* non riguarda in ogni caso le seguenti materie, in quanto estranee alle funzioni e responsabilità della stessa secondo il modello di *governance* adottato nel concreto dal gruppo FS:

Le *BU* si caratterizzano per la materia gestita. Per quanto attiene alle due capofila che interessano le infrastrutture, RFI e Anas, viene anche formalmente riconosciuta l'indipendenza di quest'ultima, oltre alla distinzione che, da sempre, le caratterizza, pur sempre nel perseguimento dell'intermodalità.

Per quanto attiene al trasporto, le tre *BU* rispondono ad una distinzione tra il settore merci, guidato da *FS Logistix*, che mette insieme il trasporto merci e la logistica integrata (in precedenza, la logistica costituiva un polo a sé stante) e il trasporto passeggeri, tra la *BU* dedicata al trasporto internazionale ed affidata a *FS International* e la *BU* che gestisce il trasporto dei passeggeri a livello nazionale, guidata da Trenitalia. Conseguentemente, *FS International* assume funzioni nuove rispetto agli *asset* assegnati in precedenza che la vedevano soprattutto impegnata in *partnership* internazionali ed operazioni all'estero, mentre Trenitalia si occupa del trasporto a livello nazionale.

Riguardo alle altre società direttamente controllate da FS che non rientrano in *BU*, individuate come società trasversali che forniscono "altri servizi", alla tradizionale Ferservizi, che si è sempre occupata del *procurement* per il gruppo, e Fercredit – società che assume particolare importanza per le esigenze di finanziamento del gruppo - si sono aggiunte nel tempo *FS Security* e *FS Technology* e, da ultimo, *FS Sistemi Urbani*. Con particolare riferimento al posizionamento di *FS Sistemi Urbani*, nell'attuale contesto non è stata confermata l'esistenza di uno specifico settore urbano cui riconoscere la dignità di *BU* e pertanto, con il venir meno del Polo urbano, istituito nell'ambito del precedente modello, quest'ultima società si colloca, nella nuova *governance*, al pari delle altre società direttamente controllate da FS, con conseguente cessazione della qualifica di "Capogruppo di settore".

-
- salute e sicurezza, ivi incluse quelle previste dal d.lgs. 81 del 2008 e s.m.i.;
 - sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione;
 - *compliance* normativa tecnico-operativa;
 - *compliance* normativa ambientale;
 - coordinamento e controllo di natura tecnico-operativa delle attività delle società controllate;
 - progettazione, esecuzione e direzione lavori;
 - pianificazione, realizzazione e controllo di attività di manutenzione ordinaria o straordinaria di macchinari, impianti, infrastrutture;
 - esecuzione di obblighi derivanti da concessioni, da contratti di programma e da disposizioni di legge, norme e regolamenti applicabili;
 - redazione dei documenti contabili societari di legge.
- Dette materie restano ad ogni effetto nella piena ed esclusiva sfera di autonomia decisionale, gestionale ed operativa di ciascuna società del gruppo (ivi incluse le capofila di *business unit*), ognuna rispettivamente per il proprio complesso di attività e perimetro societario ai sensi delle normative e disposizioni vigenti, in piena autonomia e discrezionalità.

1.2. Gli organi e il sistema dei controlli interni

1.2.1 La Corporate governance di FS Italiane Spa

La struttura di *Corporate governance* di FS Italiane Spa è articolata secondo il sistema tradizionale; essa si compone dell'Assemblea dei soci, del Consiglio di amministrazione e del Collegio sindacale. È inoltre nominata una società per la revisione legale dei conti. La società di revisione è la medesima per tutte le società del gruppo.

L'Assemblea

L'Assemblea, regolata dalle norme di legge e di statuto, è costituita da un socio unico, il Mef. Ad essa spetta la nomina del Consiglio di amministrazione, del Collegio sindacale e, su proposta di questo, della società di revisione legale dei conti, nonché l'approvazione del bilancio di esercizio. Nel 2024, l'Assemblea si è riunita una volta in sede ordinaria.

Il Consiglio di Amministrazione

Ai sensi dell'art. 10 dello statuto, il Cda di FS Spa è composto da un numero compreso tra un minimo di tre e un massimo di nove membri, nominati dall'Assemblea. Per assumere e mantenere la carica, i Consiglieri devono possedere i requisiti previsti dalla normativa applicabile, dallo statuto e dalle direttive del Mef. Il Regolamento del Consiglio di amministrazione, adottato con delibera del Cda del 6 ottobre 2021, prevede che il Cda verifichi il rispetto dei suddetti requisiti dopo la nomina e, successivamente, una volta l'anno. Lo statuto attualmente vigente, ad esito delle modifiche statutarie approvate il 3 maggio 2022 (con effetto dal 1° giugno 2022), prevede che: *“In ogni caso la composizione del Consiglio di amministrazione deve garantire l'equilibrio tra i generi in modo che il genere meno rappresentato ottenga almeno due quinti dei componenti dell'organo amministrativo (con arrotondamento per eccesso all'unità superiore, fermo restando che, qualora il numero di componenti del Consiglio di amministrazione da eleggere sia pari a tre, l'arrotondamento avverrà per difetto all'unità inferiore), fatto salvo in ogni caso il rispetto della normativa applicabile”*.

Il Consiglio è responsabile della gestione della società e del compimento di tutte le operazioni necessarie per l'attuazione dell'oggetto sociale; il comma 2 dell'art. 12 dello statuto, nella sua attuale formulazione ad esito delle modifiche alle quali si è fatto sopra riferimento, gli attribuisce espressamente competenza in materia di: i) fusione e scissione, nei casi previsti

dalla legge; ii) istituzione e soppressione di sedi secondarie; iii) adeguamento dello statuto alle disposizioni normative. Ad esso spetta inoltre l'emissione di obbligazioni, ai sensi dell'art. 2410 c.c.

In base alle previsioni statutarie, il Cda delega le proprie competenze, nel rispetto dei limiti di cui all'art. 2381 c.c., ad uno dei suoi membri, in qualità di Amministratore delegato (Ad); a questi è affidata altresì la cura dell'adeguatezza dell'assetto organizzativo e contabile rispetto alla natura e alle dimensioni dell'impresa, con l'obbligo di riferire 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.

Previa delibera dell'Assemblea, il Cda può poi attribuire, nei limiti di legge, deleghe operative al Presidente, determinandone il concreto contenuto. Il potere di rappresentanza spetta disgiuntamente al Presidente e all'Ad, secondo il disposto dell'art. 13 dello statuto.

Il Cda nomina, inoltre, il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, ai sensi della legge 28 dicembre 2005, n. 262, e un Direttore generale.

Il Consiglio di Amministrazione è convocato e presieduto dal Presidente; si riunisce di norma una volta al mese e, comunque, tutte le volte che questi o l'Ad lo reputi necessario, ovvero quando ne sia fatta richiesta motivata e scritta dalla maggioranza dei suoi componenti o dal Collegio sindacale.

Nell'Assemblea del 27 giugno 2024 è stata varata la nuova consiliatura per il triennio 2024-2026 e il Consiglio di amministrazione, tenutosi a valle dell'Assemblea, ha nominato il nuovo Amministratore delegato attualmente in carica.

Quanto al requisito dell'indipendenza, questo è stato verificato su cinque dei sette componenti del Cda in carica, vale a dire su tutti i componenti del Cda "non esecutivi" esclusi l'Ad (in quanto "esecutivo" e il Presidente, in quanto, seppure membro "non esecutivo", il relativo requisito dell'indipendenza non rileva ai fini della composizione dei comitati endoconsiliari); risulta inoltre che quattro dei cinque componenti "non esecutivi" considerati, sono risultati "indipendenti", secondo quanto valutato dallo stesso Consiglio di amministrazione nella seduta di Cda del 3 aprile 2025).

Nel corso del 2024 il Cda si è riunito 12 volte.

I Comitati

Con delibera del Consiglio di amministrazione del 16 giugno 2021 sono stati costituiti il Comitato controllo, rischi e sostenibilità² e il Comitato per la *governance*, le nomine e la remunerazione³. Il 28 febbraio 2023, il Cda ha individuato uno dei consiglieri indipendenti quale referente per la sostenibilità, con il compito di: i) fungere da raccordo tra il Comitato controllo, rischi e sostenibilità e il Cda; ii) collaborare all'organizzazione di apposite sessioni *induction* per il Cda; iii) partecipare stabilmente come uditore alle riunioni del Comitato controllo, rischi e sostenibilità che trattano la materia.

Successivamente, con delibera del Consiglio di amministrazione del 23 luglio 2024 – nel corso quindi della consiliatura in carica per gli esercizi 2024-2025-2026 – sono stati istituiti i Comitati “*Governance*, Nomine e Remunerazioni”, “*Controllo e Rischi*” e “*Sostenibilità*”, con adozione dei relativi appositi regolamenti. Sono stati altresì nominati i relativi componenti e Presidenti. Sotto il profilo organizzativo interno, FS ha istituito altri Comitati endoconsiliari con funzioni di indirizzo e di supporto alla propria attività, i cui componenti sono nominati tra i titolari *pro tempore* di talune funzioni aziendali. Si richiamano, tra gli altri, i Comitati: etico e segnalazioni - pari opportunità - crediti - sostenibilità - *green bond working committee*.

Si registrano inoltre il Comitato sponsorizzazioni e *partnership*, il Comitato *crisis management committee* di gruppo, il Comitato *capital allocation*, istituiti rispettivamente con comunicazioni organizzative di gruppo del 23 febbraio 2022, del 4 aprile 2022 e del 3 agosto 2022.

Con disposizione organizzativa n. 30/Ad del 25 luglio 2023 è stato istituito il Comitato di qualificazione dei fornitori del Gruppo FS, organismo collegiale interfunzionale e intersocietario con il compito di rilasciare specifici nulla osta, secondo le regole e i criteri indicati nella *policy* “Qualificazione fornitori”, in merito ai processi di “Qualificazione dei fornitori” e di “Gestione delle categorie merceologiche”.

² Il 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*.

³ Tale comitato ha il compito di supportare le valutazioni e le decisioni del Cda in tema di *Governance* (tra gli altri, *board review*; indipendenza amministratori; composizione dei consigli di amministrazione delle società del gruppo; cumulo cariche e divieto di concorrenza); nomine (tra gli altri, cooptazione consiglieri; selezione e individuazione dei dirigenti con responsabilità strategiche; designazioni organi delle società controllate; piani di successione per dirigenti con responsabilità strategiche); remunerazione (tra gli altri, trattamenti economici per amministratori esecutivi e con particolari cariche; politica retributiva e sistemi di incentivazione dei dirigenti; politica di sviluppo delle risorse umane).

Il Collegio sindacale

Il Collegio sindacale, nominato dall'Assemblea e composto da tre sindaci effettivi e due supplenti, ha il compito di vigilare 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, nonché sul suo concreto funzionamento.

Avendo FS acquisito la qualifica 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. 27 gennaio 2010, n. 39, 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 stessa.

Fino all'approvazione del bilancio di esercizio 2024 il Collegio sindacale ha mantenuto la composizione approvata nell'Assemblea del 3 maggio 2022. Nel corso del 2024, il Collegio sindacale si è riunito 17 volte, comprese le riunioni congiunte con i comitati endoconsiliari.

In data 18 maggio 2026, l'Assemblea soci di FS S.p.A. ha nominato, per gli esercizi 2026, 2027 e 2028, il nuovo Collegio sindacale.

La Sezione, in considerazione del tempo trascorso a seguito della scadenza e della rilevanza delle funzioni svolte, sottolinea l'importanza del tempestivo rinnovo dell'organo di controllo al fine di perseguire gli obiettivi di buon andamento e di sana gestione finanziaria e contabile. In continuità con quanto previsto per il precedente Collegio sindacale, l'Assemblea ha determinato per il Presidente un compenso fisso annuo lordo pari a euro 40.000,00 e per ciascuno degli altri Sindaci effettivi un compenso fisso annuo lordo pari a euro 30.000,00.

1.2.2 I compensi degli organi

Amministratori

Con riferimento al Cda in carica fino al 27 giugno 2024 i compensi per i Consiglieri di amministrazione (30.000 euro annui lordi per ciascun Consigliere) e il Presidente del Cda (50.000 euro annui lordi) sono stati stabiliti dall'Assemblea nella seduta del 26 maggio 2021; nel corso della medesima Assemblea è stato, altresì, raccomandato al Cda il compenso

massimo complessivo (incluso l'emolumento assembleare) da attribuire al Presidente, nel caso di attribuzioni di deleghe, nell'importo di 238.000 euro. Nella seduta del 3 giugno 2021, il Cda, a seguito delle decisioni dell'Assemblea, ha conferito al Presidente poteri sulle materie autorizzate dall'Assemblea e ha determinato nel livello massimo l'ammontare complessivo del relativo compenso. Il Cda ha deliberato, nella seduta del 30 giugno 2021, il compenso quale Ad, comprensivo del compenso attribuito per la carica di Amministratore, nella misura di 645.000 euro, a titolo di compenso fisso, e di 125.000 euro a titolo di compenso variabile, per il raggiungimento del 100 per cento degli obiettivi.

Per i componenti dei Comitati endoconsiliari, in conformità a quanto previsto dallo Statuto, è stata deliberata l'attribuzione di un compenso aggiuntivo pari al 30 per cento del compenso determinato dall'Assemblea per i Consiglieri.

Nella seduta del 27 giugno 2024, l'Assemblea ha nominato i nuovi Consiglieri di amministrazione e il Presidente del Cda determinando i relativi compensi nella misura di 30.000 euro annui lordi per ciascun Consigliere e in 50.000 euro annui lordi per il Presidente. Nel corso della medesima Assemblea è stato, altresì, raccomandato al Cda il compenso massimo complessivo (incluso l'emolumento assembleare) da attribuire al Presidente, nel caso di attribuzioni di deleghe, nell'importo di 238.000 euro.

Nella medesima seduta del 27 giugno 2024, il Cda, a seguito delle decisioni dell'Assemblea, ha conferito al Presidente poteri sulle materie autorizzate dall'Assemblea e ha determinato nel livello massimo l'ammontare complessivo del relativo compenso. Il Cda ha deliberato, nella seduta del 6 agosto 2024, il compenso quale Ad, comprensivo del compenso attribuito per la carica di Amministratore, nella misura di 120.000 euro a titolo di compenso fisso, e quale DG, nella misura di 500.000 euro a titolo di compenso fisso, e di 150.000 euro a titolo di compenso variabile, per il raggiungimento del 100 per cento degli obiettivi. Per i componenti dei Comitati endoconsiliari, in conformità a quanto previsto dallo Statuto, è stata deliberata l'attribuzione di un compenso aggiuntivo pari al 30 per cento del compenso determinato dall'Assemblea per i Consiglieri.

Le tabelle che seguono riepilogano i compensi annui relativi all'esercizio 2024:

Tabella 1 - Compensi Presidente, Ad e Consiglieri in carica sino al 27 giugno 2024

	Emolumento annuo lordo
Presidente ⁽¹⁾	
Compenso fisso	238.000
Componente variabile	-
Ad⁽²⁾	
Compenso fisso ⁽³⁾	645.000
Componente variabile ⁽⁴⁾	125.000
Consiglieri	
ca.	30.000

⁽¹⁾ Gli emolumenti sono comprensivi del compenso attribuito dall'Assemblea per la carica di Presidente del Cda (50 mila 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 5 mila euro.

⁽²⁾ È stato inoltre liquidato l'importo di 1.360.492 euro all'Amministratore delegato uscente.

⁽³⁾ La componente fissa comprende anche l'emolumento deliberato dall'Assemblea per la carica di Consigliere, pari a 30 mila euro.

⁽⁴⁾ La parte variabile è da corrispondere al raggiungimento del 100 per cento di predefiniti obiettivi aziendali annuali (valori target), oggettivi e specifici, definiti dal Cda, su proposta ovvero con il parere favorevole del Comitato per la *governance*, le nomine e la remunerazione. 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.

Fonte: FS Spa

Tabella 2 - Compensi Presidente, Ad-Dg e Consiglieri in carica dal 27 giugno 2024

	Emolumento annuo lordo
Presidente ⁽¹⁾	
Compenso fisso	238.000
Componente variabile	-
Ad-DG	
Compenso fisso	
come Ad ⁽²⁾	120.000
come DG	500.000
Componente variabile	
come Ad	-
come DG ⁽³⁾	150.000
Consiglieri	
ca.	30.000

⁽¹⁾ Gli emolumenti sono comprensivi del compenso attribuito dall'Assemblea per la carica di Presidente del Cda (50 mila euro).

⁽²⁾ La componente fissa comprende anche l'emolumento deliberato dall'Assemblea per la carica di Consigliere, pari a 30 mila euro.

⁽³⁾ La parte variabile è da corrispondere al raggiungimento del 100 per cento di predefiniti obiettivi aziendali annuali (valori target), oggettivi e specifici, definiti dal Cda, su proposta ovvero con il parere favorevole del Comitato *governance*, nomine e remunerazione. L'importo spettante è riproporzionato ai parametri di incentivazione (*under/over performance*) collegati al livello delle prestazioni espresse annualmente secondo le modalità definite nelle *policy* di Gruppo.

Fonte: FS Spa

Con riguardo alla determinazione della parte variabile del compenso previsto per la carica di DG dell'attuale Amministratore delegato, nominato in data 27 giugno 2024, il Cda di FS, nella seduta del 3 aprile 2025, sentito il parere del Comitato *governance*, nomine e remunerazione, ha deliberato la consuntivazione degli obiettivi assegnati per l'anno 2024, con la conseguente erogazione della somma lorda di 95.929 euro pari al 124,5 per cento dell'incentivo base

stabilito di 77.049 euro riproporzionato rispetto al periodo di effettivo servizio.

Sindaci

Ai membri del Collegio sindacale spetta il compenso determinato dall'Assemblea, oltre al rimborso delle spese sostenute in ragione del loro ufficio. Per espressa previsione statutaria, ad essi non possono essere corrisposti gettoni di presenza.

I compensi deliberati dall'Assemblea con delibera del 18 maggio 2026 sono pari a:

- 40.000 euro, quale compenso fisso annuo lordo per il Presidente del Collegio sindacale;
- 30.000 euro, per ciascun sindaco effettivo.

La tabella che segue illustra i compensi dei sindaci di FS relativi all'esercizio 2024, come deliberati dall'Assemblea.

Tabella 3 - Compensi annui lordi del Collegio sindacale

Carica	N. comp.	2023	Totale annuo 2023	2024	Totale annuo 2024
Presidente	1	40.000	40.000	40.000	40.000
Sindaci effettivi	2	30.000	60.000	30.000	60.000
Sindaci supplenti	2	-	-	-	-
Totale			100.000		100.000

Fonte: FS Spa

1.3 I controlli e la *compliance*

1.3.1 La società di revisione

Con delibera dell'Assemblea di FS Spa del 21 marzo 2023 è stato approvato il conferimento dell'incarico di revisione legale dei conti, a partire dall'esercizio 2023. In base alle disposizioni speciali applicabili, previste dal d.lgs. n. 39 del 2010 (artt. 16 e ss.), a seguito dell'acquisizione da parte di FS Spa dello *status* di ente di interesse pubblico (d'ora in poi, anche, "EIP"), l'incarico di revisione legale dei conti prevede la durata di nove esercizi (2023-2031).

Al fine di preservare l'indipendenza della società di revisione, in coerenza con quanto previsto dal Regolamento UE n. 537 del 2014 e dal d.lgs. 17 luglio 2016, n. 135, è vigente un'apposita procedura che definisce principi e modalità operative relative al conferimento di incarichi aggiuntivi rispetto a quelli di revisione legale alla società di revisione e/o a società del *network*. Il Collegio sindacale di FS Spa provvede ad esprimere un preventivo parere vincolante circa l'affidamento, da parte di società del gruppo, di incarichi aggiuntivi in favore del revisore o di entità appartenenti al relativo *network*.

Le tabelle seguenti illustrano l'importo dei corrispettivi per la revisione legale dei conti, del gruppo e di FS Spa, nel biennio 2023-2024.

Tabella 4 - Compensi società revisione legale dei conti gruppo FS

(valori in mln)

Descrizione	2023		2024	
	Importo	Incid. %	Importo	Incid. %
Corrispettivi società di revisione legale conti per revisione legale	3,1	72	3,0	64
Corrispettivi società di revisione legale conti per servizi di attestazione	0,6	14	1,3	28
Corrispettivi società di revisione legale conti per altri servizi	0,6	14	0,4	8
Totale costi - Corrispettivi società di revisione legale conti	4,3	100	4,7	100

Fonte: FS Spa

Tabella 5 - Compensi società revisione legale dei conti FS Spa

(valori in mln)

Descrizione	2023		2024	
	Importo	Incid. %	Importo	Incid. %
Corrispettivi società di revisione legale conti per revisione legale	0,4	66	0,4	36
Corrispettivi società di revisione legale conti per servizi di attestazione	0,1	17	0,6	55
Corrispettivi società di revisione legale conti per altri servizi	0,1	17	0,1	9
Totale costi - Corrispettivi società di revisione legale conti	0,6	100	1,1	100

Fonte: FS Spa

1.3.2 Internal auditing

La funzione *audit* contribuisce alla creazione e al mantenimento del valore aziendale, offrendo al Consiglio di amministrazione (Cda) e al *management* un supporto strategico, indipendente, obiettivo e *risk-based*.

Il Cda conferisce alla funzione *audit* il mandato per attività di *assurance*, *advisory*, analisi e previsione, iniziative strategiche e *ICT oriented* e sostiene la funzione *audit* nel perseguimento della strategia di *audit* di gruppo e nell'espletamento dei propri compiti.

In data 27 febbraio 2024, il Cda ha approvato il piano di *audit* annuale che comprende il piano di vigilanza *ex d.lgs. n. 231 del 2001*. In esecuzione del piano sono stati realizzati n. 16 interventi, di cui n. 12 *audit* piano 2024, n. 3 *audit* spot e n. 1 per attività istruttorie.

Inoltre, in accordo con il piano di *audit*, sono state svolte le attività periodiche di *continuous auditing* sui tre processi di FS Spa, "*human resources*", "*registrazioni contabili*" e "*gestione delle trasferte*".

La funzione *audit* ha effettuato per l'anno 2024 il monitoraggio di 435 azioni correttive, delle quali 365 chiuse, di cui il 61 per cento riguarda rilievi significativi (classificati come R1 e R2).

Alla data del 31 dicembre 2024 non risultano azioni scadute. Nel corso del 2024 si è registrata una significativa riduzione dei tempi medi di completamento delle azioni correttive.

Tra le principali iniziative del 2024 rientrano: i) il programma di miglioramento continuo, per il quale si è conclusa l'attività di *full external quality review* con esito "generalmente conforme"; ii) la digitalizzazione del processo di *internal auditing* attraverso l'implementazione di un sistema gestionale, della *dashboard* per il *continuous auditing* e con l'informatizzazione dei *key risk indicator* su un ulteriore processo; iii) la realizzazione delle attività di formazione in accordo con il piano formativo della famiglia professionale *audit* (16 corsi su tematiche di *internal auditing*).

Nel corso del 2024, la funzione *audit* di FS ha inoltre concluso la campagna di raccolta dei flussi informativi afferenti all'ambito di applicazione del d.lgs. n. 231 del 2001.

La gestione delle segnalazioni

FS Spa ha adottato una procedura per la gestione delle segnalazioni, introdotta nel 2019 e da ultimo aggiornata il 10 agosto 2023 in conformità al d.lgs. 10 marzo 2023 n. 24, di attuazione della direttiva (UE) 2019/1937 del Parlamento europeo e del Consiglio del 23 ottobre 2019.

FS Spa è dotata di una piattaforma informatica quale canale di segnalazione atto a garantire, con modalità informatiche, la riservatezza dell'identità del segnalante, della persona coinvolta e adeguate misure di sicurezza delle informazioni.

Nel corso del 2024, FS ha, inoltre, implementato il canale telefonico integrato alla suddetta piattaforma, che si affianca ai preesistenti canali di segnalazione.

1.3.3 Il Modello di organizzazione gestione e controllo ai sensi del d.lgs. n. 231 del 2001 e l'Organismo di vigilanza

FS Spa adotta, sin dal 2003, il Modello di organizzazione, gestione e controllo per prevenire i reati previsti dal d.lgs. n. 231 del 2001. In data 27 febbraio 2024, il Consiglio di amministrazione di FS ha approvato la versione aggiornata del modello di organizzazione, gestione e controllo, adeguata rispetto alle modifiche normative e organizzative intercorse a seguito dell'ultimo aggiornamento del documento⁴.

⁴ In data 28 febbraio 2025 è stata approvata dal Consiglio di amministrazione di FS una nuova versione aggiornata del modello di organizzazione, gestione e controllo di FS, al fine di riflettere nel modello 231 le ulteriori novità normative e

La funzione *Compliance* di FS assicura, anche interfacciando le competenti strutture aziendali, l'aggiornamento periodico del modello di organizzazione, gestione e controllo di FS.

Le linee guida per l'applicazione del d.lgs. n. 231 del 2001 nel gruppo FS del 31 ottobre 2023, che hanno sostituito le precedenti procedure in materia a partire dal 2002, promuovono l'adozione e l'efficace attuazione di modelli di organizzazione gestione e controllo idonei a prevenire i comportamenti illeciti previsti dal d.lgs. n. 231 del 2001 da parte delle società del gruppo e l'istituzione di un organismo di vigilanza (di seguito anche Odv) dotato di autonomi poteri di iniziativa e controllo.

Le citate linee guida specificano i criteri di composizione (collegiali o monocratici sulla base della complessità dell'azienda⁵) e nomina dell'Odv, i requisiti e le cause di ineleggibilità, decadenza e revoca dei suoi membri nonché i relativi flussi informativi. Con particolare riferimento ai flussi informativi verso l'Odv, a dicembre 2022, FS ha formalizzato in apposita procedura i ruoli, le responsabilità, la periodicità e le modalità operative del processo di gestione di tali flussi.

Le linee guida prevedono che l'Odv sia composto da: (i) almeno due soggetti di provenienza esterna al Gruppo, uno dei quali - in possesso di specifiche competenze sul d.lgs. 231 del 2001 - viene nominato Presidente, e (ii) dal responsabile della funzione aziendale *internal audit* in carica o da un altro soggetto di provenienza esterna al gruppo. Un componente esterno al gruppo che non ricopre l'incarico di Presidente può essere individuato in un membro del Collegio sindacale.

L'Odv di FS attualmente in carica è composto dai tre membri esterni ed è stato nominato dal Consiglio di amministrazione del 20 dicembre 2023 per la durata di tre anni.

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

organizzative, oltre che di allinearne i contenuti alle previsioni delle nuove linee guida per l'applicazione del citato d.lgs. al gruppo.

⁵ Le linee guida in questione prevedono che gli Odv abbiano, di norma, forma collegiale; per le società del gruppo caratterizzate da minore complessità organizzativa e - o dimensionale è possibile istituire un organismo monocratico, composto da un soggetto esterno al gruppo dotato di alte e specifiche competenze nella materia.

Il Modello 231 di FS (parte generale) e l'*International Compliance Program* sono pubblicati, nella versione in italiano e inglese, nella pagina *web* "etica, compliance e integrità" del sito *web* istituzionale, ove sono previste sezioni dedicate al codice etico, al modello 231, al *framework* anti-corruption, al programma di *compliance antitrust* e al sistema di gestione delle segnalazioni – *whistleblowing*, ed è oggetto di periodiche iniziative di formazione.

1.3.4 Il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari

Per quanto attiene al dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari, a seguito dell'entrata in vigore il 5 gennaio 2023 della nuova *corporate sustainability reporting directive* (CSRD) - attuata in Italia attraverso il d.lgs. n. 125 del 6 settembre 2024 – Ferrovie dello Stato Italiane, in quanto EIP, ha l'obbligo di predisposizione della rendicontazione di sostenibilità a partire dall'esercizio 2024. Pertanto, al dirigente preposto di FS Spa sono state affidate anche le responsabilità di attestazione in merito a tale rendicontazione, di cui all'art. 154 *bis*, comma 5-*ter*, del d.lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 e s.m.i. – Testo unico delle disposizioni in materia di intermediazione finanziaria (Tuf).

Secondo le disposizioni in vigore, il Dirigente preposto ha rilasciato, congiuntamente all'Ad, le attestazioni annuali sul bilancio di esercizio, sul bilancio consolidato e sulla rendicontazione consolidata di sostenibilità ai sensi dell'art. 154-bis del Tuf⁶.

È importante evidenziare che tutte le controllate rilasciano una simile attestazione, con Dirigente preposto, ai fini interni sia per gli aspetti economico-finanziari che di sostenibilità, oltre al rilascio delle attestazioni esterne a cura delle controllate.

Alla data di approvazione della relazione finanziaria 2024 del gruppo FS, risultano emanate oltre 400 procedure amministrativo-contabili (PAC) e sono stati effettuati i test indipendenti sull'adeguatezza ed effettiva operatività dei controlli con *focus* su quelli "chiave - super chiave", dai quali è emerso un buon livello di funzionamento dei controlli stessi.

⁶ Le attestazioni concernono: i) l'adeguatezza delle procedure amministrativo-contabili per la formazione del bilancio di esercizio e del bilancio consolidato e l'effettiva applicazione delle stesse nel periodo di riferimento; ii) la corrispondenza del bilancio di esercizio e del bilancio consolidato alle risultanze dei libri e delle scritture contabili; iii) la conformità dei bilanci medesimi ai principi contabili internazionali e l'idoneità a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria della società e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento; iv) la ricomprensione, nella relazione sulla gestione, di un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione della società e dell'insieme delle imprese incluse nel consolidamento, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta. Inoltre, gli stessi attestano che la Rendicontazione Consolidata di Sostenibilità, inclusa nella Relazione sulla Gestione, sia conforme agli ESRS (*European Sustainability Reporting Standards*) e alle informazioni richieste dall'art. 8 del Regolamento UE 2020/852 (Regolamento Tassonomia).

Gran parte delle procedure societarie sono state sottoposte al meccanismo di autocertificazione (*Self Assessment*) a cura dei *Control Owner* e *Process Owner* in relazione all'adeguatezza ed effettiva operatività dei controlli di competenza.

1.3.5 La *Compliance* e gli ulteriori modelli e sistemi di controllo

Dal 2019 è in vigore il “modello di *compliance* del gruppo FS Italiane”, recepito nel sistema normativo interno delle società del gruppo, che provvedono a declinarne i contenuti nella rispettiva realtà aziendale⁷.

Il Responsabile della funzione *compliance* supporta il *Chief Legal Officer*, quale *Process Owner* di gruppo, nelle attività di indirizzo e coordinamento della famiglia professionale *Legal & Compliance*⁸.

Il Codice etico e *Framework Anti-Corruption*

La rilevanza del Codice etico del gruppo è sempre maggiore; la sua conoscenza è assicurata sia sul sito interno che su quello esterno ed è ormai acquisito che la sua osservanza costituisca una parte essenziale delle obbligazioni contrattuali del personale e nei contratti stipulati con i terzi è espressamente prevista l'adesione da parte di questi ai suoi principi⁹.

È importante sottolineare come FS già dal 2017 si sia dotata di un *Framework Anti-Corruption*, aggiornato nel 2023, che definisce l'architettura del sistema di gestione per la prevenzione della corruzione del gruppo FS che si compone di:

- documenti a valenza di gruppo: codice etico e *policy anti-corruption*;
- documenti a valenza societaria: modello di organizzazione, gestione e controllo *ex d.lgs. n. 231 del 2001* e modello di gestione *Anti-Corruption*¹⁰.

La *policy anti-corruption* del gruppo FS - aggiornata con delibera del Cda del 27 febbraio 2024 - si applica a tutte le società del gruppo, italiane ed estere, nonché ai terzi che intrattengono con le società rapporti professionali e/o d'affari. Per assicurarne la piena conoscibilità e

⁷ Nel corso del 2025 FS ha avviato l'aggiornamento del Modello di *Compliance* di gruppo prevedendo, alla luce dell'esperienza maturata ed in linea con le best practice, una riorganizzazione dei contenuti e l'introduzione di elementi innovativi, che saranno definiti in maniera graduale in un percorso di miglioramento continuo del processo.

⁸ Dal 1° agosto 2025, la funzione è stata ridenominata “*Compliance & 231*” ed inserita nell'ambito della struttura “*Anti-Corruption, Risk & Compliance*” con DOr n. 188/AD del 22 luglio 2025.

⁹ Nel 2025 FS ha avviato un'attività di aggiornamento del Codice Etico che dovrebbe concludersi nel primo semestre 2026.

¹⁰ Il Modello di Gestione *Anti-Corruption* è stato pubblicato nella sua prima edizione (2018) con la denominazione “*Anti-Bribery&Corruption management system*”.

imporne l'osservanza da parte di tutti i destinatari, la *Policy* è pubblicata, anche in lingua inglese, sui siti internet ed intranet delle società e richiamata nei *format* dei contratti con i terzi e negli standard dei contratti di lavoro attraverso specifiche clausole.

Eventuali violazioni delle regole e dei principi *anti-corruption* sono valutate dalle competenti strutture ai fini dell'applicazione di misure di responsabilità.

Il 18 dicembre 2024, il sistema di gestione della prevenzione della corruzione di FS ha ottenuto la certificazione di conformità allo *standard* internazionale UNI ISO 37001:2016. La certificazione ha validità triennale ed è sottoposta ad *audit* di mantenimento annuali da parte dell'Ente di Certificazione¹¹.

Anche al fine di corrispondere a requisiti della norma UNI ISO 37001, nel corso del 2024 sono state svolte in FS specifiche campagne di:

- *risk assessment* anticorruzione;
- *audit* interni 37001, effettuati da *team* composti da persone del gruppo FS formate nell'ambito del progetto "*auditor* interni 37001", avviato nel 2023.

Tra le principali linee di intervento è prevista una continua attività formativa e di comunicazione. In particolare, nel 2024 sono state realizzate in FS iniziative quali: due pillole formative (sul "*Framework Anti-Corruption*" e sulla nuova "*Policy Anti-Corruption*"); due corsi *digital* sui "*Facilitation Payments*" e sulla norma UNI ISO 37001:2016. Su questo stesso tema è stato organizzato anche un *workshop* dedicato ai responsabili di struttura.

Nel 2024 sono state pubblicate le linee guida per la predisposizione e attuazione del modello di gestione *anti- corruption* nel gruppo FS¹².

Compliance e Compliance antitrust

Dal punto di vista strutturale, è affidata alla funzione di *Compliance* l'attenzione non solo alle modificazioni normative, ma anche alle *best practices* nazionali ed internazionali. Tale funzione formula proposte per l'adeguamento alle disposizioni vigenti e fornisce supporto specialistico alle strutture interessate, anche con riferimento all'*Anti-Bribery&Corruption Management System*, oltre che al Modello 231, assicurandone l'aggiornamento in

¹¹ Il primo *audit* di mantenimento è stato svolto, con esito positivo, a novembre 2025.

¹² Il modello di gestione *anti-corruption* dà attuazione, a livello societario, alle strategie definite nella *policy anti-corruption*, adeguandole allo specifico contesto giuridico ed operativo di riferimento. In coerenza con le prerogative di piena autonomia operativa, organizzativa e nella gestione dei rischi delle società del gruppo, ciascuna di esse è responsabile dell'adozione e dell'efficace attuazione e mantenimento del proprio modello.

coordinamento con il relativo *team*, tenuto anche conto dell'attenzione del modello di *compliance* del gruppo FS ai mutamenti di contesto e alla valutazione degli impatti sull'azienda. La struttura di *compliance* di FS, congiuntamente alla struttura affari regolatori e antitrust, è inoltre responsabile dell'implementazione, esecuzione e monitoraggio del programma di *compliance* antitrust di gruppo.

Il Gruppo FS, con DdG n. 69_v.01 del 26 aprile 2024 "*Policy Antitrust* del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane", ha aggiornato l'esistente programma di *compliance* antitrust di gruppo anche alla luce delle linee guida adottate dalla Agcm con la delibera n. 27356 del 25 settembre 2018, al fine di renderlo coerente con il modello di *governance* del gruppo FS vigente.

La disciplina per le operazioni con parti correlate

FS ha definito una disciplina per le operazioni con parti correlate con l'obiettivo di assicurare un ulteriore presidio a garanzia della trasparenza e della correttezza sostanziale e procedurale di tali operazioni e la *compliance* ai fini della legge 262 del 2005. Tale iniziativa prende ispirazione dai principi di cui all'art. 2391-bis c.c., dal Reg. Consob n. 17221 del 2010, nonché dalle previsioni del *Market Abuse Regulation* (MAR)¹³ nel rispetto dei principi contabili internazionali e dell'articolo 2427 c.c..

La suddetta disciplina si compone dei seguenti documenti:

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

¹³ Si tratta del Regolamento (UE) n. 596/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, relativo agli abusi di mercato e che abroga la direttiva 2003/6/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e le direttive 2003/124/CE, 2003/125/CE e 2004/72/CE della Commissione Testo rilevante ai fini del SEE.

Tax control Framework e trattamento delle informazioni societarie

La collaborazione con l'Agenzia delle entrate si sostanzia nell'adempimento collaborativo di cui costituisce l'elemento fondamentale il *Tax control framework* che si sviluppa nei documenti "strategia fiscale di Ferrovie dello Stato italiane Spa e del gruppo Ferrovie dello Stato italiane" e "modello di controllo interno sulla rilevazione, misurazione, gestione e controllo dei rischi fiscali"¹⁴.

¹⁴ Quali rischi di operare in violazione di norme di natura tributaria o in contrasto con i principi o le finalità dell'ordinamento.

2. IL PIANO STRATEGICO 2025 - 2029

2.1 Il Piano

A seguito del cambiamento dei vertici della *Holding* FS avvenuto nel corso del 2024, il 12 dicembre 2024 è stato presentato il nuovo Piano strategico del gruppo FS per l'orizzonte temporale 2025-2029, approvato dal Consiglio di amministrazione di FS Spa nella medesima data. Il Piano strategico 2025-2029 prevede un incremento di tutti i principali indicatori economici al 2029: ricavi operativi per oltre 20 mld di euro, *ebitda* superiore a 3,5 mld di euro e un utile netto di oltre 500 mln di euro. Con circa 100 mld di euro di investimenti nel quinquennio e quasi 200 mld di euro in dieci anni, il Piano di rilancio del gruppo FS è stato sviluppato con l'obiettivo di rispondere in maniera efficace alle crescenti sfide del mercato e, allo stesso tempo, potenziare il posizionamento dell'azienda nel settore dei trasporti.

Il Piano Strategico 2025-2029 è stato aggiornato, da ultimo, a dicembre 2025, per tenere conto degli andamenti di risultato registrati nel suo primo anno di attuazione, confermandone il razionale strategico e gli obiettivi economici fissati al 2029.

Allo scopo di garantire il raggiungimento degli obiettivi di medio-lungo periodo, il gruppo FS ha definito sette linee guida strategiche, ciascuna orientata a rafforzare la competitività, migliorare la qualità del servizio e sostenere la trasformazione industriale.

Tali linee guida si articolano come segue:

1. *frontiera dell'eccellenza*: innalzare gli *standard di performance* operativa, con particolare attenzione alla puntualità e all'affidabilità del servizio. Il piano prevede il recupero della puntualità attraverso interventi mirati su manutenzione, gestione delle flotte e ottimizzazione dei processi operativi;
2. *esperienza di viaggio personalizzata*: migliorare la percezione e la soddisfazione del cliente, incrementando il *Net Promoter Score* (NPS). Saranno introdotti servizi digitali evoluti, soluzioni di *customer care* proattivo e iniziative per rendere l'esperienza di viaggio più fluida e personalizzata;
3. *presidio internazionale*: consolidare la presenza del gruppo nei mercati esteri, incrementando i volumi passeggeri e le merci trasportate nell'arco di piano. La strategia si fonda sull'espansione delle attività ferroviarie in Europa e sul rafforzamento delle *partnership* internazionali;

4. sviluppo dell'infrastruttura nazionale: estendere la copertura dell'alta velocità, aumentando il numero di persone raggiunte in Italia. Il piano prevede investimenti significativi per completare le tratte strategiche e migliorare la connettività tra le principali aree urbane e le regioni periferiche;
5. disciplina operativa: ottimizzare i costi operativi aggredibili, attraverso interventi di efficientamento dei processi, digitalizzazione e revisione dei modelli organizzativi. Tale approccio mira a garantire sostenibilità economica e maggiore competitività;
6. innovazione e sostenibilità: accelerare la transizione energetica e tecnologica del gruppo. Sono previsti: 1 GW di impianti fotovoltaici installati entro il 2029 e l'integrazione al 100 per cento della rete "*Core Extended*" con il sistema ERTMS entro il 2038¹⁵. Queste iniziative consentiranno di ridurre l'impatto ambientale e di posizionare il gruppo come *leader* nella mobilità sostenibile;
7. accelerazione del *business*: attrarre competenze e risorse finanziarie per sostenere la crescita e l'innovazione. Saranno attivati strumenti di *partnership*, programmi di investimento e iniziative di valorizzazione del capitale umano.

In parallelo, e in piena coerenza con le linee guida strategiche, il gruppo ha avviato programmi trasformativi trasversali finalizzati a rafforzare la capacità di risposta alle sfide del mercato e a garantire una crescita sostenibile:

1. Sicurezza e Assistenza: la sicurezza rappresenta il principio cardine della cultura del gruppo, declinato in due ambiti: sicurezza del viaggio, per garantire la protezione di passeggeri e *asset* lungo tutta la catena di servizio, e *cybersicurezza*, per tutelare i sistemi informativi e le infrastrutture critiche da minacce digitali;
2. Strategia *People*: avviati sei cantieri di trasformazione per valorizzare il capitale umano:
 - Scuola FS, per lo sviluppo delle competenze attuali e future, a beneficio del gruppo e del sistema Paese;
 - definizione di un modello innovativo di pianificazione integrata di competenze e organici;
 - creazione di *community* professionali per favorire collaborazione e crescita;

¹⁵ ERTMS (*European Rail Traffic Management System*) è il sistema europeo integrato di gestione e controllo del traffico ferroviario finalizzato a garantire sicurezza, interoperabilità e maggiore efficienza nella circolazione dei treni. Si tratta di uno standard europeo progettato per sostituire i molteplici sistemi di segnalamento nazionali incompatibili, permettendo ai treni di circolare senza interruzioni tra le reti ferroviarie dei diversi Paesi europei, garantendo interoperabilità, sicurezza e maggiore capacità delle infrastrutture ferroviarie.

- promozione di un approccio orientato ai processi, per garantire velocità, efficacia ed efficienza;
 - innovazione nei percorsi di orientamento, per favorire inclusività e mobilità interna;
 - sviluppo di una piattaforma HR basata sui dati, a supporto delle decisioni strategiche e operative.
3. *Trasformazione tecnologica*: adozione di tecnologie emergenti, tra cui intelligenza artificiale generativa (GenAI), dismissione dei sistemi obsoleti e loro sostituzione per garantire sicurezza operativa, posizionamento del gruppo come campione di innovazione in Italia e all'estero (es. iniziative su proprietà intellettuale, hub di innovazione e veicoli di *Corporate Venture Capital*)¹⁶;
 4. *Concretezza ESG*¹⁷: implementazione di un programma articolato in quattro cantieri, volto a consolidare il posizionamento del gruppo come *leader* internazionale nelle *best practice* di sostenibilità, attraverso azioni concrete in ambito ambientale, sociale e di *governance*;
 5. *Asset Allocation*: identificazione delle fonti di finanziamento più idonee per valorizzare i perimetri di *business* FS (es. contratti di programma, finanziamenti bancari, pedaggi per utilizzo delle reti, valorizzazione degli *asset* immobiliari, strumenti finanziari ibridi, *equity* da *partner* strategici, ...).

Di seguito, per ogni settore di *business* del gruppo, sono rappresentate le principali iniziative avviate nel corso del 2024 e confermate nella definizione del Piano strategico 2025-2029.

2.1.1 Infrastruttura Ferroviaria

Nel corso del 2024 il settore di *business* dedicato all'infrastruttura ferroviaria ha concentrato il proprio impegno su un insieme di progetti strategici finalizzati a migliorare la qualità dei servizi, sostenere l'evoluzione della rete, valorizzare gli *asset* disponibili e rafforzare le competenze interne, assicurando al contempo una gestione ottimale delle *performance* complessive. Tra i principali progetti avviati o consolidati nel periodo, si distingue:

¹⁶ *Corporate Venture Capital* (CVC) è una forma di investimento in cui le grandi aziende investono in *startup* o piccole imprese innovative. Questo approccio consente alle aziende di accedere a nuove tecnologie e mercati, supportando la crescita delle *startup* attraverso risorse finanziarie e competenze manageriali.

¹⁷ ESG (*Environmental, Social, Governance*) è un quadro di riferimento finalizzato a misurare e comunicare le *performance* di sostenibilità di un'azienda. La componente *Environmental* valuta l'impatto ambientale, come emissioni di CO₂, gestione dei rifiuti, uso di energie rinnovabili e strategie di decarbonizzazione. La componente *Social* analizza diritti dei lavoratori, diversità e inclusione, sicurezza sul lavoro e impatto sulle comunità locali. La *Governance* riguarda trasparenza, etica aziendale, gestione del rischio e qualità del reporting, inclusi sistemi di controllo interno e accountability aziendale.

- un percorso mirato al miglioramento della qualità dei servizi e della puntualità, il cosiddetto *Boost Program*, che ha introdotto un modello di analisi sistematica degli effetti del traffico ferroviario e degli impatti dei cantieri sull'esercizio, permettendo di definire un piano di priorità e di intervento più efficace;
- il programma di sviluppo e trasformazione della rete, che ha coinvolto potenziamenti infrastrutturali, la realizzazione di nuove opere e l'attivazione di ulteriori punti di accesso, con l'obiettivo di rafforzare la connessione dei territori e dei distretti produttivi. Una parte fondamentale del lavoro ha riguardato l'attuazione del piano investimenti e il rispetto dei target legati al PNRR, orientati alla costruzione di centinaia di chilometri di nuove infrastrutture ferroviarie;
- un programma dedicato alla valorizzazione degli *asset* e delle competenze interne, con l'obiettivo di generare valore condiviso e rafforzare la capacità di gestione dei progetti. In questo ambito rientrano un nuovo modello di collaborazione tra RFI e Italferr e l'accelerazione del programma di sviluppo fotovoltaico orientato alla realizzazione progressiva di nuova capacità energetica distribuita sugli *asset* ferroviari;
- una serie di progetti, portati avanti da Italferr, di diversificazione dell'offerta e di ampliamento dei mercati, con l'obiettivo di valorizzare le proprie competenze distintive, come l'ingegneria della manutenzione e il monitoraggio digitale e rafforzare la strategia di presenza internazionale, con un approccio sempre più orientato all'acquisizione di nuove opportunità.

2.1.2 Infrastruttura Stradale

Nel 2024 il settore di *business* dedicato alla gestione e allo sviluppo dell'infrastruttura stradale ha portato avanti un insieme di progetti strategici volti a sostenere una crescita sostenibile, stimolare l'innovazione tecnologica e rafforzare la solidità economico-finanziaria dell'azienda. Tra i principali progetti avviati o consolidati nel periodo, si distingue:

- l'avvio di un programma di investimenti, sviluppato per accompagnare l'espansione e l'ammodernamento della rete stradale nazionale. Questo percorso ha incluso anche la ricerca di nuove fonti di finanziamento utili a coprire un fabbisogno annuale particolarmente rilevante, con uno dei maggiori impegni finanziari nella storia recente dell'azienda;

- un progetto di digitalizzazione e innovazione, orientato alla creazione di un ecosistema infrastrutturale sempre più interconnesso. L'integrazione di tecnologie avanzate – tra cui soluzioni basate su intelligenza artificiale e sistemi IoT¹⁸ – ha consentito di potenziare le capacità di monitoraggio e diagnostica da remoto, con l'obiettivo di estendere progressivamente il controllo evoluto a centinaia di ponti e opere d'arte strategiche;
- il rafforzamento dei meccanismi regolatori, con iniziative dedicate alla tutela del patrimonio infrastrutturale e alla revisione delle condizioni contrattuali e concessorie esistenti. Questo lavoro ha avuto l'obiettivo di consolidare un quadro operativo più stabile e di supportare l'estensione nel lungo periodo della concessione;
- sul fronte della resilienza e della sicurezza della rete, l'implementazione di nuovi presidi di *governance*, tra cui la costituzione di un comitato di direzione incaricato di sovrintendere alle opere di maggiore rilevanza economica. Tali misure hanno contribuito a rafforzare la capacità dell'azienda di gestire interventi complessi e garantire livelli più elevati di sicurezza stradale.

2.1.3 Trasporto Passeggeri Nazionale

Nel corso del 2024 il settore dedicato al trasporto passeggeri in Italia ha sviluppato un programma di progetti strategici con l'obiettivo di consolidare la *leadership* nel mercato domestico, rafforzare la competitività e sostenere una crescita equilibrata dal punto di vista economico, sociale e ambientale. Tra i principali progetti avviati o consolidati nel periodo, si distingue:

- l'evoluzione dell'offerta commerciale, sono state avviate iniziative per migliorare la *customer experience* e ridurre reclami e rimborsi, attraverso una gestione più evoluta della *customer journey* e un forte *focus* su puntualità e qualità del servizio;
- il progetto di rinnovamento della flotta, che prevede entro il 2034 l'inserimento di nuovi treni ad alta velocità e di moderni rotabili regionali, al fine di elevare gli *standard* di viaggio e ampliare la capacità operativa;

¹⁸ L'Internet of Things (IoT) si riferisce a un sistema di dispositivi informatici in grado di raccogliere e trasferire dati su una rete senza necessità di intervento umano.

- il presidio dell'offerta, con azioni mirate, volte a monitorare l'evoluzione normativa, presidiare gare strategiche e gestire l'ingresso di nuovi operatori, in particolare nel segmento alta velocità;
- sul fronte della comunicazione, lo sviluppo di una strategia integrata e fortemente distintiva, pensata per valorizzare il ruolo del trasporto ferroviario come modalità sostenibile e competitiva rispetto alle alternative di mobilità;
- un programma di ottimizzazione della marginalità operativa, basato su modelli gestionali innovativi e sull'adozione di strumenti digitali per il monitoraggio delle *performance*. Tali interventi mirano a ridurre i costi operativi per treno - km e a incrementare l'efficienza complessiva, anche attraverso un maggiore equilibrio tra *load factor*¹⁹ e capacità offerta;
- in ottica di servizio ai territori, un progetto di estensione della capillarità, volto a integrare la rete ferroviaria con collegamenti intermodali e connessioni dirette verso i principali aeroporti;
- in ambito Busitalia, un percorso di espansione dell'offerta e transizione ecologica, con investimenti mirati a rinnovare la flotta con mezzi a basso impatto ambientale e a potenziare i servizi sostitutivi e integrativi rispetto alla rete ferroviaria (es. servizi dedicati a grandi eventi come le olimpiadi Milano-Cortina 2026).

2.1.4 Trasporto Passeggeri Internazionale

Nel 2024 il settore dedicato al trasporto passeggeri internazionale ha sviluppato un insieme di progetti strategici mirati a rafforzare il presidio del gruppo sui mercati esteri, sostenere la crescita sostenibile e consolidare il ruolo di *player* di riferimento nella mobilità integrata europea. Tra i principali progetti avviati o consolidati nel periodo, si distingue:

- la definizione di un nuovo modello di *governance* per il *business* internazionale, che ha previsto l'istituzione della *Business unit International*, con il compito di coordinare e integrare tutte le attività del trasporto passeggeri all'estero. L'iniziativa ha introdotto un modello di gestione supportato anche dall'esplorazione di possibili *partnership* industriali e finanziarie, inclusa la valutazione di ingressi nel capitale di investitori esteri selezionati per sostenere la crescita organica e inorganica del *business* internazionale del gruppo;

¹⁹ Il *load factor* è il rapporto tra il numero di passeggeri o la quantità di merce effettivamente trasportati e la capacità teorica di trasporto di quel dato vettore.

- una serie di progetti di evoluzione dell'offerta ferroviaria nei principali mercati europei, tra cui Spagna, Francia e Germania, con interventi volti a rafforzare il posizionamento sui servizi esistenti e a sviluppare nuovi collegamenti ad alto potenziale, con particolare attenzione al comparto dell'alta velocità;
- l'avvio di un percorso di sviluppo dedicato alla mobilità su gomma internazionale, con l'obiettivo di rafforzare il ruolo di QBuzz²⁰ come piattaforma tecnologica d'eccellenza nella gestione di flotte elettriche, esportando questo modello operativo in altri Paesi europei, a partire dalla Spagna e dall'area dei Paesi Nordici.

2.1.5 Trasporto Merci

Nel 2024 il settore dedicato al trasporto merci ha sviluppato un insieme di progetti strategici mirati a rafforzare la competitività del Gruppo, migliorare la marginalità e consolidare il posizionamento come operatore logistico integrato a livello europeo. Tra i principali progetti avviati o consolidati nel periodo, si distingue:

- un programma finalizzato al miglioramento della marginalità, attraverso un piano strutturato di recupero dell'efficienza in tutte le aree operative. L'iniziativa ha previsto interventi di ristrutturazione dei processi e azioni di ottimizzazione gestionale, con l'obiettivo di conseguire significativi risparmi economici nel periodo di piano e di rafforzare la sostenibilità complessiva del modello di *business*;
- l'avvio di un importante percorso di evoluzione organizzativa, volto a razionalizzare la struttura societaria e a migliorare la coerenza operativa lungo l'intera catena del valore. La creazione di unità di *business* dedicate ai principali segmenti del trasporto merci permetterà di generare nuove sinergie, semplificare la *governance* e consolidare la capacità di gestione integrata delle attività logistiche;
- per rafforzare la presenza del gruppo sul mercato europeo, un programma dedicato al rafforzamento del posizionamento internazionale, tramite un presidio più strutturato dei principali corridoi TEN-T;

²⁰ QBuzz è una società olandese che offre servizi di trasporto pubblico. È stata acquisita da Busitalia nel 2017 e si concentra sulle tecnologie di trasporto sostenibile, inclusi i bus elettrici e a guida autonoma; lavora a soluzioni innovative per migliorare l'efficienza e ridurre l'impatto ambientale.

- l'avvio dello sviluppo di una piattaforma digitale in grado di supportare servizi *end-to-end* lungo l'intera catena logistica, favorendo la digitalizzazione dei processi e la creazione di un ecosistema di servizi innovativi con importanti potenzialità di ricavo.

2.1.6 Urbano

Nel 2024, il settore dedicato alla gestione e alla valorizzazione del patrimonio urbano del gruppo FS ha sviluppato un insieme di progetti mirati a ottimizzare l'utilizzo degli *asset*, incrementare la capacità di generare valore e rafforzare il ruolo del gruppo come attore centrale nei processi di sviluppo urbano sostenibile. Tra i principali progetti avviati o consolidati nel periodo, si distingue:

- un programma di ampliamento del perimetro immobiliare gestito, completando il processo di razionalizzazione societaria e rafforzando la capacità di relazione con gli Enti locali;
- un progetto di valorizzazione dei parcheggi, con interventi dedicati all'evoluzione dell'offerta di sosta attraverso azioni su *pricing*, servizi e configurazione degli spazi, con l'obiettivo di migliorare l'esperienza dell'utente, rendere l'offerta più uniforme e incrementare la redditività, estendendo al contempo il perimetro di gestione dell'intero portafoglio dei parcheggi del gruppo.

3. IL PNRR

3.1 Lo stato di avanzamento del PNRR

I dati delle tabelle che seguono, elaborati sulla base dei dati estratti dalla piattaforma *LimeSurvey* e dati societari, fanno riferimento allo stato di attuazione del PNRR e del PNC al 31 dicembre 2025. Essi accolgono la rimodulazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, approvata dal Consiglio dell'Unione europea l'8 dicembre 2023.

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

In tale contesto, è stata rimodulata la Missione 3 componente 1, sulla quale insistono la maggior parte dei fondi PNRR attribuiti a RFI, principale soggetto attuatore del Gruppo FS. Gli effetti di tale rimodulazione non sono inseriti nei dati presentati in quanto è in corso l'iter di recepimento della revisione nel Contratto di Programma di RFI.

Alla data citata, risultavano società attuatrici di progetti (analogamente al 31 dicembre 2024) RFI SpA²¹, Anas SpA, Ferrovie del sud-est Srl, Fondazione FS italiane (Fondazione FS), Busitalia Veneto SpA (Busitalia), Mercitalia Shunting & Terminal Srl, Terminali Italia Srl e Trenitalia SpA.

Tali società risultavano destinatarie di risorse a valere sul PNRR e sul PNC, per progetti rispetto ai quali le stesse figurano come attuatrici, per 24,5 mld di euro (pressoché invariato rispetto al 31 dicembre 2024).

La tabella che segue illustra il dettaglio delle risorse PNRR e PNC destinate alle società attuatrici.

²¹ Con riferimento a RFI, i dati di cui al presente paragrafo si riferiscono, secondo le precisazioni rese dalla società, ai progetti per i quali la stessa riveste il ruolo di soggetto attuatore oltre agli interventi correlati alla ricostruzione nei territori delle Regioni Abruzzo, Lazio, Marche e Umbria interessati dagli interventi sismici verificatisi a far data dal 24 agosto 2016, di cui al d.l. 6 maggio 2021, n. 59, rispetto ai quali la stessa è soggetto "Responsabile dell'Intervento".

Tabella 6 - Dettaglio investimenti PNRR e PNC

Società attuatrice	Risorse a valere su PNRR e Fondo complementare al 31.12.2024	Risorse a valere su PNRR e Fondo complementare al 30.06.2025	Risorse a valere su PNRR e Fondo complementare al 31.12.2025
RFI	22.267,5	22.267,5	22.355,1
FSE	468,0	468,0	468,0
Fondazione FS*	179,0	179,0	179,0
Anas **	281,5	281,5	281,5
Busitalia	38,6	38,6	38,8
Mercitalia Shunting & Terminal	2,9	2,4	2,4
Terminali Italia	2,7	2,7	2,7
Trenitalia	1.234,3	1.234,3	1.234,3
Totale	24.474,5	24.474,0	24.561,8

*Il finanziamento PNC, originariamente previsto per complessivi 179 mln di euro, con dl 19/2024 è stato definanziato per complessivi 26,5 mln di euro. Con d.m. Mef del 13 ottobre 2025 vengono riattribuite al MiC le risorse precedentemente definanziate. Per la riattribuzione delle risorse a Fondazione FS occorrerà l’emanazione di apposito decreto entro maggio 2026.

**Anas ha un ulteriore progetto relativo alla M4C2, “Misure per la gestione del rischio di alluvione e per la riduzione del rischio idrogeologico”, i cui fondi, per un valore di 146 mln di euro sono attualmente stati inseriti come “Altre fonti di finanziamento”, in quanto trattasi di progetti in essere, i cui fondi saranno rendicontati a valere sulla fonte PNRR.

Fonte: elaborazione dati Limesurvey e dati società

La tabella che segue illustra gli stanziamenti ripartiti in base alle Missioni. Rispetto ai precedenti monitoraggi, resta preponderante la Missione 3 componente 1. Molti progetti erano già in essere antecedentemente al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e sono stati pertanto oggetto di rifinanziamento. La tabella che segue illustra i finanziamenti per i progetti approvati (va tenuto presente che in gran parte dei casi ad uno stesso progetto afferiscono più CUP²²), di cui le società sono soggetti attuatori, ripartiti in base alle missioni e alle componenti.

²² Il Codice Unico di Progetto (CUP) è il codice che identifica un progetto d’investimento pubblico e lo accompagna in tutte le fasi della sua realizzazione: rappresenta lo strumento cardine per il funzionamento del Sistema di Monitoraggio degli Investimenti Pubblici (MIP).

Tabella 7 - Soggetti attuatori - Importi assegnati e autofinanziamento

Missione e componente	n. Progetti	Importo assegnato alle Società	di cui PNRR	di cui PNC	di cui altre fonti	Autofinanziamento
M1C3(*)	11	334.237.461	-	331.721.931	2.515.529	-
M2C2(**)	25	731.046.201	675.728.806	14.435.999	40.881.396	58.510.259
M2C4(***)	46	270.288.520	116.580.623	-	153.707.897	-
M3C1	142	43.465.447.832	22.337.832.501	280.549.591	20.847.065.740	6.997.259
M5 di cui:	10	246.229.114	97.260.291	32.300.000	116.668.823	-
M5C2	2	21.560.291	21.560.291	-	-	-
M5C3(****)	8	224.668.823	75.700.000	32.300.000	116.668.823	-
M7C1	15	677.394.496	675.345.851	-	2.048.645	18.329.942
Totale	249	45.724.643.623	23.902.748.071	659.007.521	21.162.888.030	83.504.829

*Con Legge di Bilancio 2025 (L. n. 207 del 2024) il finanziamento originariamente assegnato di 179 mln di euro è stato parzialmente defanziato per un importo complessivo pari a 26,5 milioni di euro. Successivamente, con Decreto del MEF del 13 ottobre 2025, le risorse precedentemente defanziate sono state riattribuite al MiC. Tuttavia, si è in attesa della riassegnazione delle suddette risorse a favore di Fondazione FS tramite emanazione di apposito decreto entro maggio 2026.

**Trenitalia ha precisato, che il valore delle altre fonti di finanziamento è soggetto a variazioni, poiché i fondi sono nella disponibilità delle Regioni che, oltre a disporre l'impiego, hanno la facoltà di modificarne l'attribuzione, in coerenza con la normativa di riferimento.

***Il numero progetti indicati nella M4C2, includono 42 CUP ANAS "Misure per la gestione del rischio di alluvione e per la riduzione del rischio idrogeologico", i cui costi interventi, per complessivi 153,7 mln di euro, sono inseriti nella voce "Altre fonti di finanziamento", in quanto trattasi di progetti in essere, che saranno rendicontati a valere sulla fonte PNRR, al solo fine del tiraggio della spesa.

****I valori includono un progetto, non più inserito nell'ambito di quelli ammessi al finanziamento PNRR-Zes, come da decreto Mef del 3 maggio 2024, pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 134 del 10 giugno 2024.

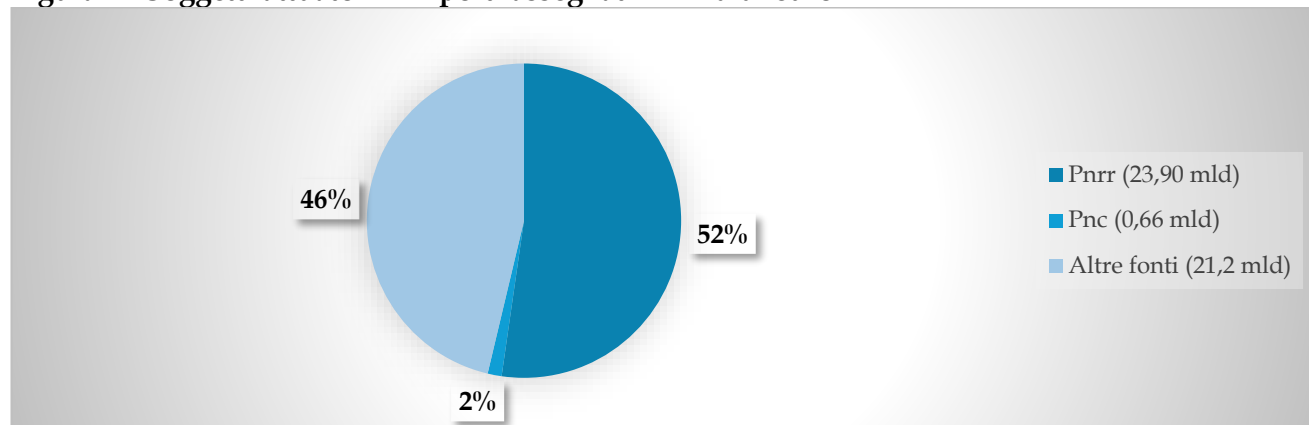
Fonte: elaborazione dati Limesurvey 8° monitoraggio e dati società

Le società del Gruppo sono, al 31 dicembre 2025, soggetti attuatori di 249 progetti (incrementato rispetto al 31 dicembre 2024), con 45,7 mld di risorse, la parte preponderante delle quali (52 per cento) deriva dal PNRR, per 23,9 mld di euro (incrementati rispetto al 31 dicembre 2024). Seguono le risorse derivanti da "Altre fonti", per 21,16 mld di euro (46 per cento; 15,30 mld di euro al 31 dicembre 2024), cui si affiancano 659,0 mln di euro dal PNC (2 per cento; 672,8 mln di euro al 31 dicembre 2024). Le somme da autofinanziamento ammontano a 83,5 mln di euro (in diminuzione rispetto al 31 dicembre 2024, alla cui data erano pari a 92,88 mln di euro).

Conformemente alle precedenti rilevazioni, la parte significativamente maggioritaria delle risorse assegnate è attribuita alla Missione 3 Componente 1, con un ammontare complessivo di 43,47 mld di euro (37,76 mld di euro al 31 dicembre 2024), che si compongono per 22,30 mld di euro di risorse PNRR (incrementate rispetto al 31 dicembre 2024), per 281 mln di euro da PNC e per 20,8 mld di euro di "Altre fonti" (15,21 mld di euro al 31 dicembre 2024).

La composizione delle risorse assegnate alle società, rispetto al totale di 45,72 mld di euro, relative a tutte le Missioni, è rappresentata nel grafico che segue.

Figura 1 - Soggetti attuatori - Importi assegnati in mld di euro



Fonte: elaborazione dati questionario 8° monitoraggio e dati società.

Su un totale di “Altre fonti” pari a 21,2 mld di euro, 20.764.642.941 euro sono attribuite a RFI, secondo la ripartizione che segue. Pertanto, la rappresentazione che segue riguarda solo tale società.

Tabella 8 - Rete ferroviaria italiana - Dettaglio “Altre fonti” al 31.12.2025

Fonte	Importo
Fonti Stato	19.935.615.339
Fonti Cef/Ten (Ue)	3.886.015
Fonti Fers (Ue)	735.485.344
Fonti ee.ll. e altro	89.656.242
Totale	20.764.642.941

Fonte: elaborazione dati RFI

Nella tabella seguente è raffigurato l’avanzamento economico finanziario per Missioni e Componente, con indicazione delle somme ricevute distinte in base alla fonte, e delle somme pagate dalle società al 31 dicembre 2025.

Tabella 9 - Soggetti attuatori - Somme ricevute e somme pagate

Missione e componente	Somme ricevute	di cui PNRR	di cui PNC	di cui altre fonti	Somme pagate
M1C3	185.007.680	-	185.007.680	-	49.524.445
M2C2	371.007.252	342.486.336	14.435.998	14.084.918	461.020.272
M2C4	-	-	-	-	18.660.312
M3C1	12.266.199.451	5.269.014.539	66.122.943	6.931.061.969	14.621.329.125
M5	5.250.000	-	5.250.000	-	14.451.791
M5C2	-	-	-	-	-
M5C3	5.250.000	-	5.250.000	-	14.451.791
M7C1	253.200.338	252.187.412	-	1.012.926	319.270.686
Totale	13.080.664.721	5.863.688.287	270.816.621	6.946.159.813	15.484.256.631

Fonte: elaborazione dati 8° monitoraggio – estrazione piattaforma Limesurvey e dati società

Segue un'analisi dei dati distinti per società.

Tabella 10 - Soggetti attuatori. Importi assegnati e autofinanziamento

Missione e componente	N. Progetti	Importo assegnato all'Ente finanziato da PNRR-PNC- Altre fonti	di cui PNRR	di cui PNC	di cui altre fonti	Autofinanziamento
RFI⁽¹⁾						
M1C3	7	155.237.461	0	152.721.931	2.515.529	-
M2C2	1	6.806.807	0	6.720.857	85.950	-
M2C4	4	116.580.623	116.580.623			
M3C1	132	42.690.392.964	21.955.532.501	0	20.734.860.463	-
M5	8	150.741.290	91.260.291	32.300.000	27.180.999	-
M5C2	2	107.960.290	21.560.291	0	0	-
M5C3	6	117.811.792	69.700.000	32.300.000	27.180.999	-
Totale	152	43.119.759.145	22.163.373.415	191.742.788	20.764.642.941	-
Anas⁽²⁾						
M2C4	42	153.707.897			153.707.897	
M3C1	5	285.568.250	-	275.468.250	10.100.000	
M5C3 ⁽²⁾	2	95.487.824	6.000.000	-	89.487.824	
Totale	49	534.763.971	6.000.000	275.468.250	253.295.721	
Busitalia⁽³⁾						
M2C2	6	45.124.359	30.840.740	7.715.142	6.474.477	7.714.652
Fondazione FS⁽⁴⁾						
M1C3	4	179.000.000	-	179.000.000	-	-
Ferrovie del Sud est e Servizi automobilistici⁽³⁾						
M2C2	3	66.420.502	58.335.847		8.084.655	
M3C1	3	484.405.277	382.300.000		102.105.277	
M7C1	1	28.412.926	27.400.000		1.012.926	
Totale	7	579.238.705	468.035.847		111.202.858	
Mercitalia Shunting & Terminal⁽⁵⁾						
M3C1	1	2.416.780	-	2.416.780		4.171.820
Terminali⁽⁶⁾						
M3C1	1	2.664.561	-	2.664.561		2.825.439
Trenitalia⁽⁷⁾						
M2C2	15	612.555.946	586.319.632	-	26.236.314	50.795.608
M7C1	14	648.981.569	647.945.850	-	1.035.719	18.329.942
Totale	29	1.261.537.515	1.234.265.482	-	27.272.033	69.125.550

(1) RFI ha precisato che sono ivi inclusi 1,5 mln di euro a titolo di autofinanziamento.

(2) Incluso nei valori rappresentati un progetto, non più inserito nell'ambito di quelli ammessi al finanziamento PNRR-Zes, come da decreto Mef del 3 maggio 2024, pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 134 del 10 giugno 2024.

(3) Busitalia ed FSE sono soggetti attuatori di secondo livello.

(4) Con Legge di Bilancio 2025 (L. n. 207 del 2024) il finanziamento originariamente assegnato di 179 mln euro è stato parzialmente defanziato per un importo complessivo pari a 26,5 milioni di euro. Successivamente, con Decreto del MEF del 13 ottobre 2025, le risorse precedentemente defanziate sono state riattribuite al MiC. Tuttavia, si è in attesa della riassegnazione delle suddette risorse a favore di Fondazione FS tramite emanazione di apposito decreto entro maggio 2026.

(5) MIST specifica di aver inviato istanza di contribuzione al ministero per un valore più basso rispetto al finanziamento PNC concesso, in quanto a seguito dell'aggiudicazione con ribasso di gara il prezzo dei mezzi si è ridotto rispetto alle stime iniziali. Tale valore è stato recepito in questo monitoraggio in quanto i progetti sono ormai conclusi.

(6) Terminali specifica di aver inviato istanza di contribuzione al ministero per un valore più basso rispetto al finanziamento PNC concesso, in quanto a seguito dell'aggiudicazione con ribasso di gara il prezzo dei mezzi si è ridotto rispetto alle stime iniziali. Nel momento in cui si avrà la riduzione dei fondi PNC sarà rivisto anche l'autofinanziamento.

(7) Trenitalia è soggetto attuatore di secondo livello rispetto a 25 progetti, di cui 13 ascritti alla M2C2 e 12 alla M7C1. La società specifica che il valore delle altre fonti di finanziamento è soggetto a variazioni, poiché i fondi sono nella disponibilità delle Regioni che, oltre a disporre l'impiego, hanno la facoltà di modificarne l'attribuzione, in coerenza con la normativa di riferimento.

Fonte: elaborazione dati 8° monitoraggio – estrazione piattaforma Limesurvey e dati società

Tabella 11 - Soggetti attuatori. Somme ricevute e somme pagate

Missione e componente	Importo ricevuto	di cui PNRR	di cui PNC	di cui altre fonti	Somme pagate
RFI					
M1C3	102.473.312	-	102.473.312	-	-
M2C2	6.720.857	-	6.720.857	-	6.720.857
M2C4	-	-	-	-	-
M3C1	11.974.336.508	5.043.274.539	-	6.931.061.969	14.280.133.007
M5	5.250.000	-	5.250.000	-	7.025.293
M5C2	-	-	-	-	-
M5C3	5.250.000	-	5.250.000	-	7.025.293
Totale	12.088.780.677	5.043.274.539	114.444.169	6.931.061.969	14.293.879.157
Anas					
M2C4	-	-	-	-	18.660.312
M3C1	64.035.505	-	64.035.505	-	90.428.352
M5C3	-	-	-	-	7.426.498
Totale	64.035.505	-	64.035.505	-	116.515.162
Busitalia Veneto					
M2C2	35.687.022	25.085.705	7.715.142	2.886.176	44.625.154
Fondazione FS					
M1C3	82.534.368	-	82.534.368	-	49.524.446
Ferrovie del Sud est e Servizi automobilistici					
M2C2	51.707.085	43.622.431	-	8.084.654	46.622.306
M3C1	225.740.000	225.740.000	-	-	239.184.166
M7C1	14.206.462	13.193.536	-	1.012.926	8.619.675
Totale	291.653.547	282.555.967	-	9.097.580	294.426.147
Mercitalia Shunting & Terminal					
M3C1	498.692	-	498.692	-	6.588.600
Terminali					
M3C1	1.588.746	-	1.588.746	-	4.995.000
Trenitalia					
M2C2	276.892.289	273.778.201	-	3.114.088	363.051.955
M7C1	238.993.877	238.993.877	-	0	310.651.011
Totale	515.886.164	512.772.076	-	3.114.088	673.702.966

Fonte: elaborazione dati 8° monitoraggio – estrazione piattaforma Limesurvey e dati società

Dai dati raccolti, risultano soggetti esecutori e - o realizzatori di progetti Ferrovie dello Stato, Busitalia, FS Sistemi Urbani e Anas, secondo le indicazioni delle tabelle che seguono.

Tabella 12 - Soggetti realizzatori - esecutori - Importi assegnati e autofinanziamento

Società	Missione e componente	n. Progetti	Importo assegnato	di cui PNRR	di cui PNC	di cui altre fonti	Autofinanziamento
Busitalia	M1C1	1	94.000	94.000	-	-	-
FS	M4C2	5	5.487.004	5.372.004	-	115.000	5.273.588
FS Sistemi Urbani	M4C2	1	390.000	390.000	-	-	415000
Anas	M5C3	40	1.284.788.831	-	188.100.058	1.096.688.773	-

Fonte: elaborazione dati 8° monitoraggio – estrazione piattaforma Limesurvey

Tabella 13 - Soggetti realizzatori/executori - Somme ricevute e somme pagate

	Missione e componente	Somme ricevute	di cui PNRR	di cui PNC	di cui altre fonti	Somme pagate
Busitalia	M1C1	-	-	-	-	-
FS	M4C2	221.724	221.724	-	-	5.155.089
FS Sistemi Urbani	M4C2	97.957	97.957	-	-	795.422
Anas	M5C3	63.480.000	-	63.480.000	-	101.260.079

Fonte: elaborazione dati 8° monitoraggio – estrazione piattaforma Limesurvey

Nella tabella seguente sono indicati i progetti per cui le società sono sia soggetti attuatori che realizzatori/executori - con obiettivi al 30 giugno 2025, con specificazione di quanti siano stati raggiunti e quanti non.

Tabella 14 - Obiettivi Società del Gruppo soggetti attuatori e realizzatori

(unità)

	N. Progetti	CUP con obiettivi al 31.12.2025	Progetti con obiettivi raggiunti	Progetti con obiettivi non raggiunti
RFI*	152	137	137	-
Anas**	89	43	42	1
Busitalia Veneto	7	7	6	1
Fondazione FS	4	-	-	-
Ferrovie del Sud est e Servizi automobilistici	7	2	2	-
Mercitalia <i>Shunting</i> & Terminal	1	1	1	-
Terminali	1	1	1	-
Trenitalia	29	14	14	-
Ferrovie dello Stato	5	2	2	-
FS Sistemi Urbani	1	1	1	-

(*) Per RFI gli obiettivi si intendono cumulati al 31.12.2025.

(**) Incluso nel sistema informativo un progetto, non più inserito nell'ambito di quelli ammessi al finanziamento PNRR - Zes, come da decreto MEF del 3 maggio 2024, pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 134 del 10 giugno 2024. In particolare, il progetto è indicato come "non avviato" e, nelle note, è precisato quanto segue: "Cronoprogramma di progetto con tempistiche non rientranti nelle tempistiche previste dagli obiettivi a causa del protrarsi delle tempistiche di conclusione dell'iter delle procedure autorizzative".

Fonte: elaborazione dati 8° monitoraggio – estrazione piattaforma Limesurvey

Nella tabella che segue sono esplicitate le ragioni del mancato raggiungimento di obiettivi.

Tabella 15 - Motivazioni mancato raggiungimento obiettivi

N. Progetti	Missione e componenti	Titolo del progetto	Motivazioni
Anas			
1 ^(*)	M5C3		Cronoprogramma di progetto con tempistiche non rientranti nelle tempistiche previste dagli obiettivi a causa del protrarsi delle tempistiche di conclusione dell'iter delle procedure autorizzative.
1	M2C4	Misure per la gestione del rischio di alluvione e per la riduzione del rischio idrogeologico (SS 67 "Tosco Romagnola")	Milestone non raggiunta a causa del mancato affidamento dei lavori entro le tempistiche previste.
Busitalia			
1	M1C1	MaaS for Italy	Forniture relative al progetto "Mobility as a Service for Italy" in ritardo.

*progetto, non più inserito nell'ambito di quelli ammessi al finanziamento PNRR -Zes, come da decreto MEF del 3 maggio 2024, pubblicato in Gazzetta Ufficiale n. 134 del 10 giugno 2024.

Fonte: elaborazione dati 8° monitoraggio – estrazione piattaforma Limesurvey e dati società

Le società del Gruppo hanno inoltre riferito di un totale di 40 progetti conclusi, di cui:

- 10 progetti di RFI, di cui 9 relativi alla M3C1 e 1 alla M2C2;
- 3 progetti di Busitalia, afferenti alla M2C2;
- 25 progetti Trenitalia, relativi alla M2C2 e alla M7C1²³;
- 1 progetto di Terminali, inserito nella M3C1;
- 1 progetto di MIST, inserito nella M3C1.

Oltre ai progetti indicati nell'ambito del monitoraggio, RFI esegue in conto terzi i seguenti progetti:

- Treno verde Sardegna (M3C1) per 62 mln di euro derivanti dal PNC, per interventi sulla Rete ARST;
- Ferrovie regionali FCU (M3C1) per 163 mln di euro a carico del PNRR, per interventi sull'intera Ferrovia centrale umbra (armamento, trazione elettrica, segnalamento, verifiche opere d'arte);
- Ferrovie regionali FUC (M3C1) per 41,09 mln di euro (PNRR), per l'adeguamento della linea ferroviaria Udine-Cividale agli standard tecnici di RFI e per l'*upgrading* ed il potenziamento della stessa linea ferroviaria;

²³ I progetti riguardano il rinnovo delle flotte verdi e si ascrivono sia alla M2C2 e sia alla M7C1. La società riferisce che sono concluse le consegne, ma previste ulteriori contabilizzazioni.

- Ferrovie regionali GTT(M3C1) per 120,5 mln di euro (PNRR) per il potenziamento e l'ammodernamento sulle ferrovie Torino-Ceres e Canavesana (manutenzione, trazione elettrica, segnalamento);
- Piani urbani integrati – Stazione Milano Piazza Freud (M5C2) per 3 mln di euro (PNRR) relativi ad interventi di riqualificazione della già menzionata piazza.

Come si evince dall'elenco di cui sopra, i progetti si ascrivono in prevalenza alla M3C1, fatta eccezione per un progetto appartenente invece alla M5C2. I relativi importi sono prevalentemente a carico del PNRR (327,7 mln di euro) e, in misura inferiore (per 62 mln di euro), del PNC.

Focus su specifici progetti

Al fine di dare una percezione concreta del combinarsi delle fonti finanziarie sui progetti più significativi, sono stati esaminati dodici progetti che si ascrivono tutti alla Missione 3, Componente 1, e, in larga misura, sono progetti per l'alta velocità che hanno come soggetto attuatore, nell'ambito del PNRR, RFI. Nel complesso, alla società sono assegnati, al 31 dicembre 2025, 15.150.993.451 euro (15.657.578.754 euro al 31 dicembre 2024), di cui 8.188.897.605 euro derivanti dal PNRR e 7.352.701.110 euro da altre fonti. La tabella che segue espone il dettaglio dei progetti considerati, evidenziandone la ripartizione dei finanziamenti nell'ambito del singolo progetto.

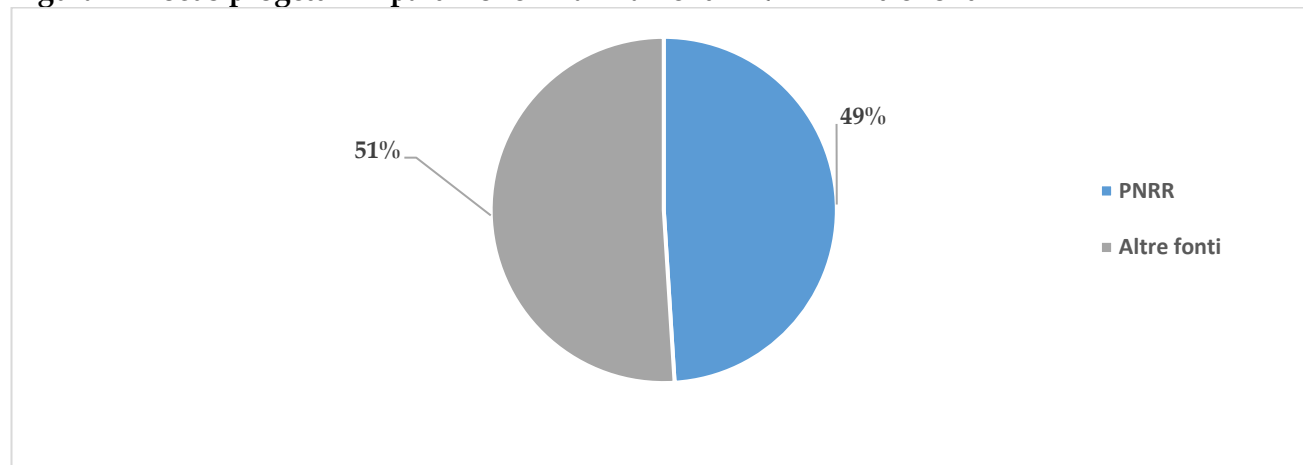
Tabella 16 - Analisi di rilevanti progetti

Titolo del progetto	Importo assegnato alla Società finanziato dal PNRR	Importo assegnato alla Società finanziato da altre fonti	Totale	% PNRR su totale	% altre fonti su totale
Terzo Valico dei Giovi	3.690.351.664	Fonti Stato 5.464.091.987 5.464.091.987	9.154.443.651	40,3	59,7
Sviluppo tecnologico per aumentare le capacità e le prestazioni (ERTMS e sistemi innovativi)	2.466.000.000	962.785.338 962.785.338 Fonti Stato	3.428.785.338	71,9	28,1
Upgrade linea storica Trieste – Divaca	4.234.172	9.236.272 9.236.272 Fonti Stato	13.470.444	31,4	68,6
Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia	394.467.839	249.532.161 196.083.396 3.448.765 Fonti CEF/TEN Fonti E.E.L.L. e altro 50.000.000	644.000.000	61,3	38,7
Raddoppio Lunghezza-Guidonia (fase)	93.701.605	78.020.358 77.583.107 Fonti Stato Fonti CEF/TEN 437.250	171.721.962	54,6	45,4
Potenziamento tecnologico Torino-Padova (fasi)	9.258.196	42.142.332 42.142.332 Fonti Stato	51.400.527	18,0	82,0
Potenziamento tecnologico Torino-Padova (completamento)	7.695.670	997.265 997.265 Fonti Stato	8.692.935	88,5	11,5
Napoli-Bari (Frasso-Telese-Vitulano)	1.192.224.299	746.824.995 499.313.838 247.511.157 Fonti Stato Fonti FESR	1.939.049.294	61,5	38,5
Palermo-Catania (Dittaino-Enna, Catenanuova-Dittaino)	444.953.180	1.032.105.520 830.861.576 201.243.945 Fonti Stato Fonti FESR	1.477.058.700	30,1	69,9
Raddoppio Adriatica: Ripalta-Lesina e PRG e ACC Foggia	97.566.376	88.333.627 80.333.627 8.000.000 Fonti Stato Fonti FESR	185.900.003	52,5	47,5

Fonte: elaborazione dati questionario 8° monitoraggio estrazione Limesurvey e dati RFI

Il grafico che segue illustra la composizione percentuale dei fondi PNRR e quelli delle altre fonti di finanziamento al 31 dicembre 2025.

Figura 2 - Focus progetti - Ripartizione finanziamenti PNRR - Altre fonti



Fonte: elaborazione dati questionario 8° monitoraggio estrazione Limesurvey e dati RFI

Si registra un'incidenza delle fonti diverse pari al 51 per cento, (52 per cento al 31 dicembre 2024), e delle fonti PNRR al 49 per cento, (48 per cento al 31 dicembre 2024).

La tabella che segue illustra la composizione finanziaria delle "Altre fonti".

Tabella 17 - Focus progetti - Composizione finanziaria "Altre fonti"

Fonte	Importo al 31.12.2024	Incidenza % sul totale delle altre fonti al 31.12.2024	Importo al 31.12.2025	Incidenza % sul totale delle altre fonti al 31.12.2025
Fonti Stato	7.405.708.914	99,2	8.163.428.739	94
Fonti Fesr	8.000.000	0,1	448.755.101	5
Fonti Cef/Ten	5.229.438	0,1	3.886.015	0,4
Fonti EE.LL. e altro	50.000.000	0,7	50.000.000	0,6
Totale altre fonti	7.468.938.352	100,0	8.666.069.855	100,0

Fonte: elaborazione dati questionario 8° monitoraggio estrazione dati piattaforma Limesurvey e dati RFI

La tabella che segue illustra l'andamento economico-finanziario, in termini di somme ricevute e somme pagate.

Tabella 18 - Focus progetti rilevanti – Somme ricevute e somme pagate

Titolo del progetto	Somme ricevute	Somme pagate
Terzo Valico dei Giovi e Nodo di Genova	2.452.825.265 <i>a valere su PNRR</i> 87.000.000 <i>a valere su altre fonti</i> 2.365.825.265	2.997.248.446
Sviluppo tecnologico per aumentare le capacità e le prestazioni (ERTMS e sistemi innovativi)	893.518.079 <i>a valere su PNRR</i> .930.723 <i>a valere su altre fonti</i> 137.587.355	929.111.976
Upgrade linea storica Trieste – Divaca	1.270.251 <i>a valere su PNRR</i> 1.270.251 <i>a valere su altre fonti</i> -	875.414
Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia	146.295.645 <i>a valere su PNRR</i> - <i>a valere su altre fonti</i> 146.295.645	149.677.798
Raddoppio Lunghezza-Guidonia	30.955.117 <i>a valere su PNRR</i> 22.320.000 <i>a valere su altre fonti</i> 8.635.117	77.128.187
Potenziamento tecnologico Torino-Padova	8.055.920 <i>a valere su altre fonti</i> 8.055.920	9.258.196
Potenziamento tecnologico Torino-Padova (completamento)	3.561.521 <i>a valere su PNRR</i> 300.000 <i>a valere su altre fonti</i> 3.261.521	4.745.816
Napoli-Bari (Frasso-Telese-Vitulano)	543.951.579 <i>a valere su PNRR</i> 113.291.440 <i>a valere su altre fonti</i> 430.660.139	654.649.800
Palermo-Catania (Dittaino-Enna, Catenanuova-Dittaino)	211.115.134 <i>a valere su PNRR</i> 48.883.824 <i>a valere su altre fonti</i> 162.231.310	320.477.001
Raddoppio Adriatica: Ripalta-Lesina e PRG e ACC Foggia	65.474.499 <i>a valere su PNRR</i> 900.000 <i>a valere su altre fonti</i> 64.574.499	70.610.113

Fonte: elaborazione dati questionario 8° monitoraggio estrazione Limesurvey

3.1.1 L'impatto del PNRR sulla progettualità autonoma di medio-lungo termine

RFI

Il PNRR, in coerenza con le linee di azione individuate nel documento strategico del MIT, ha contribuito a identificare come prioritari nel Piano degli investimenti di RFI i seguenti obiettivi:

- l'estensione ed il potenziamento dell'Alta Velocità (AV), per il miglioramento dell'integrazione e dell'accessibilità delle principali aree urbane, realizzando infrastrutture diverse per le esigenze di ciascun territorio;
- l'intento di realizzare l'estensione del sistema Ertms²⁴ a tutta la rete (con completamento dell'attrezzaggio di tutta la rete previsto entro il 2036), per garantire interoperabilità, sicurezza ed efficienza della circolazione è di particolare rilevanza in considerazione dell'attuale rete complessiva, che vede notevoli differenze tra l'Alta Velocità e le reti locali;
- la valorizzazione del ruolo delle stazioni, quale elemento centrale dei nuovi paradigmi di mobilità, attribuendo alla stazione una duplice veste di nodo intermodale e polo di servizi;
- l'incremento della resilienza al *Climate Change*, ovvero il rafforzamento della resilienza infrastrutturale e della sicurezza, per prevenire potenziali rischi di natura climatica (es. dissesto idrogeologico, eventi metereologici avversi).

FS specifica che, per garantire i volumi necessari per l'attuazione degli interventi PNRR sopra descritti e per il raggiungimento dei relativi *Target* e *Milestone*, il volume degli investimenti societari è triplicato rispetto al periodo precedente al 2020 evidenziando delle difficoltà nella disponibilità dei fattori produttivi in termini di tenuta della filiera produttiva, disponibilità dei materiali (aggravata anche dagli scenari macroeconomici geopolitici e inflattivi), disponibilità della rete e delle risorse finanziarie.

In tale contesto, FS ha comunicato che è stato fondamentale concentrare gli sforzi sulle opere legate al PNRR, determinando un parziale rallentamento di altri interventi, in particolare di quelli che interferiscono con l'esercizio, che dovranno essere recuperati negli anni successivi. Si prende atto della priorità peraltro attesa nei confronti del PNRR e quindi del rallentamento ovvero abbandono di altri interventi che andranno recuperati successivamente. Non va sottovalutato al riguardo il profilo dei costi che comunque sono stati affrontati per i progetti

²⁴ Il sistema Ertms che sta trovando diffusione nel sistema europeo e consiste in una delle priorità collegate ai c.d. "Progetti faro", ha lo scopo di dotare di guida autonoma i convogli sia ad Alta Velocità che destinati alle reti locali.

e regole riguardanti anche le successive operazioni per mitigare gli effetti negativi del blocco dei progetti.

Trenitalia

Il finanziamento ha avuto un impatto su: i) Direzione di *Operations Intercity*, in quanto sono stati effettuati investimenti di rinnovo del materiale rotabile che altrimenti sarebbero stati posticipati; ii) Direzione di *Operations Regionale*, in quanto il finanziamento PNRR ha permesso la riduzione o il posticipo degli investimenti in autofinanziamento o con altre fonti pubbliche.

Anas

Svincolo autostrada Porto di Gioia Tauro²⁵ per un finanziamento PNRR di 6 mln di euro su un importo totale del costo intervento di circa 37 mln di euro.

Il progetto, inserito nell'elenco degli interventi finanziati dal PNRR ZES dal 2021, riguarda lo sviluppo infrastrutturale della zona economica speciale del porto di Gioia Tauro ed è caratterizzato da un incremento della funzionalità della rete e dei nodi TENT nel Sud del Paese. In particolare, riguarda il potenziamento dei collegamenti "ultimo miglio", al fine di rendere più efficienti i collegamenti dei nodi (porti, interporti) e - o delle aree industriali con la rete delle ZES e le operazioni di trasporto e favorire la riduzione delle emissioni di gas climalteranti.

PNC Strade Sicure

Anas ha intrapreso già da tempo un percorso di trasformazione che pone le proprie basi sull'adozione di modelli digitali, piattaforme e tecnologie per permettere il passaggio da una manutenzione straordinaria e programmata ad un nuovo paradigma industrializzato.

L'accesso ai fondi PNC ha consentito ad Anas di andare oltre le sperimentazioni per utilizzare i risultati delle stesse per progettualità caratterizzate dalla concretezza e dalla immediata operatività. L'approccio è in sostanza maggiormente proattivo e si inserisce pienamente nel contesto delle linee strategiche del Gruppo FS, rispondendo agli obiettivi ultimi di sostenibilità, resilienza e sicurezza delle infrastrutture.

²⁵ A2 - ammodernamento ed adeguamento al tipo I/A norme CNR/80 Tronco 3° tratto 2° lotto 3° stralcio C - dal km 382+475 al km 383+000 - svincolo Rosarno (codice Anas UC166)".

3.1.2 Strumenti adottati per evitare la duplicazione di finanziamenti

Una delle questioni rilevanti poste dal cosiddetto “Dispositivo”, il Reg. Ue 241 del 2020 istitutivo della *Recovery and Resilience Facility*, è quello del divieto della duplicazione dei finanziamenti.

Sono di seguito descritte le scelte adottate dalle società operative, aggiudicatrici od attuatrici dei progetti del PNRR, per assicurare le segregazioni contabili necessarie tra i diversi flussi finanziari che possono riguardare un medesimo progetto.

RFI

RFI ha adottato il Sistema “Sofia” (Sistema di ottimizzazione finanziaria degli investimenti aziendali), che gestisce in maniera integrata i diversi processi aziendali amministrativi e finanziari correlati alla gestione dei progetti di investimento. In particolare, il sistema:

- affianca la pianificazione finanziaria alla pianificazione tecnica;
- determina la più opportuna fonte di finanziamento in fase di consuntivazione di impegni e avanzamento lavori;
- gestisce la fase di rendicontazione sulle diverse linee di finanziamento, eliminando il rischio di doppio finanziamento;
- alimenta automaticamente e coerentemente le contabilità generale e industriale dipendenti dal tipo di linea di finanziamento;
- consente la gestione del rischio di perdita di risorse finanziarie, con analisi predittive e consuntive.

Con specifico riguardo alle regole di allocazione, il sistema verifica i vincoli delle fonti di finanziamento rispetto alle caratteristiche tecniche (tempi, tipologie, ecc.) ed economiche degli oggetti funzionali inseriti nei codici operazione, alloca la fonte più congeniale rispetto ai vincoli della fase funzionale e della fonte, esclude dall’allocazione tutte le fonti e le fasi del progetto che risultano già rendicontate (tali porzioni di progetto non possono più cambiare fonte di finanziamento). Il Sistema identifica il perimetro del progetto su cui allocare le fonti di finanziamento escludendo i perimetri già rendicontati; seleziona le fonti di finanziamento da utilizzare (come da contratto di programma) escludendo la quota parte delle fonti che è già stata utilizzata in altre rendicontazioni. Il risultato garantisce che non possa essere

richiesta una nuova rendicontazione tanto per un perimetro funzionale di progetto che di fonte di finanziamento.

Trenitalia

Esiste una specifica tracciatura informatica nel libro cespiti del contributo e blocchi specifici a sistema. Periodicamente, inoltre, la Direzione amministrativa – Investimenti, con il supporto della Direzione di *Operations*, effettua un monitoraggio dei contributi richiesti ed erogati sulle classi cespiti. Con tali azioni ricognitive ed inventariali è stata eseguita una mappatura sul sistema aziendale di gestione del materiale rotabile al fine di assegnare il singolo rotabile ad uno specifico programma di finanziamento.

Anas

Anas utilizza il sistema contabile SAP che prevede anche la gestione delle fonti di finanziamento. Relativamente all'istituzione della fonte, la procedura di riferimento prevede che una fonte di finanziamento venga creata a sistema solo in presenza di una formale assegnazione (CdP, delibera Cipess, legge speciale, convenzione con ente locale, ecc.). Tale sistema è volto a garantire il controllo sul finanziamento degli interventi, in quanto una volta che il quadro economico dell'intervento è stato finanziato da una fonte, è impossibile attribuire all'intervento una seconda fonte duplicando l'originaria. Inoltre, il sistema controlla che la somma degli interventi finanziati con una fonte non ecceda l'importo della fonte stessa.

Progetti PNRR afferenti al materiale rotabile

Si riepilogano di seguito i progetti PNRR afferenti al materiale rotabile di Trenitalia, FSE e Fondazione FS.

Trenitalia

I progetti Trenitalia finanziati dal PNRR sono tutti relativi al rinnovo del materiale rotabile, sia con riguardo alla Direzione di *Operations Intercity*, che alla Direzione di *Operations Regionale*. In particolare, per la prima Direzione citata si hanno finanziamenti PNRR inerenti sia alla misura M2C2, investimento 4.4.2, inizialmente per 362 mln di euro, sia alla misura

RePower EU M7, investimento 11.1 per 303 mln di euro dedicati al rinnovo del materiale rotabile da impiegare per i servizi *intercity*.

Con riguardo alla M2C2, le risorse vengono assegnate all'acquisto del seguente materiale:

- 7 treni *Blues*, da destinare ai collegamenti sulla tratta ionica con un valore economico pari a 60 mln di euro, rispondono all'esigenza di sostituzione di 20 carrozze per le quali è invece prevista la progressiva dismissione, contestualmente alla sospensione definitiva del *Service* di *Locomotive* Diesel D445 a cura della Direzione *business* regionale;
- 70 carrozze notte, con un valore economico pari a 140 mln di euro, rispondono all'esigenza di ristabilire livelli di qualità e *confort* del materiale rotabile del servizio notte attraverso un consistente piano di dismissione di carrozze non più adeguate ai livelli di servizio richiesti dai diversi segmenti di clientela del servizio notte e sostituzione con carrozze dotate di qualità e *confort* elevati. Relativamente a tale linea di investimento si sono registrate criticità di natura economico-finanziaria in capo al fornitore della commessa (nello specifico, la mandataria dell'ATI aggiudicatario della gara), tali da rendere impossibile il raggiungimento della *milestone* di progetto entro la data di scadenza del PNRR, fissata al 30 giugno 2026. Al riguardo, è in corso di definizione l'emanando decreto di definanziamento che, difatti, abroga ogni riferimento all'investimento delle 70 carrozze da destinare ai servizi Intercity Notte da/per la Sicilia contenuto nel d.m. del 29 novembre 2021, n. 475, come modificato dal d.m. n. 265 del 6 novembre 2024;
- 13 treni bimodali da destinare al rinnovo del parco ferroviario per il trasporto pubblico, in particolare per il servizio universale, con materiale alimentato con combustibili puliti. Anche su tale linea di investimento, l'emanando decreto di definanziamento, precedentemente citato, prevede che le risorse di cui all'articolo 1, comma 3, del decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 28 giugno 2024, n. 176, come modificato dall'articolo 2 del decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 265 del 6 novembre 2024, per l'acquisto di n. 13 treni bimodali, previsti nel target PNRR M2C2-35bis, divengano pari a 150 milioni di euro (anziché 162 milioni di euro inizialmente previsti) a valere sulla dotazione finanziaria della Misura PNRR M2C2 I.4.4.2.

Con riguardo alla Misura *RePower* EU M7-I.11, le risorse vengono assegnate all'acquisto del seguente materiale:

- 12 elettrotreni *intercity* a trazione distribuita a 200 km/h ad otto casse mono piano con posti di prima e seconda classe del valore di 226 mln di euro;
- 6 treni elettrici “*full battery*” *Intercity* a 4 casse, del valore di 77 mln di euro.

In seguito ad interlocuzioni con il Mit, i progetti di cui sopra verranno eseguiti da Trenitalia utilizzando i propri accordi quadro, ma la proprietà dei rotabili è attribuita al Mit, che, in ossequio a quanto già fatto per i 7 “*Blues*” già oggi in esercizio, darà in comodato d’uso gratuito l’utilizzo di tutti gli altri rotabili previsti in consegna entro giugno 2026 alla Direzione *Operations Intercity*, per il periodo di vigenza del Contratto di Servizio in scadenza al 31 dicembre 2027, a seguito di proroga di ulteriori 12 mesi formalizzata dal Mit con d.m. n. 7 del 3 febbraio 2026. Parimenti per la Direzione *Operations* regionale si hanno finanziamenti PNRR dedicati al rinnovo del materiale rotabile del servizio regionale, destinati alle Regioni e Province Autonome, di cui quota parte assegnati a Trenitalia in qualità di soggetto attuatore di secondo livello afferenti alla M2C2, investimento 4.2.2, per 224 mln di euro per l’acquisto di 38 treni elettrici – ad oggi interamente consegnati – e alla M7C1, investimento 11.1, per 345 mln di euro per l’acquisto di 39 treni elettrici, di cui 38 già consegnati.

La tabella che segue ne illustra la suddivisione per missione, regioni e tipologia di materiale rotabile.

Tabella 19 - Rinnovo flotte del servizio regionale ferroviario

Missione	Regione	n. MR	Flotta	Importo finanziamento
M2C2	Abruzzo	3	Pop	16.983.956
	Basilicata	2	Pop	9.136.207
	Calabria	4	Pop	21.025.912
	Friuli-V.G.	1	Rock	5.484.593
	Lazio	4	Rock	41.010.688
	Liguria	2	Rock	16.752.777
	Marche	1	Rock	7.048.999
	Molise	1	Pop	6.745.688
	Piemonte	5	Pop	23.133.265
	Puglia	5	Pop	26.752.500
	Toscana	6	Pop	21.945.102
	Umbria	1	Pop	6.394.964
	Veneto	3	Rock	21.904.980
Totale		38		224.319.632
M7C1	Abruzzo	6	Pop	37.190.222
	Campania	5	Rock	67.376.936
	Friuli-V.G.	2	Rock	32.109.956
	Lazio	3	Rock	34.096.434
	Liguria	2	Rock	22.356.816
	Marche	3	Pop	18.379.891
	Molise	5	Pop	33.567.730
	Piemonte	2	Rock (1) -Pop (1)	17.624.941
	Puglia	6	Pop	36.277.730
	Toscana	3	Pop	22.468.108
	Umbria	1	treno 200km/h	14.183.261
	Veneto	1	Rock	9.313.826
Totale		39		344.945.850
TOTALE		77		569.265.482

Fonte: FS

FSE

Tre dei progetti FSE finanziati dal PNRR sono relativi al rinnovo del materiale rotabile. Più specificamente, un primo progetto concerne il materiale rotabile elettrico, da utilizzare per il trasporto passeggeri su tutte le tratte FSE elettrificate, mentre il secondo e il terzo progetto riguardano materiale rotabile ad alimentazione a idrogeno.

Fondazione FS

I progetti di Fondazione FS relativi al materiale rotabile riguardano interventi di restauro di convogli/locomotive storiche, destinati alla riattivazione delle linee ferroviarie storiche ad uso turistico. Nello specifico, trattasi di:

- revisione di locomotive storiche elettriche e diesel, avente ad oggetto l'esecuzione di interventi di manutenzione programmata e correttiva di I e II livello delle locomotive elettriche storiche FS;
- *revamping* storico filologico e mantenimento in esercizio carrozze *vintage*, che prevede attività di manutenzione ciclica delle vetture trainate appartenenti al Parco storico della Fondazione FS Italiane;
- revisione ciclica locomotive a trazione vapore;
- progetto treno notte *Vintage*, che prevede il restauro estetico-funzionale di n. 17 carrozze storiche, n. 2 carrozze ristorante e n. 6 vetture posti a sedere tipo UIC-X;
- restauro automotrici leggere elettriche e automotrici leggere a nafta storiche, che prevede la revisione generale di n. 12 automotrici leggere elettriche - rimorchiate e n. 11 automotrici leggere a nafta - rimorchiate.

4. I CONTRATTI DI PROGRAMMA

4.1 Il Contratto di programma di RFI 2022-2026

In relazione al contratto di programma 2022-2026, nell'aggiornamento 2023 del CdP-I 2022-2026 sono state contrattualizzate nuove risorse per 5.535,98 mln di euro, previste da specifici atti normativi e integralmente finalizzate per legge a specifici interventi; sono state rimodulate risorse per 2.502,00 mln di euro, di risorse statali "ordinarie" attualmente contrattualizzate nel CdP-I 2022-2026 su interventi la cui programmazione progettuale e realizzativa non ne prevedeva l'appaltabilità prima del primo semestre 2024, per far fronte ad esigenze finanziarie emergenti connesse alla prosecuzione delle attività dei progetti legati al PNRR, nonché delle opere attribuite al coordinamento dei commissari e di quelle ritenute prioritarie. L'aggiornamento ha concluso il suo iter autorizzativo il 21 dicembre 2023 con la registrazione dalla Corte dei conti del decreto interministeriale di approvazione dell'aggiornamento.

Ha fatto seguito l'aggiornamento 2024 del Contratto di Programma 2022-2026 parte investimenti, sottoscritto in data 30 maggio 2024, che ha concluso il suo iter autorizzativo il 12 novembre 2024 con la registrazione dalla Corte dei conti del decreto interministeriale di approvazione dell'aggiornamento. È stato contrattualizzato un saldo netto di risorse per 3.534,57 mln di euro (7.623,26 mln di euro di nuove risorse a fronte di 4.088,69 mln di euro di definanziamenti), attestando il valore delle opere in corso finanziate da 124.570,39 mln di euro dell'aggiornamento 2023 a 127.739,02 mln di euro. Le risorse sono destinate principalmente alle opere in corso e alla prosecuzione dei programmi relativi alla sicurezza, allo sviluppo tecnologico e al piano stazioni.

Nel CdP-parte servizi sono previsti fabbisogni complessivi pari a circa 16,5 mld di euro nel quinquennio, a fronte dei quali sono già stanziati risorse per un totale di circa 10,21 mld di euro, con aumento delle risorse per la manutenzione e per i servizi prestati dal gestore (sono previste, per le attività di gestione e manutenzione ordinaria, risorse di circa 1,15 mld di euro all'anno e per le attività in conto investimento di manutenzione straordinaria risorse di circa 2,2 mld di euro all'anno).

Il Contratto prevede una programmazione delle attività nel medio periodo e provvede a finalizzare le risorse stanziati dalla legge di bilancio 2022 su investimenti per la manutenzione straordinaria, pari a 5,1 mld di euro, e risorse per le attività di gestione e

manutenzione ordinaria per circa 1 mld di euro all'anno per il triennio 2022-2024.

RFI ha evidenziato come le citate misure di semplificazione e velocizzazione introdotte abbiano consentito un'accelerazione della fase approvativa dei nuovi contratti di programma tra Ministero e RFI, rispetto al precedente ciclo di programmazione 2017-2021.

Con un primo atto integrativo, sottoscritto il 9 giugno 2023 ed entrato in vigore il 22 dicembre 2023 con la registrazione dalla Corte dei conti del decreto interministeriale di approvazione dell'aggiornamento, è stato recepito l'incremento di risorse previsto dalla l. 29 dicembre 2022, n. 197 (legge di bilancio 2023) per 2.800 mln di euro per i programmi di manutenzione straordinaria della rete, nonché l'incremento delle risorse per 5,68 mln di euro per lo svolgimento del servizio di collegamento marittimo passeggeri sulla tratta tra Reggio Calabria e Messina e viceversa, effettuato nel periodo 1° ottobre 2022-30 settembre 2023.

Con un secondo atto integrativo, sottoscritto il 1° agosto 2024 ed entrato in vigore il 3 novembre 2024 con la registrazione dalla Corte dei conti del decreto interministeriale di approvazione dell'atto, è stata recepita: i) la contrattualizzazione delle risorse aggiuntive per 2.397 mln di euro per la manutenzione straordinaria, di cui 2.073 mln di euro per il finanziamento dell'annualità 2025 previsti dal d.l. n. 34 del 2020 (c.d. d.l. *Superbonus*), e 150 mln di euro per le attività di gestione della rete, di cui 50 mln di euro per l'annualità 2023 e 100 mln di euro per l'annualità 2026; ii) la conclusione, il 30 settembre 2023, dello svolgimento temporaneo del servizio di trasporto marittimo pubblico veloce per soli passeggeri tra i porti di Messina e Reggio Calabria e viceversa da parte di RFI a seguito dell'affidamento del servizio ad un nuovo contraente.

Al 30 giugno 2025 è stato sottoscritto il terzo atto integrativo del Contratto di programma orientato al rafforzamento delle attività di manutenzione e gestione della rete ferroviaria, in linea con l'evoluzione dei costi e l'espansione delle esigenze operative. Tale aggiornamento ha concluso il suo iter autorizzativo il 16 settembre 2025 con la registrazione dalla Corte dei conti del decreto interministeriale di approvazione dell'atto integrativo e recepisce la contrattualizzazione delle risorse aggiuntive per circa 1,6 mld di euro per la manutenzione straordinaria e circa 0,5 mld di euro per le attività di gestione della rete.

4.1.1 Il Contratto di programma di Anas 2021-2025

Con deliberazione n. 6 del 21 marzo 2024 del Cipess è stato approvato, con prescrizioni, lo schema di Contratto di programma 2021-2025 tra Mit e Anas. Per quanto riguarda il finanziamento, è prevista l'allocazione nell'ambito del nuovo CdP delle risorse della legge di bilancio 2023 (2,25 mld di euro) e della legge di bilancio 2024 (3,75 mld di euro).

La voce "spesa per servizi", per come rappresentata nel CdP, assume carattere previsionale e le relative attività saranno modulate in corso d'anno e troveranno copertura con i consueti strumenti di pianificazione e finanziamento. Tale ultima disposizione ha subito, in fase di approvazione Cipess, una prescrizione che rinvia la definizione della copertura delle attività ad un successivo confronto tra Mit e Anas volto a definire il livello dei servizi da rendere da parte di Anas e la quantificazione dei relativi contributi compensativi. Tale aspetto è stato riflesso nel piano, attraverso una rimodulazione della previsione dei costi per servizi per gli anni 2024, 2025 e successivi anni di piano. Con deliberazione del 25 giugno 2025 del Cipess è stato approvato l'aggiornamento 2025 del Contratto, con cui si è provveduto alla contrattualizzazione delle risorse stanziare nella Legge di bilancio per il 2025 (2 mld di euro). Si ricorda che tra il 2024 e il 2025 sono intervenute alcune modifiche normative relative al rapporto concessorio Anas-Mit.

In particolare, la legge di bilancio per il 2025 (art. 1, comma 521 della legge 30 dicembre 2024, n. 207) ha inserito nell'art. 2 del d.l. 10 settembre 2021, n. 121, conv. con legge 9 novembre 2021, n. 156, un comma 2-decies.1, ai sensi del quale *"Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è autorizzato a sottoscrivere con la società ANAS Spa una nuova convenzione unica, da approvare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. In occasione della sottoscrizione della convenzione di cui al primo periodo, la durata della relativa concessione è adeguata al termine massimo stabilito dall'articolo 7, comma 3, lettera d), del decreto-legge 8 luglio 2002, n. 138, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 2002, n. 178. L'efficacia delle disposizioni del presente comma è subordinata alla notificazione preventiva alla Commissione europea, ai sensi dell'articolo 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea"*.

Successivamente, l'articolo 11-bis del d.l. 21 maggio 2025, n. 73, conv. con legge 18 luglio 2025, n. 105, ha previsto l'eliminazione dell'ultimo periodo dell'articolo 2, comma 2-decies.1, del

d.l. n. 121 del 2021, che prevedeva la notifica preventiva alla Commissione europea della proroga della concessione Anas.

5. L'ATTIVITA' NEGOZIALE

Gli acquisti *core* all'interno del Gruppo sono demandati alle Direzioni acquisti delle varie società controllate, mentre per quanto riguarda gli acquisti *no-core* e trasversali al gruppo il processo degli acquisti è demandato a Ferservizi Spa, società direttamente controllata e specializzata nell'erogazione di servizi comuni per il Gruppo. In particolare, Ferservizi svolge il ruolo di centrale d'acquisto per tutti i fabbisogni della capogruppo e di alcune altre società (per esempio FS Security, FS Technology). Le attività di Ferservizi nei confronti di FS sono disciplinate con specifico contratto, sottoscritto il 22 dicembre 2023, che regola il dettaglio dei servizi di acquisto ed i livelli di servizio attesi con riferimento agli acquisti *no-core*.

Nel Cda del 27 giugno 2023 sono state approvate le linee guida per le attività negoziali delle società del Gruppo FS, con le quali viene data applicazione al nuovo codice dei contratti. Le linee guida sono recepite dalle singole società, con l'adozione di una normativa interna di dettaglio, coerentemente al regime giuridico applicabile. Tra i principi cui è informata l'attività negoziale, vi è la tracciabilità delle decisioni assunte e delle operazioni compiute. Di particolare rilevanza è la struttura, all'interno di FS Holding, *Group Procurement Strategy & Governance*, nata nel 2023 per assicurare, a livello di Gruppo, la definizione ed il monitoraggio attuativo di strategie, indirizzi e politiche in materia di *procurement* e *vendor management*, promuovendo l'armonizzazione dei sistemi e l'evoluzione dei relativi modelli - processi.

La citata struttura attualmente ha il seguente assetto organizzativo: i) *Group Procurement Planning & Control*; ii) *Group Procurement Governance & Processes*; iii) *Vendor Management & Business Reputation Intelligence*; iv) *Group Procurement Performance & Reporting*.

Dalla sua costituzione, la citata struttura ha portato avanti i progetti finalizzati:

- alla definizione di un processo standard acquisti, in termini di responsabilità e presidio della funzione;
- alla revisione delle condizioni generali di contratto per gli appalti delle società del Gruppo, resasi necessaria per adeguarne il contenuto alle previsioni del nuovo codice dei contratti pubblici, decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 e al successivo decreto legislativo correttivo 31 dicembre 2024, n. 209;
- alla revisione della procedura di affidamento delle consulenze ed alla revisione dell'elenco delle categorie merceologiche per le quali il processo degli acquisti è demandato a Ferservizi.

Inoltre, è stato avviato il progetto finalizzato alla definizione delle linee guida per la definizione del Piano degli approvvigionamenti del Gruppo FS, che identificano e descrivono attività e processi approvativi comuni, ai fini della definizione del Piano e confermano l'importanza attribuita alla diffusione di una cultura aziendale della pianificazione degli affidamenti.

Nell'ambito del *Vendor Management & Business Reputation Intelligence*, sono state emesse la *Policy* e le linee guida in materia di qualificazione fornitori, che definiscono il modello che tutte le società del Gruppo devono adottare ed implementare. L'obiettivo è quello di disporre di un sistema di qualificazione integrato con delle liste fornitori qualificati sufficientemente popolate al fine di poter gestire gare sulle categorie merceologiche afferenti al sistema stesso. Sono state inoltre pubblicate le linee guida sul processo di *Vendor rating* che dovrà essere adottato e implementato da tutte le società, per valutare le *performance* dei fornitori qualificati all'interno del sistema di qualificazione. Infine, è stata pubblicata una istruzione operativa per la gestione degli eventi critici nelle attività di qualificazione degli operatori economici al fine di definire un *modus operandi* condiviso a livello di Gruppo, volto a garantire coerenza e tracciabilità nelle valutazioni.

Al fine di inquadrare il contesto di riferimento dell'attività negoziale nel 2024, si riporta di seguito la tabella che identifica il totale contrattualizzato nel 2024 di alcune delle principali società del Gruppo.

Tabella 20 – Contrattualizzato 2024

(valori in mln)

	RFI	Anas	Ferservizi	Trenitalia	Busitalia	FS Logistix (Tot. BU)	TOTALE
Contrattualizzato da Gara	13.953,45	4.962,31	585,35	395,52	234,23	451,86	20.582,72
Contrattualizzato da Affidamento Diretto	590,20	100,93	244,75	4.783,90	153,14	163,79	6.036,71
Contrattualizzato da Atti Modificativi/Successivi	67,87	128,28	321,84	520,10	29,97	25,21	1.093,27
Totale	14.611,52	5.191,5	1.151,9	5.699,53	417,35	640,86	27.712,70

Fonte: FS

5.1. Le consulenze

Da agosto 2023 trovano applicazione le “Linee Guida e Procedura di Gruppo in materia di affidamento di consulenze” con cui sono state ridefinite le regole di Gruppo in materia di

affidamento consulenze²⁶. Con la revisione della procedura, sono state escluse dall'ambito di questa le prestazioni professionali equiparate²⁷.

La Società riferisce che l'intero iter procedurale relativo alla manifestazione dell'esigenza correlata alla consulenza, nonché le attività propedeutiche alla successiva fase negoziale funzionale all'affidamento, risultano disciplinati dal combinato disposto di appositi documenti organizzativi interni, quali:

- “Linee Guida e Procedura di Gruppo in materia di affidamento di consulenze”, adottato in data 19 novembre 2025”;
- Linea Guida e Procedura “Avvio del processo di affidamento per le esigenze di FS SpA” adottato in data 24 gennaio 2025.

I dati riportati nella tabella seguente illustrano i costi 2024 di consulenze per area tematica (di interesse di Gruppo, ovvero a carattere trasversale, e *core business* di società) in raffronto con il precedente esercizio 2023 che include anche le predette prestazioni professionali equiparate affidate fino al 1° agosto 2023.

Tabella 21 - Costi consulenze Gruppo FS*

(valori in mgl)

Area Tematica	2023		2024	
	Importo	Incid. %	Importo	Incid. %
Strategie	2.447	12	4.695	22
Area Administration, Finance e Control	3.221	16	2.404	11
Area Corporate Affairs e Communication	2.311	12	1.520	7
Area Legal Affairs	1.195	6	1.218	6
Area International	684	3	983	5
Area Human Resources	656	3	981	5
Area Technology, Innovation & Digital	178	1	635	3
Altre	261	1	518	2
Core Business di società	9.016	46	8.277	39
TOTALE Consulenze	19.969	100	21.231	100

* Si precisa che le consulenze sono un di cui della più ampia voce di bilancio “Prestazioni professionali e Consulenze”.

Fonte: FS

²⁶ In particolare, FS specifica che per “consulenze si intende una prestazione a carattere intellettuale e occasionale che si estrinseca in giudizi, precisazioni, chiarimenti, pareri o attività, anche strumentali, volti al miglioramento delle conoscenze e alla migliore implementazione e sviluppo della struttura richiedente. È quindi un’attività svolta per acquisire competenze distintive, altamente qualificate”.

²⁷ Nella precedente procedura, le prestazioni professionali equiparate erano così definite: “Ai fini della presente procedura, sono equiparate a consulenze le prestazioni professionali a carattere specialistico inerenti alle tematiche di interesse di Gruppo che hanno natura occasionale e comunque non stabile o permanente, e che sono motivate da una carenza quantitativa (risorse limitate/tempi ristretti), anche temporanea e/o con riferimento ad una determinata tematica, dell’organico della struttura richiedente. Le prestazioni professionali equiparate si riferiscono ad attività che rientrano nella mission della struttura richiedente, la quale nell’espletamento delle proprie funzioni, viene affiancata e/o coadiuvata dal consulente, in assenza di qualsiasi vincolo di subordinazione”.

I costi per consulenze 2024 del Gruppo, relativi a incarichi conferiti nel periodo o in precedenza, concernono principalmente aspetti di strategia, amministrazione finanza e controllo, inclusi costi inerenti alle operazioni di M&A²⁸, e *core business* di società.

²⁸ Il termine "*Mergers and Acquisitions*" (M&A) si riferisce a tutte quelle operazioni societarie e di finanza straordinaria che portano alla fusione di due o più aziende o all'acquisizione di una società *target* da parte di un'altra. Le operazioni di M&A possono essere classificate in due categorie principali:

Fusione (*Merger*): Si verifica quando due aziende si uniscono per formare una nuova entità. In questo caso, entrambe le aziende cessano di esistere come entità separate e ne nasce una nuova.

Acquisizione (*Acquisition*): In questo caso, un'azienda acquista un'altra azienda, mantenendo quest'ultima come entità separata. Qui, l'azienda acquirente assume il controllo della società *target* senza creare una nuova entità.

6. LA SICUREZZA DEI TRASPORTI E DELLE INFRASTRUTTURE

Sicurezza ferroviaria

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

La manutenzione rappresenta a sua volta un processo fondamentale per la gestione dell'infrastruttura e delle flotte, con l'obiettivo finale di garantire un servizio di qualità mediante una regolare e costante utilizzabilità dell'infrastruttura e dei mezzi, nonché *standard* di affidabilità e sicurezza della circolazione conformi a quanto prescritto dalla normativa vigente.

In concreto, l'attività di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria si realizza attraverso processi standardizzati ed è svolta sulla base di piani manutentivi sviluppati anche grazie a un monitoraggio della rete effettuato attraverso l'attività di diagnostica, che permette di determinare in maniera automatica lo stato delle diverse componenti dell'infrastruttura, verificandone il grado di usura. I sistemi di diagnostica possono essere di tipologia fissa, con l'applicazione stabile di dispositivi di misura su particolari elementi dell'infrastruttura, in maniera da rilevare in continuo i parametri di funzionamento più importanti degli impianti costituenti l'infrastruttura ferroviaria di Stazione e di Linea, o di tipologia mobile, attuata mediante rotabili attrezzati con sistemi di misura che transitano sulle linee, rilevando i parametri significativi dell'infrastruttura. I treni diagnostici utilizzati dal Gruppo sono in grado di elaborare la diagnosi puntuale dello stato di salute dell'infrastruttura, attraverso il monitoraggio dei parametri di funzionamento dell'infrastruttura ferroviaria relativi al binario, alla linea di contatto, agli impianti di segnalamento e alle telecomunicazioni, in maniera da indirizzare gli interventi manutentivi laddove tali parametri superano i livelli standard previsti.

Le linee ferroviarie sono classificate in classi, secondo le norme europee di riferimento, tenendo conto delle sollecitazioni a cui sono soggette. Fermo restando obiettivi di sicurezza omogenei, per ogni classe vengono ottimizzate le attività manutentive in funzione del livello di affidabilità richiesto, utilizzando specifici treni diagnostici. Al 31 dicembre 2024, RFI dispone di una flotta di 28 mezzi diagnostici (di cui 3 per la rete AV - AC), destinata ad

ampliarsi a circa 50 mezzi nei prossimi anni. Con l'obiettivo di creare uno strumento univoco ed efficace per il monitoraggio dello stato dell'infrastruttura, RFI si è anche dotata di un sistema informativo centralizzato, in modo da raccogliere e razionalizzare le informazioni fornite sia dai sistemi di diagnostica mobile sia dai sistemi di diagnostica fissa distribuiti sul territorio lungo tutta l'infrastruttura ferroviaria.

Negli ultimi anni, con l'evolvere delle tecnologie diagnostiche, le politiche manutentive della rete ferroviaria di tipo ordinario sono state modificate, passando da un approccio quasi esclusivamente di tipo ciclico a un approccio su condizione, in quelle attività dove è stato possibile applicare informazioni diagnostiche sullo stato della infrastruttura. Inoltre, si stanno sempre più sviluppando criteri per la manutenzione predittiva al fine di determinare l'intervento manutentivo più idoneo e al momento opportuno sulla base dell'andamento storico dei dati di diagnostica, delle attività di manutenzione e dell'andamento dei guasti, con attese ricadute positive in termini di ottimizzazione di mezzi e risorse.

Monitoraggio delle prestazioni di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria gestita da RFI

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

Dall'analisi degli incidenti significativi²⁹ emerge che nel 2024 sull'infrastruttura ferroviaria gestita da RFI sono stati registrati n. 126 incidenti significativi (n. 104 nel 2023) che, complessivamente, hanno causato 79 decessi e 35 lesioni gravi (oltre ai danni economici all'infrastruttura, al materiale rotabile coinvolto, a terzi e al disservizio ferroviario per interruzione superiore alle 6 ore su una linea principale).

²⁹ Secondo la classificazione adottata ERA: qualsiasi incidente che coinvolge almeno un veicolo ferroviario in movimento e causa almeno un decesso o un ferito grave (ospedalizzazione > 24h) oppure danni significativi a materiale, binari, altri impianti o all'ambiente, oppure un'interruzione prolungata del traffico, esclusi gli incidenti nelle officine, nei magazzini e nei depositi.

Tabella 22 – Danni alle persone³⁰

Tipologia	Decessi	Lesioni gravi
Dipendenti RFI (comprese le imprese appaltatrici)	1	1
Passeggeri	2	0
Utilizzatori di passaggi a livello	6	3
Persone che attraversano indebitamente la sede ferroviaria	70	31
Altra persona sul marciapiede	0	0
Altra persona non sul marciapiede	0	0
Totale	79	35

Fonte: FS

Per quanto attiene all'analisi delle cause che hanno determinato gli incidenti significativi, è da segnalare che 115 eventi sono riconducibili a fattori esterni al Gruppo.

Per quanto concerne l'incidentalità complessiva a responsabilità RFI, nel 2024 si sono registrati 82 eventi, di cui 8 sono risultati significativi e hanno riguardato:

- due collisioni di treno contro ostacoli;
- una collisione di treno contro alberi ingombranti il binario;
- un deragliamenti di mezzi d'opera;
- un deragliamenti di rotabili in manovra;
- due deragliamenti di mezzi di trazione o rotabili in composizione treno;
- una collisione tra treni marcianti nello stesso senso.

Parallelamente al monitoraggio delle prestazioni di sicurezza, effettuata mediante la classificazione ERA, il Gruppo monitora le prestazioni secondo i criteri emanati dalla UIC³¹, anche al fine di poter comparare la propria *performance* nel contesto internazionale. Gli

³⁰ Dati aggiornati all'8 gennaio 2025 e che potrebbero subire delle modifiche a seguito dei riscontri dell'Autorità competenti sui suicidi/tentati suicidi.

³¹ L'UIC (*Union internationale des chemins de fer*, in italiano Unione Internazionale delle Ferrovie), con sede a Parigi, è un'istituzione di normazione internazionale specializzata che coordina e standardizza le discipline e le classificazioni rilevanti nell'ambito del trasporto ferroviario. Gli incidenti tipici UIC – cioè quegli eventi che causano danni a persone o cose o all'ambiente e sono direttamente connessi con la circolazione ferroviaria – sono così classificati: collisione, deragliamenti, incendio al materiale rotabile, incidente che interessa le merci pericolose, incidenti ai passaggi a livello (collisioni contro ostacoli o veicoli). Sono esclusi dal computo gli investimenti a persone (compresi quelli verificatisi ai passaggi a livello), i danni alle persone causati da indebite salite/discese dai treni in movimento, i suicidi e i tentati suicidi. I parametri relativi ai danni causati dai suddetti incidenti a cui l'UIC fa riferimento sono analoghi a quelli degli incidenti significativi:

- almeno un morto nell'immediato o entro i successivi 30 gg dall'incidente;
- almeno un ferito grave (ospedalizzazione superiore alle 24h);
- danni al materiale rotabile / infrastruttura / terzi per un valore uguale o superiore a 150.000 euro;
- interruzione della circolazione su una linea principale per un periodo uguale o superiore alle 6h.

Questa tipologia di classificazione è finalizzata a misurare la sicurezza intrinseca dei sistemi ferroviari, considerando di minore importanza gli incidenti avvenuti a causa di indebiti comportamenti da persone esterne (violazioni d.P.R. n. 753 del 1980) avvenute nei contesti ferroviari.

incidenti tipici UIC sono pesati secondo un indice complessivo rispetto a parametri quali: la tipologia (treno contro treno, treno contro persone, treno contro veicoli, ecc.); l'entità dei danni alle persone (numero di decessi e di feriti); la categoria delle persone che hanno subito danni (eventuali violazioni da parte della persona); la responsabilità (endogena o esogena). Dei 14 incidenti tipici UIC avvenuti nel 2024 in ambito esercizio, 4 sono di natura esogena (ossia con responsabilità correlate a cause esterne al sistema ferroviario) mentre i rimanenti 10 sono relativi a cause riconducibili all'affidabilità della gestione del sistema ferroviario. Sul totale, gli incidenti tipici a responsabilità RFI registrati nel 2024 sono 7.

Sicurezza stradale

Il Gruppo ha l'obiettivo di garantire la sicurezza della viabilità nella rete in gestione, in linea con quanto previsto dal "Piano d'azione strategico della Commissione UE per la sicurezza stradale 2021-2030". Per il Gruppo, il concetto di sicurezza implica:

- progettare una strada sicura,
- mantenere una strada sicura,
- gestire una strada sicura.

Tali attività richiedono un impegno su oltre 32.000 chilometri di strade e autostrade e interessano diverse componenti dell'infrastruttura stradale, tra le quali la pavimentazione, gli impianti, i sistemi di ritenuta.

L'impegno per la sicurezza è garantito dalla sorveglianza della rete stradale, dal tempestivo intervento del personale di esercizio in caso di necessità e di emergenza, dalla Sala operativa nazionale, dalle Sale operative compartimentali e dalla gestione dei rapporti con gli organi di Polizia stradale e Protezione civile. Ogni intervento sulla rete è teso a incrementare il livello di sicurezza degli utenti nei suoi due aspetti di sicurezza attiva (prevenzione degli incidenti) e passiva (riduzione delle conseguenze). Le soluzioni tecnologiche adottate tendono a ridurre il tasso di incidentalità e di mortalità, aumentare i livelli di fluidità del traffico, monitorare costantemente la rete e migliorare il *comfort* alla guida. Per elevare gli *standard* di sicurezza della rete gestita sono stati implementati e monitorati vari sistemi tecnologici avanzati, come l'installazione di reti in fibra ottica, telecamere di videosorveglianza, stazioni meteorologiche e pannelli a messaggio variabile, per fornire informazioni in tempo reale sul traffico e consigli di guida.

Anas, per innalzare il livello di sicurezza degli utenti della strada, ha avviato il censimento di tutte le barriere presenti sulla rete, individuando eventuali difetti e valutandone lo stato, per definire le relative priorità di intervento. Parallelamente allo sviluppo di tecnologie e processi, Anas ha da tempo avviato iniziative di sensibilizzazione, diffondendo la cultura della sicurezza in viaggio e del rispetto delle regole del Codice della Strada. Le campagne vengono attuate in anticipo rispetto ai periodi critici per la circolazione stradale, utilizzando diversi mezzi di comunicazione. Il Gruppo, inoltre, gestisce la manutenzione ricorrente e programmata della rete stradale in concessione.

Nel corso del 2024 sono stati destinati circa 185 mln di euro alla manutenzione ricorrente per le attività connesse ai servizi invernali, alla manutenzione delle opere in verde, al ripristino localizzato della pavimentazione e delle barriere di sicurezza, alla pulizia del piano viabile, delle pertinenze, delle opere d'arte e idrauliche, nonché al pronto intervento a seguito di eventi imprevisti ed imprevedibili. Per la manutenzione programmata, invece, sono stati approvati 589 progetti per 1,81 mld di euro e consegnati cantieri per lavori pari a 1,64 mld di euro, finanziati principalmente dal Programma ponti, viadotti e gallerie e dall'atto aggiuntivo del Contratto di Programma 2016 - 2020, a seguito della delibera Cipess n. 43 del 2022. Tali interventi hanno riguardato principalmente il risanamento delle opere d'arte maggiori e minori, il ripristino superficiale e profondo del piano viabile e la relativa segnaletica. Per monitorare e supervisionare, in *real-time* ed in ottica predittiva, lo stato di conservazione delle parti che compongono le infrastrutture, al processo di ispezione visiva delle opere è stato affiancato un programma di monitoraggio strutturale del tipo SHM (*Structural Health Monitoring*), che combina sensoristica IoT³², piattaforme *Big Data* e algoritmi *Machine Learning*. Dal 2023 al 2026 si prevede il monitoraggio di 1.000 ponti, l'installazione di più di 10.000 sensori su un perimetro di oltre 1.000 campate e la gestione di oltre 3,69 GB di dati medi trasmessi giornalmente da ogni *router*. La manutenzione programmata prevede anche la sostituzione completa degli impianti tecnologici esistenti, progettando sistemi e apparecchiature che, mantenendo lo stesso livello di sicurezza, ottimizzano l'efficienza e riducono i consumi energetici.

³² I sensori IoT sono dispositivi elettronici che rilevano dati dall'ambiente e li trasmettono in formato digitale per l'elaborazione e l'analisi in tempo reale.

Monitoraggio delle prestazioni di sicurezza dell'infrastruttura stradale gestita da Anas

L'attività svolta da Infomobilità, struttura interna di RFI, consente di acquisire in tempo reale le informazioni sulla viabilità e di condividerle con le funzioni aziendali deputate alla comunicazione interna ed esterna. La relativa reportistica (mensile, trimestrale, semestrale e annuale), risultante di una mirata attività di *Data Analysis*, trasmessa alle singole Strutture territoriali e al *management* aziendale, consente un puntuale monitoraggio degli eventi, l'individuazione della loro tipologia e localizzazione, l'approfondimento delle cause - concause degli stessi e della loro eventuale ricorrenza sull'intera rete stradale Anas segmentata per tratte di 2 km. Il rilevamento statistico relativo al 2024 evidenzia un numero di incidenti pari a 17.941, di cui 6.357 sinistri classificati come "autonomi"³³. Gli eventi con esito mortale sono stati 420 mentre 6.702 eventi hanno rilevato la presenza di feriti. La raccolta dei dati e l'attività di *Data analysis* hanno interessato anche gli eventi meteorologici, consentendo l'invio alle Strutture territoriali - con cadenza mensile, trimestrale, semestrale e annuale - di una specifica reportistica relativa alle conseguenti criticità impattanti sulla rete viaria, tra i quali gli eventi classificati "allagamenti" e "frane". L'attività di monitoraggio e analisi degli eventi rilevati sulla rete in gestione ha consentito anche nel 2024, nel periodo estivo, di mappare gli incendi, consentendo di individuare potenziali criticità al fine di attuare tutte le azioni volte a mitigare il fenomeno.

³³ Si tratta dei casi di sinistri che non coinvolgono altri veicoli rispetto a quello guidato.

7. LE RISORSE UMANE

Le consistenze

Il numero dei dipendenti di FS, come evidenziato nelle tabelle che seguono, aumenta nel 2024 di 36 unità, mentre quello del Gruppo passa dalle 92.446 unità del 2023 alle 96.335 unità del 2024, con un incremento netto pari a 3.889 unità.

Tabella 23 - Consistenze a ruolo personale FS

(unità)

	2023	2024	Var. ass.
Dirigenti	120	121	1
Quadri	298	345	47
Impiegati/Operai	252	240	-12
Totale	670	706	36

Fonte: FS

Tabella 24 - Consistenza personale Gruppo FS

(unità)

	2023	2024	Var. ass.
Dirigenti	1.162	1.210	48
Quadri	13.871	14.884	1.013
Impiegati	45.420	47.825	2.405
Operai	31.993	32.416	423
Totale	92.446	96.335	3.889
<i>Consistenza media annua</i>	<i>89.398</i>	<i>92.573</i>	<i>3.175</i>

Fonte: FS

Tabella 25 - Consistenza personale con qualifica dirigenziale Gruppo FS

(unità)

Dirigenti al 31.12.2023	1.162
Entrate	160
Uscite	112
Dirigenti al 31.12.2024	1.210
<i>Consistenza media 2024</i>	<i>1.200</i>
<i>Consistenza media 2023</i>	<i>1.123</i>

Fonte: FS

Tabella 26 -Turnover personale Gruppo FS

(unità)

	2023	2024
Assunzioni da mercato	8.459	5.588
Assunzioni per reintegri giudiziali	1	-
Assunzioni per definizione contenzioso	25	5
Altre cause (operazioni societarie*, tempi determinati, navi traghetto, altro)	4.626	6.164
Totale entrate	13.111	11.757
Accessi al Fondo di sostegno al reddito	-	-
Accessi al Fondo incentivo all'esodo	400	422
Altre cessazioni (dimissioni, licenziamenti, scadenza contratto, operazioni societarie**)	5.626	7.446
Totale uscite	6.026	7.868
Saldo generale	7.085	3.889

(*) Anno 2024: +2.021 unità scaturiscono da variazioni del perimetro societario: Exploris (+537 unità in TX Logistik); concessioni QBUZZ (+1.484 unità).

(**) Anno 2024: -1.494 unità scaturiscono da variazioni del perimetro societario: Ferrovie del Sud Est (-1.486 unità); Anas International Enterprise (-7 unità); FS IR USA (-1 unità).

Fonte: FS

7.1 Il costo delle risorse umane

Le tabelle di seguito riportano alcune informazioni di dettaglio in merito alla dinamica delle retribuzioni annue di FS Spa e del Gruppo.

Tabella 27 - Costo del personale FS Spa

(valori in mgl)

Bilancio FS - Costo del personale	2023	2024	Var. ass.
Salari e stipendi	51.511	49.227	-2.284
Oneri sociali	15.156	14.519	-637
altri costi del personale a ruolo	-3.293	-9.158	-5.865
Trattamento di fine rapporto	3.197	3.151	-46
Accantonamenti e rilasci	-25	11.633	11.658
Totale personale a ruolo	66.546	69.372	2.826
Salari e stipendi	198	335	137
Oneri sociali	90	167	77
Totale personale autonomo e collaborazioni	288	502	214
Lavoro interinale, distaccato e stage	3.306	3.100	-206
altri costi collegati al personale	3.653	4.523	870
Totale altri costi	6.959	7.623	664
Totale costo del personale FS Spa	73.793	77.497	3.704

Fonte: FS

Il costo del personale di FS Spa registra un incremento complessivo pari a 3.704 mila euro.

In particolare, l'incremento del costo del "Personale a ruolo" di 2.826 mila euro rispetto all'esercizio precedente è imputabile all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento degli accantonamenti principalmente legati al fondo di *change management* (+11.658 mila euro);

- diminuzione degli “Altri costi del personale a ruolo” dovuta principalmente all’utilizzo del fondo accantonato in esercizi precedenti per incentivi all’esodo (-7.304 mila euro) e compensata dalla riduzione dei riaddebiti per personale distaccato (+1.355 mila euro);
- decremento delle voci “Salari, stipendi”, “Oneri sociali” e “Trattamento di fine rapporto” (-2.967 mila euro) derivante dalla riduzione della consistenza media dell’organico (-34 FTE).

Gli “Altri costi” del personale hanno subito un incremento pari a 664 mila euro, attribuibile principalmente ai maggiori costi per la formazione del personale.

Tabella 28 - Costo del personale Gruppo FS

(valori in mln)

	2023	2024	Var. ass.	Var. di area	Delta residuale
Salari e stipendi	3.862	4.125	263	-15	248
Oneri sociali	948	1.012	64	1	65
Altri costi del personale a ruolo	26	46	20	-	20
Trattamento di fine rapporto	219	231	12	1	13
Accantonamenti e rilasci	24	214	190	-2	188
Totale personale a ruolo	5.079	5.628	549	-15	534
Salari e stipendi	16	27	11	-	11
Altri costi pers. autonomo e collaborazioni	4	1	-3	-	-3
Totale personale autonomo e collaborazioni	20	28	8	-	8
altri costi	185	217	32	2	34
Totale costo del personale Gruppo FS	5.284	5.873	589	-13	576

Fonte: FS

Il costo del personale del Gruppo FS registra, al netto degli effetti della variazione area (13 mln di euro), un incremento complessivo pari a 576 mln di euro. In particolare, l’incremento delle voci “Salari e stipendi” (+248 mln di euro) e “Oneri sociali” (+65 mln di euro) è riconducibile principalmente alla crescita media (+4 per cento) dell’organico (FTE) nonché all’aumento del costo unitario del lavoro a seguito del rinnovo contrattuale e all’incremento delle competenze accessorie del personale. La variazione della voce “Accantonamenti e rilasci” (+188 mln di euro) è legata ai maggiori accantonamenti effettuati per contenzioso giuslavoristico, per incentivi all’esodo ed altre esigenze di natura contrattuale.

Tabella 29 - Costo del personale dirigenziale Gruppo FS

	2023	2024	Var. ass.
Salari e stipendi	176.976.303	194.867.392	17.891.089
Oneri sociali	61.565.097	66.229.043	4.663.945
altri costi del personale a ruolo	4.359.602	7.873.826	3.514.224
Trattamento di fine rapporto	9.197.769	10.106.989	909.221
Service Costs Tfr/CLC	2.391	3.173	781
Accantonamenti e rilasci	(489.422)	39.852	529.274
Totale personale dirigente a ruolo	251.611.741	279.120.275	27.508.534
Personale incaricato a tempo determinato	143.263	322.278	179.014
altri costi	1.870.048	2.033.105	163.057
Totale costo del personale dirigenziale	253.625.052	281.475.657	27.850.605

Fonte: FS

Tabella 30 - Retribuzioni/Costi totali e medi unitari dei dirigenti

	2023	2024
Retribuzioni (salari e stipendi) - personale dirigente (a)	176.976.303	194.867.392
Costo totale del personale dirigente (b)	253.625.052	281.475.657
Consistenza media del personale dirigente (c)	1.123	1.200
Retribuzione unitaria media (salari e stipendi) (a/c)	157.592	162.389
Costo del personale unitario medio (b/c)	225.846	234.563

Fonte: FS

Il costo unitario medio del personale dirigenziale del Gruppo registra un aumento di 8.717 euro.

Tabella 31 - Incidenza del costo del lavoro Gruppo FS

	2023	2024
Risorse Umane (media annua in unità)	89.398	92.573
Costo complessivo (mln euro)	5.284	5.873
Costo medio unitario (euro)	59.106	63.442
Ricavi totali (mln euro)	14.804	16.529
% Costi personale/Ricavi totali	35,7	35,5
Costi operativi (mln euro)	12.576	14.288
% Costi personale/Costi operativi	42,0	41,1

Fonte: FS

La tabella che precede dà conto del costo medio unitario del personale, pari a 63.442 euro (59.106 euro nel 2023); il costo complessivo del personale costituisce il 35,5 per cento dei ricavi totali e il 41,1 per cento dei costi operativi totali.

7.1.1 La selezione e il reclutamento del personale

Nel 2024 sono state implementate tutte le azioni di indirizzo e controllo necessarie a garantire, per le società del Gruppo, la piena attuazione del processo di *Talent Acquisition* secondo criteri

di gestione corretta, efficace e trasparente, già definiti dalla comunicazione organizzativa di Gruppo n. 72_v.02 del 17 giugno 2024, recante le “Linee Guida e Procedura in materia di *Talent Acquisition* del Gruppo FS”.

Il processo di reclutamento e selezione è completamente digitalizzato e tracciato sui sistemi informativi di Gruppo.

Sono state inoltre potenziate le *partnership* con il mondo istituzionale e accademico per sostenere e promuovere iniziative volte a favorire l’orientamento, la formazione e l’inserimento dei giovani nel mondo del lavoro, offrendo loro opportunità concrete di conoscere da vicino il Gruppo e confrontarsi con i *manager* di HR e di linea su progettualità reali attraverso attività di *networking*, PCTO³⁴, *company visit* e modalità innovative di selezione. In questo ambito, particolare attenzione è stata dedicata a iniziative rivolte all’*empowerment* femminile, alla promozione dell’equità di genere e alla valorizzazione delle diversità e del talento delle persone. È proseguita inoltre la collaborazione con il mondo accademico, formativo e della ricerca, rafforzando ulteriormente le *partnership* con enti universitari anche per lo sviluppo di competenze specialistiche strategiche per il *business*.

7.1.2 La politica retributiva

Nell’ambito delle Società del Gruppo FS Italiane, sono applicate diverse contrattazioni collettive.

In particolare, le principali Società del Gruppo (Ferrovie dello Stato Italiane Spa, Rete Ferroviaria Italiana Spa, Trenitalia Spa, Ferservizi Spa, Italferr Spa, FS Sistemi Urbani Spa, Italcertifer Spa, FS Logistix Spa, Mercitalia Rail Srl, Mercitalia Shunting&Terminal Srl, FS Security Spa, FSTechnology Spa, Trenitalia-Tper Scarl, Terminali Italia Srl, FS Park Spa, Cremonesi Workshop Srl, FS Treni Turistici Italiani Srl, FS International Spa, Grandi Stazioni Rail Spa, FS Energy Spa e Fondazione FS Italiane) applicano il CCNL della Mobilità-Area contrattuale Attività Ferroviarie sottoscritto da Agens e le Organizzazioni sindacali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Ultrasporti, Ugl Ferrovieri, Fast Confsal e Orsa Ferrovie del 22 maggio 2025. Nelle medesime Società, ad eccezione di Mercitalia Shunting&Terminal Srl, trova applicazione la medesima contrattazione collettiva di secondo livello rappresentata dal Contratto Aziendale

³⁴ PCTO sta per Percorsi per le Competenze Trasversali e per l’Orientamento. Si tratta di un elemento dell’offerta formativa delle scuole superiori italiane, rivolto agli studenti dell’ultimo triennio, che consente agli studenti di svolgere un periodo di pratica presso aziende o enti.

di Gruppo FS Italiane del 22 maggio 2025.

Nelle altre Società del Gruppo sono, invece, applicati altri CCNL, in considerazione dello specifico settore di appartenenza. In particolare, nelle Società operanti nel trasporto pubblico locale trova applicazione il CCNL Autoferrotranvieri-Internavigatori sottoscritto da Asstra, Anav, Agens e le OO.SS. Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Taf e Faisa-Cisal l'11 dicembre 2024 (es.: Busitalia Sita Nord, FS Sud Est), mentre nelle realtà attive negli altri comparti è adottata la contrattazione di riferimento (es. CCA Anas per i dipendenti Anas, CCNL Confitarma per i dipendenti di Blufferries e Blujet, CCNL Edili per i dipendenti di Infrarail, CCNL Credito per i dipendenti di Fercredit, CCNL Metalmeccanici per i dipendenti di Savit). Con riferimento al personale dirigente, in tutte le Società del Gruppo FS, viene applicato il CCNL dei Dirigenti delle aziende produttrici di beni e servizi sottoscritto da Confindustria e Federmanager il 13 novembre 2024.

In considerazione del consolidamento del ruolo del Gruppo quale attore principale nella definizione e attuazione PNRR, la gestione delle dinamiche retributive aziendali nel 2024 è avvenuta – in continuità con l'anno precedente – in modo mirato e selettivo, con un *focus* particolare sui giovani talenti e sui ruoli di maggiore impatto strategico.

L'offerta retributiva complessiva del Gruppo FS prevede, per i dirigenti, per le risorse quadro che ricoprono posizioni ritenute di particolare rilevanza per la missione aziendale, nonché per talune specifiche professionalità di particolare rilevanza per il raggiungimento degli obiettivi di *business*, un sistema di incentivazione di breve termine formalizzato MBO (*Management By Objectives*), in cui la componente variabile della retribuzione è correlata al raggiungimento di specifici indicatori di *performance* preventivamente individuati e determinati in coerenza con gli obiettivi aziendali. In particolare, nel 2024, tenuto conto del consolidamento del ruolo del Gruppo FS nell'attuazione degli investimenti previsti dal PNRR destinati al potenziamento tecnologico della rete ferroviaria e immobiliare e al rinnovamento di treni e bus della flotta FS, il sistema di incentivazione è stato realizzato con l'obiettivo prioritario di focalizzare l'attenzione del *management* sul raggiungimento dei risultati economico-finanziari e di PNRR, confermando la sostenibilità quale principio fondamentale delle strategie del Gruppo.

Gli obiettivi, prevalentemente di tipo quantitativo, ovvero economici-finanziari-tecnici oppure di progetto, sono stati assegnati secondo una logica *top-down* definita dal vertice

aziendale, in coerenza con le indicazioni e le priorità aziendali dell'anno. Nella fase di definizione degli obiettivi, particolare rilevanza è stata assegnata agli indicatori relativi alle politiche di sostenibilità ambientale e sociale, che si è confermata come principio fondamentale delle strategie di Gruppo. Anche nel sistema MBO 2024, in continuità con quanto realizzato negli anni precedenti, sono stati previsti obiettivi correlati sia all'apprezzamento della prestazione individuale (indicatori collegati direttamente alle responsabilità connesse alla posizione ricoperta), sia ai risultati economici/qualitativi di Gruppo e/o società. Nel sistema sono previste modalità di valorizzazione differenziate rispetto alla natura dei singoli indicatori (progetti, tipologia di obiettivi economico/quantitativi).

Per tutta la popolazione coinvolta nel sistema di incentivazione 2024 è stata prevista l'assegnazione trasversale di obiettivi "comuni" economico-finanziari e di sostenibilità ambientale focalizzati sulla riduzione delle emissioni di CO₂, rafforzando in tal modo l'impegno verso il raggiungimento di obiettivi strategici per il Gruppo nel suo complesso.

7.1.3 La formazione

Nel 2024, il Gruppo FS ha rafforzato il proprio impegno nella formazione e nello sviluppo delle competenze attraverso l'applicazione della Nuova *Policy* sul Sistema di *Talent Management*, che ha introdotto questionari di *feedback* per favorire la consapevolezza individuale. Piani di apprendimento per promuovere l'autosviluppo e *Calibration Meeting* per garantire un migliore allineamento tra competenze e opportunità di carriera. Inoltre, è stata adottata una nuova metodologia di valutazione per *Senior* e *Middle Manager*, volta a individuare punti di forza e aree di miglioramento per lo sviluppo della *leadership*, mentre un progetto pilota dedicato ai "giovani talenti" ha sperimentato un approccio innovativo, supportato da strumenti digitali.

Sul fronte della formazione, il Gruppo ha proseguito il percorso di innovazione delle metodologie e tecnologie, rendendo i percorsi più accessibili, agili e vicini ai bisogni di apprendimento delle proprie persone. Particolare attenzione è stata dedicata alla sensibilizzazione su ambiente e sostenibilità, al potenziamento delle competenze tecniche e di ruolo, anche a livello internazionale, e alla creazione di *Academy* di famiglia professionale per garantire le competenze strategiche necessarie al *business*. Infine, è stato introdotto un

nuovo *Learning Management System* e sono state implementate applicazioni per l'automatizzazione dei relativi processi.

Nel 2024 il numero medio di ore di formazione per dipendente è stato pari a 73,6.

Per lo sviluppo delle competenze, il Gruppo FS ha creato due processi distinti ma complementari.

- *People review*: si focalizza sul contributo fornito dalle persone e definisce i piani di sviluppo basati sui risultati ottenuti;
- *Performance Review*: valuta le *performance* attuali delle persone del Gruppo FS.

Nel 2024, il Gruppo FS ha coinvolto attraverso il sistema di Talent Management 26.711 dipendenti (di cui 6.902 donne) nel processo di *People Review* e 20.423 dipendenti (di cui 5.489 donne) nel processo di *Performance Review*. Nel processo di *People Review* sono stati definiti 12.113 Piani di apprendimento individuali, che permettono ai dipendenti di contribuire attivamente al proprio autosviluppo, e sono stati valorizzati 2.115 dipendenti, garantendo la copertura delle posizioni di responsabilità in base alle esigenze del *business*.

7.1.4 La sicurezza e la salute sul lavoro

Il Piano strategico 2025-2029, presentato il 12 dicembre 2024, riconosce al Gruppo FS il ruolo di *Mobility Leader*, anche in ambito europeo, nel trasporto integrato e sostenibile di persone e merci attraverso gli investimenti per la realizzazione di una mobilità intermodale basata su sostenibilità, sicurezza ed eccellenza, al fine di rispondere alle crescenti sfide del mercato e alle esigenze di una società proiettata verso il futuro.

La Sicurezza rappresenta uno dei programmi trasformativi del Piano strategico 2025-2029, con impatto trasversale a tutti gli ambiti di *business*, e riveste un ruolo fondamentale nell'accompagnare il percorso evolutivo del Piano e abilitare la crescita del Gruppo.

Nel corso del 2024 sono proseguiti i lavori relativi al Protocollo FS-Inail, sottoscritto nel 2022 per il rafforzamento delle politiche di prevenzione e tutela della salute e della sicurezza sui luoghi di lavoro e per la progettazione e lo sviluppo di soluzioni innovative (tecnologiche, organizzative e comportamentali) applicate alla salute e sicurezza. Le principali aree tematiche oggetto di attività hanno riguardato:

- la sperimentazione di tecnologie digitali applicate a persone, attrezzature e macchine e la diffusione di buone pratiche di prevenzione nell'ambito dei cantieri di realizzazione delle

opere infrastrutturali e di manutenzione, con particolare riferimento al lotto Bovino-Orsara della tratta ferroviaria Napoli-Bari;

- iniziative di comunicazione, informazione e formazione per la promozione della cultura della salute e sicurezza sul lavoro e per rafforzare le competenze del personale nella gestione del rischio;
- iniziative di collaborazione tra la Direzione sanità di RFI e Inail in materia di formazione, prevenzione e ricerca in ambito medicina e igiene del lavoro.

Nell'ultimo trimestre 2024, le società del Gruppo hanno organizzato la sesta edizione dei *Safety Day* societari, incontri ed eventi realizzati per la condivisione dei progetti di miglioramento della prevenzione e che hanno coinvolto tutti i livelli organizzativi delle singole società. In tali occasioni, alla presenza del *management*, i dipendenti che si sono contraddistinti per iniziative o comportamenti virtuosi in ambito salute e sicurezza sono stati premiati con la consegna di riconoscimenti artistici forniti da FS Spa.

Nella successiva tabella si presentano i dati relativi agli infortuni verificatisi nel quinquennio 2020-2024, sia in occasione di lavoro che *in itinere*, e l'indice di incidenza (numero di infortuni in occasione di lavoro*consistenze medie del personale/1000).

Tabella 32 -Infortuni indennizzati Inail 2020-2024*

Anno	Infortuni in occasione di lavoro	Indice di incidenza	Infortuni in itinere
2024	1.131	15,24	317
2023	1.023	14,31	273
2022	939	13,82	240
2021	909	15,28	236
2020	835	13,98	199

* Il perimetro di rendicontazione per gli anni 2022-2024 comprende le seguenti società: Anas, FSTechnology, Ferrovie dello Stato Italiane, RFI, Trenitalia, Ferservizi, Italferr, Busitalia Sita Nord, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail, Italcertifer e FS Sistemi Urbani. Negli anni 2020 e 2021 non risultano comprese nel perimetro le società Anas e FSTechnology.

Fonte: FS

8. IL CONTENZIOSO E I PROCEDIMENTI INNANZI ALLE AUTORITÀ

8.1. Il contenzioso del lavoro

Al 31 dicembre 2024 risultano pendenti n. 2.846 giudizi proposti da n. 6.534 ricorrenti; nell'anno sono stati notificati n. 2.010 nuovi ricorsi.

Anche per il 2024, l'acquisizione del contenzioso della società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl ha determinato un incremento complessivo delle vertenze, che comunque nel tempo si sono gradualmente ridotte, per le iniziative intraprese. Al riguardo, rilevano soprattutto gli interventi gestionali, laddove portano ad una riduzione dell'incidentalità.

La seguente tabella evidenzia l'andamento dei contenziosi pendenti dal 2017 al 2024.

Tabella 33 - Contenziosi pendenti Gruppo FS

Anno di riferimento	N. contenziosi pendenti
31.12.2024	2.846
31.12.2023	2.333
31.12.2022	2.561
31.12.2021	2.603
31.12.2020	2.926
31.12.2019	3.023
31.12.2018	3.322
31.12.2017	3.910

Fonte: FS

Quanto all'oggetto del contenzioso, si segnalano, tra l'altro, domande:

- volte ad ottenere il risarcimento dei danni per esposizione all'amianto nel corso dell'attività lavorativa, proposte da dipendenti o eredi di dipendenti deceduti. Si specifica in proposito che per tale materia, pur essendo contenuto il numero di vertenze, assume rilievo l'entità economica delle relative rivendicazioni. In particolare, su un totale di n. 172 cause pendenti nel 2024 (n. 133 nel 2023), sono state rese n. 17 sentenze di condanna la cui esecuzione ha comportato un esborso di 4.259.840 euro; sono state sottoscritte n. 6 conciliazioni giudiziali che hanno comportato il pagamento di un importo complessivo di 1.824.544 euro; sono state sottoscritte n. 8 conciliazioni stragiudiziali per un importo complessivo di 2.540.000 euro;
- per il riconoscimento di mansioni superiori (129 ricorsi rispetto ai 160 del 2023);

- di accertamento della nullità del termine apposto al contratto di lavoro, con conversione di quest'ultimo in contratto di lavoro a tempo indeterminato. Al 31 dicembre 2024, risultavano pendenti n. 22 vertenze promosse complessivamente da 41 lavoratori del settore navigazione di RFI (n. 20 giudizi nel 2023, promossi da 42 lavoratori);
- di riconoscimento del rapporto di lavoro subordinato alle dipendenze delle società del Gruppo, avanzata da dipendenti delle ditte appaltatrici (n. 46 cause pendenti, rispetto alle 63 del 2023);
- di pagamento delle retribuzioni e del Tfr non corrisposti dal datore di lavoro ai sensi dell'art. 29, c. 2, d.lgs. n. 276 del 2003 (n. 172 giudizi proposti da n. 382 ricorrenti nell'anno 2024 rispetto ai 233 giudizi proposti da n. 546 dipendenti delle ditte appaltatrici nel 2023);
- volte all'ottenimento dell'integrazione della retribuzione percepita durante le giornate di assenza per ferie, computata secondo le previsioni della contrattazione collettiva nazionale ed aziendale (n. 1649 ricorsi pendenti al 31 dicembre 2024 rispetto ai n. 980 ricorsi pendenti al 31 dicembre 2023)³⁵.

8.2. Il contenzioso civile, amministrativo e penale rilevante

Si indica, di seguito, il contenzioso di maggiore rilevanza, rinviandosi a quanto riferito da questa Sezione, illustrandosene lo sviluppo.

Procedimento penale *ex* d.lgs. n. 231 del 2001 FSSU

Il giorno 18 luglio 2024 è stato notificato a FS Sistemi Urbani un avviso di garanzia *ex* art. 57 d.lgs. 231 del 2001 emesso dalla Procura della Repubblica di Milano nell'ambito del procedimento rubricato al n. 4700/2021 RGNR. La contestazione avanzata nei confronti della società attiene alla presunta violazione degli artt. 5 e 24 del d.lgs. n. 231 del 2001 in relazione a condotte poste in essere da un dirigente del Gruppo FS, non in forza a FSSU, al quale è contestata la fattispecie prevista dall'art. 353 *bis* c.p. - reato presupposto della responsabilità dell'Ente che sarebbe stato commesso nell'interesse e a vantaggio di FSSU - per condotte

³⁵ Per completezza, si segnala il contenzioso promosso nei confronti delle società del Gruppo che applicano il Ccnl Autoferrotranvieri, avente ad oggetto la richiesta di ricalcolo del Tfr; la domanda, avanzata da operatori di esercizio (autisti di bus), per l'attribuzione di riposi non concessi e la liquidazione della relativa indennità risarcitoria; la retribuzione di ferie (in proposito, si specifica che: il contenzioso, attivato da dipendenti ed *ex* dipendenti, seppure analogo a quello pendente per le società del Gruppo che applicano il Ccnl Mobilità, presenta peculiarità collegate al numero (elevato) di indennità per le quali si richiede l'inclusione nella retribuzione feriale ed alla fonte contrattuale di derivazione (Ccnl Autoferrotranvieri).

attinenti alla determinazione del contenuto dell'avviso di ricerca di immobile ad uso ufficio pubblicato dal MIT a marzo 2024. Il citato procedimento è stato trasferito per competenza territoriale alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma.

“Sconto K2”

Per quanto attiene alla vicenda del c.d. “Sconto K2”³⁶, con sentenza n. 3460 del 1° marzo 2023 il Tribunale civile di Roma ha definito il giudizio promosso da Trenitalia per la ripetizione dell'indebito derivante dalla mancata restituzione, riferita al periodo 1° dicembre 2005 - 31 dicembre 2007, di importi riconducibili allo “Sconto K2”. Con tale sentenza, RFI è stata condannata al pagamento in favore di Trenitalia di 144.517.283 euro ed in favore di Mercitalia Rail di 91.315.687 euro oltre spese legali e interessi dalla sentenza al saldo per un totale, comprensivo di interessi, di circa 250 mln di euro; è stata respinta la domanda di manleva proposta da RFI nei confronti di Mit e Mef.

Avverso la suddetta sentenza, RFI ha notificato, a luglio 2023, atto di citazione in appello e contestuale istanza di sospensiva contro Trenitalia, Mercitalia Rail, Mit e Mef. Si sono costituite Trenitalia e Mercitalia Rail nonché Mit e Mef.

Con ordinanza del 22 febbraio 2024, la Corte di Appello di Roma, in accoglimento dell'istanza presentata da RFI, ha sospeso l'efficacia esecutiva della sentenza di primo grado rinviando la causa per la discussione orale all'udienza del 23 giugno 2026.

Arbitrato RFI-FS Logistix (ex Mercitalia Logistics SpA)

L'8 luglio 2022, RFI e FS Logistix (già Mercitalia Logistics Spa) hanno sottoscritto un accordo, con il quale è stata devoluta ad un collegio arbitrale irrituale la soluzione della controversa insorta tra le parti che traeva origine da una richiesta di FS Logistix a RFI, di rifusione di spese, per circa 35,9 mln di euro, che la società ha dichiarato di aver sostenuto in vista di una operazione di valorizzazione immobiliare per la bonifica ambientale e bellica relativa all'ex terminale merci di Milano smistamento. Il compendio, originariamente di proprietà di RFI, nel 2008 era stato trasferito a FS Logistix mediante un'operazione di scissione.

³⁶ Il d.m. Mit n. 94T/2000 aveva disposto a favore delle imprese ferroviarie sconti temporanei, a parziale compensazione degli “extra costi di condotta” derivanti dall'arretratezza tecnologica della rete. A seguito dell'adozione del d.m. Mit n. 92T/2007 i contributi non sono stati più erogati; ne è scaturito un lungo contenzioso che si è concluso, in data 22 febbraio 2013, con una serie di pronunciamenti del Consiglio di Stato che ha confermato l'illegittimità del d.m. Mit n. 92T/2007.

Con le determinazioni arbitrali del 26 aprile 2023, il Collegio ha stabilito che, una volta esaurito il fondo di ristrutturazione assegnato da RFI a FSX in sede di scissione, RFI potrà essere chiamata a rispondere degli oneri di bonifica in virtù del principio di solidarietà tra società scissa e società beneficiaria, nonché dell'applicazione del principio normativo "chi inquina paga", nei limiti previsti da tale principio.

Il lodo ha tuttavia risolto solo parzialmente la questione, poiché le due società hanno fornito interpretazioni divergenti, determinando una situazione di stallo. Sono proseguite le interlocuzioni tra le parti. Alla data del 22 maggio 2026 non risultano aggiornamenti di rilievo.

Revoca di amministratori

In relazione ai giudizi intentati da alcuni *ex* consiglieri di amministrazione aventi ad oggetto la ritenuta mancanza di giusta causa nelle revoche che li hanno riguardati, in data 12 dicembre 2023 è stata pubblicata la sentenza n. 18224 con la quale il Tribunale di Roma ha rigettato le domande dagli stessi promosse condannandoli, in solido tra loro, alla rifusione delle spese di lite in favore di FS. In data 21 maggio 2024, alcuni di loro hanno notificato ad FS atto di citazione in appello per la riforma della sentenza di primo grado.

Nelle more, intervenuto il decesso del difensore costituito di FS, il giudizio è stato interrotto e, quindi, riassunto dagli appellanti con ricorso notificato il 16 aprile 2025. FS si è costituita nel giudizio riassunto. La Corte d'Appello di Roma ha rinviato la causa per discussione all'udienza del 14 febbraio 2028.

Emolumenti *ex Ad*

Il contenzioso fa riferimento all'elargizione premiale che venne riconosciuta al Presidente e *Ad pro tempore* di FS (per il periodo 2001 - 2004) dal Cda su proposta formulata dal comitato compensi *pro tempore*. Dalla vicenda è scaturita un'azione di ripetizione e un giudizio contro gli *ex* amministratori ed *ex* componenti del comitato compensi della società.

Quanto al primo giudizio, il 15 maggio 2023 è stata pubblicata sentenza n. 3456/2023 con la quale la Corte di appello di Roma si è espressa favorevolmente per la ripetizione a FS ex art. 2033 c.c. del premio indebitamente riconosciuto a suo tempo all'*Ad* e, in parziale riforma della sentenza di primo grado, ha ridotto l'importo da restituire ad euro 2.498.266 (oltre

interessi legali dalla data dell'erogazione, 25 maggio 2004, al saldo), considerando legittima una parte del premio allo stesso elargito. La Corte di appello ha, infatti, affermato che il Cda aveva la competenza a statuire sui compensi per l'opera prestata come Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, ma non altrettanto sulla quota di remunerazione riferita a cariche rivestite in altre società (anche se controllate dalla stessa FS).

Avverso la suddetta sentenza della Corte di appello di Roma in data 15 dicembre 2023 l'ex Presidente del Cda e Ad ha notificato a FS ricorso per cassazione. FS si è costituita nel giudizio di cassazione depositando controricorso.

Nel frattempo, sono state avviate, nei confronti del medesimo, azioni esecutive, tra cui la procedura di pignoramento immobiliare davanti il Tribunale di Genova, che ha consentito di recuperare l'importo di 1.807.718,46 euro.

Per quanto attiene, invece, all'azione di responsabilità *ex art.* 2393 c.c. nei confronti degli ex amministratori, con sentenza n. 4890/2023 del 6 luglio 2023 la Corte di appello di Roma, in parziale accoglimento dell'appello proposto e riforma della sentenza di primo grado, ha condannato gli allora amministratori, in solido tra loro, alla restituzione in favore di FS dell'importo di 2.498.266 euro oltre interessi legali (dal 25 maggio 2004 al saldo), condannandoli al pagamento del 50 per cento delle spese di entrambi i gradi di giudizio.

Contro la predetta sentenza della Corte di appello di Roma sono stati proposti due ricorsi in Cassazione (notificati, rispettivamente, in data 26 gennaio 2024 e in data 6 febbraio 2024).

FS si è costituita con controricorso e ricorso incidentale e si è in attesa della fissazione dell'udienza.

Arriva, Co.Tr.A.P. e Ferrotramviaria c/ Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici e FS

Con sentenza n. 6983/2024 pubblicata il 5 agosto 2024, il Consiglio di Stato ha accolto l'appello di Arriva + altri (tra cui ANAV³⁷) e, in riforma della sentenza di primo grado, ha annullato il decreto del 4 agosto 2016, n. 264 con cui il Mit aveva disposto il trasferimento della totalità delle partecipazioni detenute in FSE a favore di FS, previa disapplicazione dell'art. 1, comma 867, della legge 208 del 2015, nella parte in cui prevedeva lo stanziamento

³⁷ ANAV sta per "Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori" e rappresenta le imprese nel settore del trasporto pubblico locale, del noleggio autobus e delle autolinee. Fondata nel 1944, ANAV ha un ruolo centrale nel promuovere e sviluppare il trasporto pubblico in Italia, con oltre 600 imprese associate e una flotta di 47.000 autobus.

di 70 mln di euro in favore di FSE. In buona sostanza il Consiglio di Stato, aderendo all'interpretazione fornita dalla CGUE cui ha devoluto, ai sensi dell'art. 267, par. 1, lett. a), TFUE, la relativa questione pregiudiziale, ha qualificato come aiuti di Stato sia lo stanziamento di 70 mln di euro sia il trasferimento della partecipazione di FSE, dal Mit ad FS. A seguito della suddetta sentenza del Consiglio di Stato, sono stati incardinati i giudizi di:

1) ottemperanza;

2) risarcimento del danno.

1) Nel particolare, con ricorsi notificati, rispettivamente, l'8 dicembre 2024 e il 12 febbraio 2025 ANAV ha spiegato ottemperanza c.d. per equivalente (*ex art. 112, comma 3, c.p.a.*), mentre Arriva, Co.Tr.A.P. e Ferrotramviaria hanno agito per l'ottemperanza *ex artt. 112, comma 1, c.p.a.* FS e FSE si sono regolarmente costituite in entrambi i giudizi, che su istanza del MIT sono stati discussi congiuntamente all'udienza camerale del 12 giugno 2025.

All'esito, il Consiglio di Stato si è riservato.

OTTEMPERANZA ANAV: Con sentenza n. 961/2026 del 6 febbraio 2026 il Consiglio di Stato ha dichiarato il ricorso inammissibile per carenza di legittimazione rispetto all'azione di ANAV. **OTTEMPERANZA ARRIVA ITALIA + ALTRI:** Con Ordinanza n. 990/2026 del 6 febbraio 2026 il Consiglio di Stato ha disposto il rinvio pregiudiziale alla Corte di giustizia UE, ai sensi dell'art. 267 TFUE, ponendo la seguente questione pregiudiziale:

“a) se gli articoli 107 e 108 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione Europea, come interpretati dalla sentenza della CGUE del 14 dicembre 2019 nel caso C - 385 /18, nelle circostanze di fatto e di diritto dianzi richiamate, ostano, ingenerale, al recupero degli aiuti di Stato dichiarati illegali nell'ambito del procedimento di accesso agli strumenti di regolazione della crisi e dell'insolvenza disciplinati dagli articoli 40 e seguenti del decreto legislativo 12 gennaio 2019, n. 14;

b) in caso negativo, se lo consentano in particolare qualora, negli accordi di ristrutturazione dei debiti di cui all'art.57, ove omologati ai sensi dell'articolo 48, commi 4 e 5, che riguardino il soggetto beneficiario di detti aiuti, si preveda che questi conferisca il ramo d'azienda a una nuova società, poi ceduta alla propria controllante, a compensazione del debito derivante dall'obbligo di restituzione dell'aiuto, o se, al contrario, ciò costituisca un trasferimento in regime di continuità economica e, dunque, una elusione dell'obbligo di recupero dell'aiuto di Stato illegale”.

Il 17 marzo 2026 la Corte di Giustizia UE ha notificato la domanda di rinvio pregiudiziale e pertanto, entro il 28 maggio, le parti sono state invitate a depositare le proprie osservazioni

scritte. Tali deduzioni sono state depositate in data 27 maggio 2026; la CGUE dovrà quindi fissare l'udienza di discussione.

2) In data 1° aprile 2025 Arriva, Co.Tr.A.P. e Ferrotramviaria hanno notificato atto di citazione con il quale hanno convenuto davanti al Tribunale di Roma FSE e FS oltre a Mit, Presidenza del consiglio e Mef, per sentirle condannare al risarcimento dei danni subiti, quantificati in circa 66 mln di euro; inoltre, le medesime società hanno chiesto la condanna *ex art. 2598, n. 3 c.c.* di FSE e FS, cui hanno addebitato condotte qualificate come atti di “concorrenza sleale”. Sia FS che FSE si sono costituite in giudizio. Con ordinanza del 22 dicembre 2025 il Tribunale di Roma ha provveduto sulle istanze istruttorie formulate dalle parti e, in accoglimento della richiesta di parte attrice, ha ammesso Consulenza Tecnica d’Ufficio, fissando l’udienza dell’8 marzo 2028 per la decisione. Nel frattempo, in data 10 febbraio 2026, FS ha notificato ricorso per regolamento preventivo di giurisdizione innanzi alla Corte di Cassazione a Sezioni Unite (R.G. n. 3310/2026), avente ad oggetto la questione di carenza di giurisdizione eccepita nell’ambito del giudizio risarcitorio di cui trattasi. Con ordinanza del 24 aprile 2026, in accoglimento dell’istanza di FS, il Tribunale ha disposto la sospensione del giudizio, ritenendo che il ricorso per regolamento di giurisdizione proposto da FS - ed al quale ha aderito FSE - non sia manifestamente inammissibile né infondato.

Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici Srl

a) Procedura di concordato preventivo

A seguito del perfezionamento dell’operazione di trasferimento dal Mit a FS della titolarità della partecipazione rappresentativa dell’intero capitale sociale di FSE (di cui al decreto del Mit del 4 agosto 2016), in data 12 gennaio 2017 FSE ha depositato innanzi al Tribunale di Bari ricorso ai sensi dell’art. 161, comma 6, legge fallimentare al fine di ottenere l’ammissione della società alla procedura di concordato preventivo “in bianco”. Con ricorso del 16 maggio 2017, la società ha depositato il piano e la proposta di concordato. FSE è stata quindi ammessa alla procedura di concordato preventivo con decreto del Tribunale di Bari del successivo 12 giugno 2017. Con provvedimento del 10 luglio 2018, il Tribunale di Bari ha omologato il concordato preventivo proposto da FSE.

Il passivo concordatario, a seguito dei successivi adeguamenti, è stato quantificato in

complessivi 286.986.292 euro (passivo concordatario rettificato) di cui:

- 88.412.793 euro creditori prededucibili;
- 59.217.626 euro creditori privilegiati;
- 125.308.653 euro creditori chirografari;
- 14.047.220 euro creditori postergati.

Alla data del 26 novembre 2024, con riguardo al passivo concordatario, sono stati effettuati pagamenti per complessivi 194.338.856 euro. Il concordato, dunque, risulta sostanzialmente eseguito al netto dei cd. “creditori contestati” e irreperibili.

A seguito della già richiamata sentenza del Consiglio di Stato n. 6983/2024 del 5 agosto 2024, alcuni creditori in data 2 ottobre 2024 hanno chiesto l’annullamento e/o la revoca del concordato e del relativo decreto di omologazione. Il 13 gennaio 2025 il Tribunale di Bari ha respinto il ricorso, condannando i creditori ricorrenti al pagamento delle spese processuali. Il provvedimento di omologa è passato in giudicato.

b) Domanda di accesso agli strumenti di regolazione della crisi previsti dal Codice della Crisi d’Impresa e dell’Insolvenza

A seguito della pubblicazione della Sentenza del Consiglio di Stato n. 6983/2024, di cui innanzi, FSE si è attivata al fine di attuare le iniziative di propria competenza. In particolare, il Consiglio di amministrazione della società, al fine di ottemperare alla citata sentenza, ha approvato le necessarie rettifiche contabili (i.e. cancellazione della posta contabile del valore di 70 mln di euro relativa al credito nei confronti del Mit avente ad oggetto lo stanziamento; accantonamento di un fondo rischi di importo pari a 73,3 mln di euro, corrispondente all’ammontare degli apporti di capitale effettuati dal socio FS a seguito del trasferimento) in conseguenza delle quali la situazione economica-patrimoniale di FSE, al 31 agosto 2024, evidenziava un patrimonio netto negativo per circa 125,7 mln di euro.

Con comunicazione del 13 dicembre 2024 il socio FS ha rappresentato agli organi sociali di FSE l’indisponibilità a procedere alla ricapitalizzazione essendo, tale opzione, incompatibile con il disposto della sentenza del Consiglio di Stato nonché, con la normativa europea in materia di aiuti di Stato, invitando la società ad adottare le azioni conseguenti.

Data l’impossibilità di far fronte all’indebitamento finanziario maturato nei confronti del socio FS (principale creditore di FSE), il Cda di FSE, in data 27 dicembre 2024, ha deliberato

di intraprendere la procedura per l'accesso ad uno strumento di regolazione della crisi e dell'insolvenza, depositando ricorso presso il Tribunale di Bari, con riserva di deposito della proposta, del piano e/o degli accordi.

Il Tribunale di Bari in data 16 gennaio 2025 ha emesso decreto *ex art. 44*, comma 1 c.c.: il termine inizialmente concesso per il deposito della documentazione è stato successivamente prorogato su istanza della stessa FSE.

Tra il 13 e il 15 maggio 2025 FSE, FS e altre società del Gruppo hanno sottoscritto un accordo di ristrutturazione dei debiti *ex art. 57* del d.lgs. 12 gennaio 2019, n. 14. Tale accordo prevede, tra le altre, l'avvio della liquidazione della società, la costituzione di una *NewCo* ed il conseguente conferimento del ramo d'azienda, la cessione integrale delle quote rappresentative dell'intero capitale sociale della *NewCo* a FS, la ristrutturazione del debito verso le società del Gruppo, la ristrutturazione del debito verso i fornitori.

Con ricorso depositato il 19 maggio 2025 FSE ha chiesto al Tribunale di Bari l'omologazione dell'accordo di ristrutturazione. Il 16 giugno i Commissari giudiziali hanno depositato parere favorevole alla omologazione dell'accordo.

Avverso la domanda di omologazione sono state proposte ben tre opposizioni (l'una da parte di un *ex* dipendente di FSE, l'altra da parte di ANAV, la terza da parte di un creditore contestato nell'ambito del piano di concordato del 2017).

Il Tribunale di Bari, con sentenza n. 220 del 1° agosto 2025, ha omologato l'AdR e rigettato le opposizioni presentate.

Avverso tale sentenza ANAV ha proposto reclamo e contestuale istanza di sospensione, alla Corte di appello di Bari che, con decreto del 28 ottobre 2025, ha rigettato l'istanza cautelare di sospensione dell'esecuzione dell'accordo e fissato l'udienza per il merito al 27 gennaio 2026, poi rinviata al 3 marzo 2026. In tale sede, ANAV ha reiterato l'istanza di sospensione dell'efficacia esecutiva dell'Accordo di Ristrutturazione omologato, deducendo, quale fatto nuovo, il rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea disposto in data 6 febbraio 2026 dal Consiglio di Stato nell'ambito del giudizio di ottemperanza (R.G. n. 1253/2025).

Con provvedimento comunicato in data 15 aprile 2026, la Corte d'Appello di Bari ha dichiarato inammissibile la nuova istanza di sospensione dell'efficacia esecutiva dell'Accordo di Ristrutturazione rilevando, tra l'altro, che, una volta rigettata, la misura inibitoria non è

reiterabile e che non trova applicazione, neppure in via analogica, la disciplina cautelare ordinaria, in considerazione della specialità e della celerità proprie del rito concorsuale.

Quanto al procedimento principale di reclamo, con ordinanza notificata il 16 aprile 2026, la Corte d'Appello di Bari ha disposto il rinvio pregiudiziale alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea ai sensi dell'art. 267 TFUE, formulando i seguenti quesiti:

“-) se gli artt. 107 e 108 del TFUE, come interpretati dalla sentenza della CGUE nel caso C -385/18 siano compatibili con gli strumenti di regolazione della crisi disciplinati dal CCII agli artt. 40 e ss. CCCII; se la possibilità della defalcazione dei crediti connaturata a dette procedure, nel rispetto della procedura concorsuale, sia compatibile con la procedura del recupero degli aiuti di Stato illegittimi allo Stato;

-) se, nel caso in cui non si ravvisino ostacoli al ricorso a detti strumenti, sia consentito il ricorso suddetto laddove si preveda, nell'accordo di ristrutturazione dei debiti ai sensi degli artt. 57 CCII (ove omologato ai sensi dell'art. 48), che il soggetto beneficiario di tali aiuti dichiarati illegittimi conferisca tutti i suoi assets aziendali a una società di nuova costituzione (New.co), poi ceduta alla società controllante, a compensazione del debito derivante dall'obbligo di restituzione dell'aiuto illegittimo, con l'ulteriore previsione della possibile remissione definitiva di tali debiti, nell'ipotesi in cui, all'esito della liquidazione della società, residuino ulteriore debiti e interessi della controllante;

-) se la conversione del credito in partecipazione societaria (debt to equity swap), a rimborso del debito derivante dall'obbligo di restituzione dell'aiuto di Stato illegittimo sia compatibile con l'art. 108, par. 3, TFUE ovvero se integri un aiuto di Stato indiretto”.

In conseguenza del rinvio, la Corte d'Appello di Bari ha disposto la sospensione del giudizio di reclamo fino alla definizione del procedimento dinanzi alla CGUE.

In tale contesto, FSE ha proseguito nell'esecuzione degli adempimenti previsti dall'Accordo di ristrutturazione sottoscritto con FS e le società del Gruppo, nel rispetto delle tempistiche ivi stabilite e omologate dal Tribunale di Bari con sentenza n. 220/2025, sino al già menzionato conferimento del ramo d'azienda in FS Sud Est (NewCo) e alla successiva cessione delle partecipazioni alla controllante FS, come illustrato nel paragrafo I della presente informativa.

Nel frattempo, FSE ha avviato l'attuazione dell'AdR, tra cui la messa in liquidazione deliberata dall'assemblea dei soci il 14 ottobre 2025 e la costituzione della NewCo.

Attualmente è in corso il completamento dell'iter di attuazione dell'AdR.

In data 30 gennaio 2026 è stata costituita la *NewCo* (FS Sud Est S.r.l.) e successivamente, al fine di realizzare il conferimento del Ramo d'Azienda da FSE a FS Sud Est, il Cda di quest'ultima ha deliberato un aumento di capitale a pagamento, da offrirsi in sottoscrizione al socio unico FSE e da liberarsi mediante conferimento in natura del Ramo d'Azienda.

In data 29 aprile 2026, FSE ha integralmente sottoscritto l'aumento di capitale di FS Sud Est mediante il conferimento del Ramo d'Azienda, con efficacia dalle ore 24:00 del 30 aprile 2026. Per effetto di tale operazione, e previo rilascio del nulla osta da parte della Regione Puglia quale Ente affidante (delibera di Giunta regionale n. 454 del 14 aprile 2026), FS Sud Est è subentrata, senza soluzione di continuità e mantenendo i medesimi standard qualitativi e assetti organizzativi, nei contratti di servizio relativi alla gestione dell'infrastruttura e ai servizi pubblici di trasporto ferroviario e automobilistico precedentemente svolti da FSE, nonché nei connessi disciplinari di finanziamento in qualità di Soggetto attuatore, assicurando altresì la continuità occupazionale. FS Sud Est è subentrata, inoltre, nei relativi diritti e obblighi connessi a tali rapporti.

In data 30 aprile 2026 FSE ha, infine, sottoscritto con FS il contratto di compravendita avente ad oggetto la cessione a quest'ultima dell'intera partecipazione rappresentativa del capitale sociale di FS Sud Est, con efficacia dalle ore 24:00 del 30 aprile 2026.

Il corrispettivo della cessione, pari a euro 37 milioni (secondo la perizia di stima dell'8 aprile 2026 redatta ai sensi dell'art. 2465 c.c.), è stato integralmente regolato mediante compensazione con una corrispondente quota del credito vantato da FS nei confronti di FSE, come previsto dall'AdR.

Ai sensi dell'art. 15.4 dell'Accordo, entro i successivi 60 giorni lavorativi le parti procederanno, in contraddittorio, all'approvazione della situazione patrimoniale del Ramo d'Azienda alla data di cessione, con conseguente eventuale adeguamento – in aumento o in diminuzione – del prezzo di cessione.

In esito alle operazioni sopra descritte, FSE (*OldCo*) prosegue, al di fuori del consolidato di Gruppo, il percorso di liquidazione previsto dal Piano di ristrutturazione dei debiti omologato dal Tribunale di Bari, il cui completamento è stimato entro il 31 dicembre 2030; FS Sud Est (*NewCo*) subentrata nella titolarità del ramo d'azienda della *OldCo* e nella sua nuova collocazione (100 per cento FS), entra nel perimetro del consolidato del Gruppo FS.

Azioni di accertamento negativo del credito inerente al piano di concordato di FSE nei confronti di due fornitori

In data 7 e 21 settembre 2022 il Tribunale di Bari si è pronunciato su due azioni di accertamento negativo del credito promosse da FSE Srl nei confronti di due creditori contestati del piano di concordato. In considerazione delle sentenze di rigetto, la società si è attivata per l'appello di entrambe le sentenze.

All'esito della conclusione delle azioni di accertamento negativo del credito, FSE ha incardinato davanti al Tribunale di Roma un giudizio di accertamento del diritto a differire il pagamento dei creditori contestati nel piano di concordato, che è stato accolto con sentenza n. 14082 del 13 ottobre 2025, avverso la quale alcuni creditori hanno promosso appello.

Giudizi promossi da ANAV e COTRAP davanti al TAR Puglia - Bari

Nel corso del 2025, ANAV, in conseguenza della sentenza del Consiglio di Stato del 5 agosto 2024 e della relativa declaratoria della illegittimità degli aiuti di Stato erogati, ha promosso due diversi ricorsi davanti al TAR Puglia-Bari nei confronti di Regione Puglia e FSE, nonché di FS e Mit, l'uno per l'annullamento e il secondo (notificato anche a AGCM, ANAC e ART quali "controinteressate istituzionali") per la declaratoria di nullità, della nota della Regione Puglia - Dipartimento Mobilità - Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità prot. n. 0058119/2025 del 3 febbraio 2025 avente ad oggetto "*Sentenze Consiglio di Stato n. 6983/2024 del 5 agosto 2024 e della Corte di Giustizia UE n. 385/2019 del 19 dicembre 2019 - Riscontro nota pec del 3 gennaio 2025*" e di ogni altro atto presupposto, collegato e/o connesso e, tra gli altri, del contratto di servizio di trasporto pubblico locale del 2 maggio 2023 in essere tra FSE e Regione Puglia. Con il primo ricorso ANAV ha anche chiesto la condanna delle resistenti al risarcimento del danno *ex art. 2601 cod. civ.* derivante da concorrenza sleale.

Analogamente, nel corso del 2025 anche COTRAP ha promosso ricorso davanti al TAR Puglia - Bari contro Regione Puglia, Mit, i Commissari giudiziali, FSE e nei confronti di FS per chiedere l'annullamento, previa emanazione delle misure cautelari idonee, della nota della Regione Puglia - Dipartimento Mobilità - Sezione Trasporto Pubblico Locale e Intermodalità prot. n. 0087774/2025 del 18.2.2025 avente ad oggetto "*Sentenze Consiglio di Stato n.6983/2024 del 5 agosto 2024 e della Corte di Giustizia UE n.385/2019 del 19 dicembre 2019 - Ferrovie Sud Est s.r.l. - Regione Puglia - Revoca delle concessioni regionali affidate a FSE ed espressione di interesse*

alla partecipazione di una gara - Riscontro nota pec del 3.02.2025".

In data 21 maggio 2025 si è celebrata l'udienza camerale fissata per la discussione dell'istanza cautelare, all'esito della quale il TAR ne ha disposto il rigetto.

L'udienza di merito si è svolta il 24 febbraio 2026.

Si è in attesa della pubblicazione delle sentenze relative ai due giudizi.

Procedimento penale n. 4153/2016 RGNR e altri procedimenti connessi – Tribunale di Bari

Procedimento penale n. 4153/2016 RGNR – Con riferimento al procedimento penale nei confronti dell'ex Ad di FSE ed altri per fatti afferenti al reato di bancarotta fraudolenta che hanno determinato lo stato di dissesto della società e generato la necessità dell'accesso alla procedura concordataria, nell'ambito del quale FSE e FS si sono costituite parti civili, pende il giudizio di secondo grado innanzi alla Corte di appello di Bari.

In particolare, l'appello riguarda la sentenza pronunciata dal Tribunale di Bari in data 1° marzo 2024 (motivazioni depositate il 23 maggio 2024), con la quale è stata disposta la condanna dell'ex Amministratore unico (Au) di FSE alla pena di anni 10 di reclusione, oltre alle pene accessorie; sono stati inoltre condannati altri 4 imputati (due ex dirigenti della società e due soggetti esterni) a pene della reclusione che vanno dai 2 anni ai 4 anni e 6 mesi, oltre alle pene accessorie.

Il Tribunale ha inoltre ordinato la confisca di tutte le somme in sequestro nei confronti dei soggetti condannati e delle società riconducibili ad uno di essi.

Tutti i predetti imputati sono stati condannati in solido al risarcimento dei danni in favore delle parti civili costituite FSE, Mit e Regione Puglia, da liquidarsi in separata sede, al pagamento delle spese processuali nonché al pagamento delle spese di costituzione e difesa sostenute dalle parti civili, incluse FSE e FS. A carico dell'ex Ad di FSE è stata inoltre disposta condanna al pagamento di una provvisoria immediatamente esecutiva di 1.000.000 euro a favore di FSE. Per FS, invece, non è stato disposto il risarcimento del danno.

Sono stati invece assolti i restanti imputati, soggetti esterni alla società ai quali era stato contestato il concorso quali estranei nel reato di bancarotta patrimoniale distrattiva/dissipativa.

La sentenza è stata impugnata dalla Procura di Bari, dalle parti civili FSE ed FS, dagli imputati condannati, nonché da un imputato assolto con formula "*perché il fatto non costituisce reato*".

Il giudizio di appello ha avuto inizio il 16 ottobre 2025 e la prossima udienza risulta fissata al 22 settembre 2026.

Procedimento penale n. 4877/2018 RGNR – Si tratta di un ulteriore procedimento, stralcio del procedimento principale che precede, pendente innanzi al Tribunale di Bari nei confronti dell'ex Amministratore unico di FSE ed altri soggetti riferibili a BNL- Banca Nazionale del Lavoro (fra cui l'Ad *pro tempore* di BNL, deceduto nel corso del processo, il Responsabile p.t. mercato pubblica amministrazione Direzione centrale di BNL di Roma ed altri funzionari dell'istituto bancario) per i reati di "bancarotta fraudolenta preferenziale in favore del creditore BNL" e di "bancarotta fraudolenta impropria per effetto di operazioni dolose". FSE e FS si sono costituite parti civili.

In data 21 giugno 2022 il Giudice dell'udienza preliminare - con la sola eccezione di un funzionario di BNL, che ha richiesto la definizione del procedimento nelle forme del rito abbreviato - ha disposto il rinvio a giudizio di tutti gli imputati innanzi al Tribunale di Bari in composizione collegiale ed il processo pende attualmente in fase di istruttoria dibattimentale (prossima udienza fissata per il 25 giugno 2026).

Nel parallelo procedimento celebrato nelle forme del rito abbreviato, all'udienza del 21 gennaio 2025 il Giudice dell'udienza preliminare ha emesso sentenza di assoluzione in relazione al Capo 1) "bancarotta fraudolenta preferenziale in favore del creditore BNL" perché il fatto non costituisce reato ed in relazione al Capo 2) "bancarotta fraudolenta impropria per effetto di operazioni dolose" per non aver commesso il fatto.

In data 4 giugno 2025, FS e FSE hanno depositato tramite il proprio difensore atto di appello avverso la sentenza pronunciata al termine del giudizio abbreviato. In data 16 ottobre 2025 si è svolta la prima udienza del giudizio di appello innanzi alla Corte di appello di Bari, attualmente in corso; il giudizio è nella fase della discussione finale con prossima udienza fissata per l'8 ottobre 2026.

Procedimento penale n. 6463/2018 RG GIP – Si tratta dell'ulteriore stralcio del procedimento principale disposto in ragione di un difetto di notifica, nei confronti di due imputati, accusati di aver concorso con condotte dissipatorie, unitamente agli altri correi, al dissesto di FSE. A seguito del rinvio a giudizio degli imputati disposto dal GUP, all'udienza del 13 dicembre 2022 è iniziato il processo di primo grado innanzi al Tribunale di Bari, che pende attualmente

fase di istruttoria dibattimentale. L'ultima udienza risulta essersi celebrata in data 27 maggio 2026.

Incidente di Viareggio

All'udienza del 27 maggio 2025 la Corte di Appello di Firenze, nell'ambito del terzo giudizio di appello avente ad oggetto la sola quantificazione delle pene, limitatamente all'entità della concessione delle circostanze attenuanti generiche, ha confermato le condanne disposte in precedenza dalla stessa Corte di appello e consistenti – per quanto concerne gli imputati riferibili al Gruppo FS – in 5 anni di reclusione per *l'ex* Ad di FS (imputato anche quale ex Ad di RFI), in 4 anni, 2 mesi e 20 giorni di reclusione, per *l'ex* Ad di RFI, e in 4 anni di reclusione per *l'ex* Ad di *Cargo Chemical* (attualmente *FS Logistix*). Le motivazioni della sentenza sono state depositate in data 23 settembre 2025. Avverso la suddetta sentenza, le difese degli imputati riferibili al Gruppo hanno presentato ricorso in cassazione, con udienza fissata per il 25 giugno 2026 innanzi la IV sezione penale della Corte di cassazione.

Inoltre, in ordine ai ricorsi straordinari in cassazione ex art. 625 bis c.p.p., presentati da talune difese per la correzione di errori materiali o di fatto della seconda sentenza della Corte di cassazione (dispositivo del 15 gennaio 2024 e motivazioni del 26 luglio 2024), il giorno 27 febbraio 2026 si è svolta l'udienza camerale innanzi la Corte di cassazione, all'esito della quale è stata dichiarata l'inammissibilità dei ricorsi.

Incidente di Pioltello

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 causato il decesso di tre passeggeri ed il ferimento di altri – sono stati iscritti inizialmente nel registro degli indagati dirigenti e dipendenti di RFI e la stessa società per responsabilità amministrativa ai sensi del d.lgs. 231 del 2001.

In data 25 febbraio 2025 il Tribunale ha emesso sentenza, con la quale ha assolto la società dall'illecito amministrativo di cui all'art. 25 *septies* d.lgs. 231 del 2001 per insussistenza del reato presupposto. Per quanto riguarda le persone fisiche ha ritenuto provata la responsabilità del Capo Unità Manutentiva (CUM), condannandolo alla pena di 5 anni e 3 mesi di reclusione, mentre ha assolto tutti gli altri imputati dai reati di disastro ferroviario

colposo, omicidio colposo e lesioni colpose, per non aver commesso il fatto, nonché, limitatamente agli imputati ai quali era contestato, dal reato di omissione dolosa di cautele contro gli infortuni sul lavoro perché il fatto non sussiste. Il Collegio ha altresì dichiarato il non doversi procedere nei confronti di tutti gli imputati in ordine al reato di lesioni colpose per intervenuto difetto di procedibilità, a seguito dell'esclusione dell'aggravante della normativa antinfortunistica, relativamente a 54 persone offese che non presentarono querela. Con riferimento alle statuizioni civili, il Tribunale ha condannato il CUM, in solido con il responsabile civile RFI, alla rifusione delle spese sostenute dalle parti civili costituite (45 persone fisiche), nonché al risarcimento dei danni patiti dalle stesse liquidate a titolo di provvisorio; infine, al risarcimento dei danni patiti dalla parte civile FILT CGIL liquidati in via equitativa e definitiva. La sentenza è stata impugnata dalla Procura di Milano per alcune posizioni, anche nei confronti della società responsabile 231 del 2001. Contestualmente hanno proposto appello anche il CUM condannato e RFI quale responsabile civile. Il giudizio di appello avrà inizio il 9 giugno 2026 innanzi la Corte di Appello di Milano.

Incidente di Livraga

Procedimento penale n. 524/2020 RGNR incardinato presso la Procura della Repubblica di Lodi, riguardante ipotesi di responsabilità amministrativa a carico della società 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:

- rito abbreviato: il giudizio di appello si è concluso in data 4 marzo 2025 con conferma della condanna dei due operai che avevano svolto l'attività manutentiva sul deviatoio la notte dell'evento, riducendo la pena di 3 anni di reclusione, comminata in primo grado, in 1 anno e 8 mesi di reclusione (con concessione della sospensione condizionale della pena e non menzione della condanna). I due dipendenti condannati hanno rinunciato al ricorso per Cassazione; pertanto, la pronuncia è divenuta definitiva;
- rito ordinario: in data 16 dicembre 2025 il Tribunale Collegiale di Lodi ha pronunciato sentenza di condanna nei confronti del responsabile *pro tempore* della Direzione Produzione alla pena di 3 anni e 5 mesi di reclusione, con interdizione dai pubblici uffici per 5 anni. Contestualmente sono stati condannati i due operai di Alstom, rispettivamente, alla pena di 2 anni e 8 mesi di reclusione, l'operaio assemblatore

dell'attuatore, e 2 anni e 10 mesi di reclusione, il collaudatore, mentre sono stati assolti per non aver commesso il fatto gli altri due esponenti di Alstom imputati.

Per quanto riguarda le statuizioni civili, il Tribunale ha condannato il dirigente di RFI al risarcimento dei danni patiti dalla parte civile FILT CGIL, liquidati in via equitativa e definitiva in complessivi 50.000 euro con statuizione provvisoriamente esecutiva oltre alle spese di giudizio (il sindacato non era costituito parte civile nei confronti dei due operai Alstom condannati).

Incidente di Tempi

Nella notte del 28 febbraio 2023 si è verificato un grave incidente ferroviario lungo la tratta fra Atene-Salonicco, in prossimità della città di Tempi, nella Grecia centrale, che ha coinvolto un treno passeggeri (noleggiato da *Hellenic Train* e di proprietà della società pubblica Gaiaose) e un treno merci. L'evento ha causato il decesso di 57 persone e il ferimento di ulteriori 164. Al momento dell'incidente sul treno passeggeri si trovavano 351 persone, di cui 342 passeggeri, 7 dipendenti di *Hellenic Train* e 2 dipendenti dell'azienda gestrice del servizio ristorante a bordo, mentre sul treno merci erano presenti 2 membri dello staff. All'esito delle indagini, la Procura di Larissa, competente per il relativo procedimento penale, ha avanzato richiesta di rinvio a giudizio e, a valle del consenso del Presidente del Tribunale, è stata fissata udienza per il 23 marzo 2026 presso il Tribunale di Larissa, nei confronti di vari soggetti coinvolti, tra cui il capostazione in servizio la notte dell'incidente ed altri funzionari appartenenti al Gestore della rete, nonché nei confronti dell'ex Amministratore delegato e dell'ex Direttore tecnico di *Hellenic Train* ai quali sono contestati i reati di omicidio colposo e lesioni personali colpose (nella forma grave e lieve), con riferimento alla presunta mancata attivazione del sistema di comunicazione GSMR a bordo treno. Parallelamente, risulta pendente un ulteriore procedimento penale nella fase di indagine preliminare, avente ad oggetto il reato di turbamento della sicurezza ferroviaria con potenziale pericolo per la vita umana, fattispecie qualificata come delitto. Il relativo fascicolo è stato aperto a seguito di una querela presentata nel maggio 2024 da familiari delle vittime dell'incidente, nei confronti di diversi soggetti (tra cui attuali ed ex dirigenti di *Hellenic Train*) per presunte azioni od omissioni relative alle condizioni di sicurezza dell'esercizio ferroviario successive all'incidente. Il magistrato inquirente ha nominato un consulente tecnico; le indagini risultano tuttora in corso.

Incidente Brandizzo e apertura del procedimento penale

Nella notte tra il 30 e il 31 agosto 2023, presso la stazione di Brandizzo (TO), erano programmate alcune attività di manutenzione armamento a cura del personale dell'impresa SiGiFer.

Alle ore 23:50 circa, il treno n. 14950 (treno non commerciale e quindi senza viaggiatori a bordo), partito da Alessandria in direzione Torino Porta Nuova, ha investito cinque operai dell'impresa SiGiFer causandone il decesso. La tipologia di lavoro svolta prevedeva, secondo quanto prescritto da norme e procedure interne a RFI, l'avvio e l'esecuzione in regime di interruzione di linea e quindi lo svolgimento dei lavori in assenza di circolazione treni.

In data 24 luglio 2025, la Procura di Ivrea ha notificato l'avviso di conclusione delle indagini preliminari dal quale si è appreso che in ambito RFI sono indagati per i reati di omicidio colposo plurimo aggravato dalla violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro (art. 589, commi I, II e V c.p.) e di disastro ferroviario colposo (art. 449 in relazione all'art. 430 c.p.), oltre che le persone fisiche (CSE e Responsabile SO Ingegneria) e la società, attinta da responsabilità amministrativa *ex* d.lgs n. 231 del 2001, già iscritte nel registro delle notizie di reato, anche l'Ad *pro tempore* in carica alla data dell'incidente e l'Ad precedentemente in carica fino al 19 maggio 2023, il Direttore direzione operativa infrastrutture, il Direttore circolazione, il Direttore *pro tempore* della direzione operativa infrastrutture territoriale di Torino (di seguito DOIT Torino), la Responsabile *pro tempore* della struttura "circolazione area Torino"; il Responsabile *pro tempore* dell'unità territoriale Torino linee nodo della DOIT, il Direttore lavori *pro tempore*, dipendente di RFI in servizio presso la DOIT Torino, lo Specialista cantieri della UMLV2 e il Responsabile dell'UMLV2 (CUM). Per quanto riguarda le società esterne, sono indagati 5 esponenti della impresa subappaltatrice, 3 esponenti dell'appaltatore nonché le medesime società ai sensi del d.lgs. 231 del 2001. Risulta presentata richiesta di rinvio a giudizio nei confronti dei 21 soggetti indagati e delle tre società interessate. Si attende la fissazione dell'udienza preliminare.

8.3. I procedimenti innanzi alle Autorità

Procedimento AGCM A/575 nei confronti di FS e RFI

L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ("AGCM"), con provvedimento n. 31869 del 3 marzo 2026, ha chiuso il procedimento A575, avviato con atto n. 31490 del 18 marzo 2025, notificato in data 20 marzo 2025, nei confronti di Ferrovie dello Stato Italiane Spa e Rete Ferroviaria Italiana Spa.

Il procedimento A575 era finalizzato ad accertare un presunto abuso di posizione dominante ai sensi dell'art. 102 TFUE, posto in essere da RFI – secondo quanto ipotizzato nell'atto di avvio – nei confronti di SNCF Voyages Italia S.r.l. ("SVI"), consistente presuntivamente nell'aver rallentato, e in alcuni casi ostacolato, l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale e, di conseguenza, l'ingresso nel mercato del trasporto passeggeri Alta Velocità.

L'AGCM ha ritenuto che gli impegni da ultimo presentati da RFI in data 4 dicembre 2025 siano idonei a rimuovere le criticità rilevate con l'atto di avvio e, pertanto, li ha resi obbligatori e ha deliberato la chiusura del procedimento A575 senza accertamento dell'infrazione nei confronti di RFI e il non luogo a provvedere nei confronti di FS.

In esito alla chiusura del procedimento A575, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("ART") ha presentato dinanzi al TAR Lazio – Roma un ricorso, notificato in data 5 maggio 2026, contro l'AGCM e nei confronti di RFI per l'annullamento, previa adozione di misure cautelari *ex art. 55 c.p.a.*, del provvedimento n. 31869/2026 adottato dall'AGCM all'esito dell'adunanza del Collegio del 3 marzo 2026, con il quale ha chiuso il procedimento A575.

All'udienza camerale del 27 maggio 2026, l'istanza cautelare è stata abbinata al merito. Si attende la fissazione dell'udienza di merito.

Procedimento Agcm PS/13019 nei confronti di Trenitalia

L'Autorità garante della concorrenza e del mercato, in data 2 dicembre 2025, ha avviato un procedimento sanzionatorio (PS/13019) nei confronti di Trenitalia, contestando l'attuazione di una pratica commerciale scorretta in violazione del codice del consumo (i.e. articoli 20, 24 e 25, lett. d) del d.lgs. n. 206 del 2005), con particolare riferimento alla procedura di attestazione di rinuncia al viaggio, quale onere – non previsto dalla normativa di riferimento – richiesto al passeggero ai fini dell'ottenimento del rimborso del prezzo del biglietto, spettante ai sensi dell'art. 18 del Regolamento (UE) 782/2021.

Laddove Trenitalia non riuscisse a chiudere il procedimento mediante la presentazione di impegni volti a rimuovere le criticità riscontrate e, dunque, senza l'accertamento della condotta da parte dell'AGCM, quest'ultima potrebbe accertare l'eventuale violazione da parte di Trenitalia ed irrogarle una sanzione amministrativa pecuniaria pari ad un massimo di 10 mln di euro, oltre ad imporle eventuali misure di ripristino. La conclusione del procedimento è prevista il 30 giugno 2026.

Procedimento dell'Autorità della concorrenza ellenica nei confronti di Trainose (ora Hellenic Train SA)

In data 31 marzo 2021 l'Autorità Ellenica per la Concorrenza ("HCC") ha inviato a Trainose una richiesta di informazioni a seguito di una segnalazione di *Rail Cargo Logistics Goldair* per presunto abuso di posizione dominante nel mercato del trasporto ferroviario merci. In seguito all'invio dei dati richiesti, il 2 giugno 2022 è stata effettuata un'ispezione presso gli uffici di Trainose. Nel prosieguo dell'istruttoria, il 22 dicembre 2023 è stata inviata una nuova richiesta di informazioni, a cui *Hellenic Train* ha risposto il 19 gennaio 2024. In data 10 aprile 2025 è stata effettuata una seconda ispezione presso la sede centrale e due depositi di manutenzione, a cui ha fatto seguito una terza richiesta di informazioni. L'istruttoria è tutt'ora in corso.

RFI vs ARERA

Ricorso al TAR Lombardia (RG 1366/-022) – RFI *vs* ARERA. In data 11 luglio 2022 RFI ha provveduto a notificare all'ARERA ed alle altre parti interessate un ricorso innanzi al Tar Lombardia, per l'annullamento della nota dell'11 maggio 2022, avente ad oggetto il regime tariffario speciale a favore di RFI – applicazione alla fornitura per usi diversi da trazione, nonché per l'annullamento della relazione dell'Autorità n. 212/2022/I/Com del 17 maggio 2022, recante la rendicontazione dell'utilizzo delle risorse destinate al contenimento degli effetti degli aumenti dei prezzi nei settori elettrico e del gas naturale. In particolare, è stato impugnato il provvedimento di ARERA secondo cui, ai sensi dell'art. 29, comma 1, d.l. 24 giugno 2014, n. 91, convertito con modifiche in l. 11 agosto 2014, n. 116, e così come modificato dalla l. 20 novembre 2017, n. 167, il Regime tariffario speciale, di cui è titolare RFI ai sensi del d.p.r. 22 maggio 1963, n. 730, sarebbe limitato all'energia di trazione, ritenendo invece esclusa

dal suddetto Regime l'energia c.d. "per usi diversi dalla trazione". Il ricorso è stato notificato ad ARERA, a Cassa per i servizi energetici e ambientali (CSEA), nonché agli altri soggetti individuati come cointeressati (Mit, Trenitalia e Italo). A seguito della trattenuta operata da CSEA, in esecuzione della suddetta nota ARERA, dell'asserito credito relativo alla compensativa "usi diversi dalla trazione" per gli anni 2015 - 2019 a valere sull'importo relativo al congruaggio compensativa "uso trazione" anno 2021 nei confronti di RFI, quest'ultima, in data 10 febbraio 2023, ha notificato atto di motivi aggiunti con richiesta di sospensione dell'efficacia e annullamento dei relativi provvedimenti della Cassa. Con sentenza n. 2874/2023, il TAR Lombardia ha rigettato il ricorso di RFI. RFI ha impugnato la sentenza avanti al Consiglio di Stato. L'udienza di merito si è tenuta il 17 dicembre 2024, all'esito della quale il Consiglio di Stato ha pubblicato nel 2025 sentenza sfavorevole all'appellante.

In data 26 febbraio 2024, RFI ha inoltre notificato ricorso al TAR Lombardia nei confronti di ARERA e Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali (CSEA) impugnando la Deliberazione ARERA n. 618/2023/R/COM del 27 dicembre 2023 (e la successiva Deliberazione ARERA n. 45/2024/R del 20 febbraio 2024 di rettifica), nella parte in cui esclude che il regime tariffario speciale di cui al d.P.R. n. 730 del 1963 trovi applicazione ai consumi per usi diversi da quelli relativi ai servizi di trasporto ferroviario eserciti sull'infrastruttura ferroviaria nazionale ad esclusione dei servizi passeggeri espletati sulle linee appositamente costruite per l'alta velocità e alimentate a 25 kV corrente alternata. Si è in attesa di fissazione di udienza pubblica.

Delibere ART 126 e 127/2023 nei confronti di RFI

Si fa riferimento alle delibere ART 126 e 127 del 27 luglio 2023, con cui l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (per brevità, anche "ART") ha concluso il procedimento sanzionatorio avviato con delibera n. 147/2022, relativamente alle limitazioni nell'assegnazione della capacità quadro di cui al paragrafo 4.4.2.1 del Prospetto Informativo della Rete (PIR) per l'anno 2023. Nello specifico è stato contestato a RFI di aver stipulato accordi quadro aventi ad oggetto capacità superiore alla soglia dell'85 per cento della capacità totale correlata a ciascuna tratta e per singola fascia oraria prevista nella sopra citata disposizione del PIR. RFI - a seguito di specifiche valutazioni condotte anche con l'ausilio del legale esterno incaricato - ha impugnato dinanzi al TAR Piemonte i suddetti provvedimenti. Il ricorso è stato definito con sentenza n. 1092/2024 del 28 ottobre 2024 impugnata con atto

di appello di RFI del 28 gennaio 2025. All'esito del giudizio di appello, conclusosi con sentenza 2829/2026, il Consiglio di Stato ha rigettato l'impugnazione promossa da RFI, per le seguenti ragioni:

- 1) la flessibilità gestionale invocata da RFI trova un preciso bilanciamento nei vincoli regolatori posti a tutela della concorrenza e dell'accesso equo alla infrastruttura ferroviaria;
- 2) alcun legittimo affidamento si è generato a favore di RFI per la condotta serbata dall'Autorità;
- 3) la condotta posta in essere da RFI – consistente nel superamento della soglia massima di capacità assegnabile mediante accordi quadro – è, per sua stessa natura, astrattamente idonea a determinare un effetto preclusivo, in quanto riduce la quota di capacità residua destinabile ad altri richiedenti, incidendo potenzialmente sulle possibilità di accesso al mercato.

Delibera ART 187/2023 nei confronti di RFI

Con delibera ART n. 187 del 30 novembre 2023 l'Autorità ha dichiarato la non conformità al nuovo modello regolatorio di cui alla delibera ART n. 95/2023 – che ha revisionato i criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria approvati con la precedente delibera n. 96/2015 – di alcuni aspetti della proposta formulata da RFI per la definizione del nuovo sistema tariffario relativo al periodo 2024-2028 per il Pacchetto Minimo di Accesso (PmdA) all'infrastruttura ferroviaria nazionale, nonché per i servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso erogati. In data 29 gennaio 2024 RFI ha impugnato dinanzi al TAR Piemonte il suddetto provvedimento. In data 13 maggio 2024, RFI ha presentato ricorso per motivi aggiunti, nonché impugnazione della successiva delibera ART 38/2024, con cui l'Autorità ha dichiarato la non conformità della ulteriore proposta formulata da RFI per la definizione del sistema tariffario per il periodo 2024 – 2028 e ha prescritto a RFI di trasmettere – entro il 30 giugno 2024 – un'altra nuova proposta e fissato le determinazioni conseguenti per il periodo tariffario 2025 - 2029. Successivamente, con la Delibera n. 165/2024, il sistema tariffario 2025-2029 presentato da RFI, per il Pacchetto Minimo di Accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale (PMdA) e per i Servizi diversi dal Pacchetto Minimo di Accesso (servizi extra-PMdA), è stato ritenuto dall'ART conforme ai criteri per la

determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria approvati con Delibera n. 95/2023.

Con sentenza pubblicata in data 2 aprile 2025, il TAR Piemonte, dichiarata cessata la materia del contendere per uno dei motivi, ha respinto il ricorso principale ed il ricorso per motivi aggiunti. Il giudizio è pendente al Consiglio di Stato, dinanzi al quale RFI ha promosso appello in data 2 luglio 2025.

Delibera ART 117/2024 nei confronti di RFI

Con la delibera n. 117/2024, l'ART ha avviato un procedimento nei confronti di RFI per non aver rispettato i limiti nell'assegnazione della capacità quadro previsti dal quadro normativo e regolatorio vigente (*"La capacità assegnabile con un Accordo Quadro, ovvero con l'insieme degli Accordi Quadro, non potrà superare l'85 per cento della capacità totale correlata a ciascuna tratta e per singola fascia oraria"*). Il procedimento si è concluso con la delibera n. 78/2025, con la quale l'Autorità ha approvato la proposta d'impegni presentata da RFI e deliberato la chiusura del procedimento senza accertamento dell'infrazione.

Delibera ART 121/2024 nei confronti di RFI

Con la delibera n. 121/2024, l'ART ha avviato un procedimento sanzionatorio nei confronti di RFI nel quale ha contestato alla società il mancato rispetto delle regole e dei principi - previsti dal quadro normativo e regolatorio vigente - in materia di comunicazione alle imprese ferroviarie delle c.d. restrizioni temporanee di capacità. Detto procedimento si è concluso con la delibera n. 133/2025, con la quale l'Autorità ha accertato nei confronti di RFI il mancato rispetto dei predetti principi e regole ed irrogato una sanzione pecuniaria di euro 436.800.

Delibera ART 52/2025 nei confronti di RFI

Con la delibera n. 52/2025, ART ha avviato un procedimento nei confronti di RFI per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio, relativo al rigetto da parte di RFI della richiesta di SNCF *Voyages Italia* Srl di accedere all'impianto di manutenzione di Milano Porta Garibaldi. In particolare, l'Autorità evidenzia come dall'istruttoria effettuata non ci sia evidenza che RFI abbia ottemperato agli obblighi previsti dal quadro normativo e regolatorio

vigente in materia di richieste confliggenti di accesso ad impianti di servizio (applicazione della procedura di coordinamento, valutazione congiuntamente col richiedente di eventuali alternative valide, informativa all'Autorità dell'avvenuto rigetto della richiesta di accesso in caso di congestione, ecc.). All'esito del procedimento, potrebbe essere irrogata, nei confronti di RFI una sanzione amministrativa pecuniaria fino ad un massimo del 2 per cento del fatturato relativo ai proventi da mercato realizzato nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente all'accertamento della violazione stessa e, comunque, non superiore a 2 mln di euro. Inoltre, ove all'esito del procedimento la violazione sia ancora in corso, il provvedimento finale potrà contenere l'ordine di cessazione della violazione e le eventuali misure opportune di ripristino. Nell'ambito di detto procedimento RFI ha presentato una proposta di impegni che è stata dichiarata ammissibile dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti con la delibera n. 147/2025 in quanto ritenuta potenzialmente idonea ad assicurare l'efficace perseguimento degli interessi tutelati dalle misure di cui si è contestata l'inosservanza. Ciò ha determinato l'interruzione del procedimento di cui alla delibera n. 52/2025 e l'avvio del *sub* procedimento per impegni.

Delibera ART 113/2025 nei confronti di RFI

Con la delibera n. 113/2025 ART ha avviato un procedimento nei confronti di RFI per l'eventuale adozione di un provvedimento sanzionatorio. L'Autorità contesta a RFI la mancata adozione di misure idonee a garantire l'esercizio e la manutenzione dell'infrastruttura, con specifico riferimento alle problematiche occorse alla rete ferroviaria in data 2 ottobre 2024 e ai conseguenti effetti sulla regolare gestione del traffico ferroviario (danneggiamento di un cavo da parte di un'impresa appaltatrice, disalimentazione della cabina elettrica della stazione di Roma Termini adibita all'alimentazione degli apparati di gestione della circolazione e conseguente sospensione del traffico ferroviario nel nodo di Roma). In particolare, l'Autorità eccepisce la mancata efficienza dei sistemi di *backup*, preposti a garantire la continuità del servizio. All'esito del procedimento, potrebbe essere irrogata, nei confronti di RFI una sanzione amministrativa pecuniaria fino ad un massimo del 2 per cento del fatturato relativo ai proventi da mercato realizzato nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente all'accertamento della violazione stessa e, comunque, non superiore a 2 mln di euro.

Delibera ART 228/2025 nei confronti di Trenitalia

Con la delibera n. 228/2025 ART - a valle di un reclamo presentato da SNCF *Voyages Italia* (SVI) - ha avviato un procedimento sanzionatorio nei confronti di Trenitalia per l'inosservanza delle disposizioni e dei principi fissati dal quadro normativo e regolatorio vigente (direttiva 2012/34/UE, regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177, decreto legislativo n. 112/2015, delibera ART n. 130/2019) in materia di accesso agli impianti di servizio, con riferimento al centro di manutenzione di Napoli Gianturco. All'esito del procedimento, potrebbe essere irrogata, nei confronti di Trenitalia una sanzione amministrativa pecuniaria fino ad un massimo dell'1 per cento del fatturato (relativo ai proventi da mercato realizzato nell'ultimo esercizio chiuso anteriormente all'accertamento della violazione stessa) e, comunque, non superiore a 1 mln di euro. Il provvedimento finale potrà altresì contenere l'ordine di cessazione della violazione e le eventuali misure opportune di ripristino. Il procedimento è ancora in corso. Il 13 febbraio 2026 si è tenuta un'audizione, nel corso della quale Trenitalia ha rappresentato la propria posizione, successivamente formalizzata in una memoria trasmessa all'ART.

Delibere ART 233/2025 e 234/2025 nei confronti di FS Park

Con le delibere n. 233/2025 e n. 234/2025 ART ha avviato nei confronti di FS *Park* due procedimenti sanzionatori, nei quali vengono eccepiti inadempimenti da parte della società alle misure disposte rispettivamente con le delibere ART n. 28/2021 (Misure in materia di trattamento dei reclami) e n. 56/2018 (Misure in materia di accesso equo e non discriminatorio alle autostazioni). FS *Park*, nell'ambito dei predetti procedimenti sanzionatori, ha presentato degli impegni che sono stati dichiarati ammissibili dall'ART con le delibere n. 62/2026 e n. 63/2026. In particolare, relativamente alla delibera n. 62/2026 gli impegni di FS *Park* riguardano misure relative a: implementazione ed accessibilità della sezione reclami sul sito web; introduzione della Carta dei servizi; riapertura dei termini per i reclami relativi al periodo tra l'ispezione ART e la pubblicazione della Carta servizi; riduzione dei tempi di risposta (20 giorni, con massimo 60 giorni in caso di prosieguo dell'istruttoria). Con riferimento alla delibera n. 63/2026, che interessa l'autostazione di Napoli/C.so Lucci, gli impegni includono: aggiornamento del PIA (orari, modalità accesso vettori occasionali, ecc.); interventi infrastrutturali (percorsi pedonali, sicurezza,

accessibilità); rafforzamento di segnaletica e informazione (monitor, bacheche, orientamento); sistema informativo tecnologico con dati in tempo reale, maggiore sicurezza. Come previsto dal regolamento sanzionatorio dell'Autorità, la proposta è oggetto di consultazione pubblica.

Delibera ART 236/2025 nei confronti di RFI e Trenitalia (e altri)

Con la delibera n. 236/2025 ART ha avviato un procedimento nei confronti di SNCF *Voyages Italia* Srl (SVI), Rete Ferroviaria Italiana SpA, Trenitalia SpA, Alstom Ferroviaria SpA, e Terminal AlpTransit Srl (società di FS *Logistix*), relativamente al mancato accesso, da parte di SVI, ai centri di manutenzione nelle aree di Milano, Torino e Napoli. Detto procedimento è finalizzato all'eventuale adozione di un provvedimento prescrittivo, avente ad oggetto un ordine relativo all'assegnazione di capacità, a favore di SVI, presso centri di manutenzione siti nelle predette aree o, in alternativa, di spazi idonei alla costruzione di un centro di manutenzione in tali aree. La delibera trae origine dal reclamo presentato da SVI all'ART, avente ad oggetto il ripetuto rigetto, da parte di Trenitalia e di RFI, delle richieste di accesso di SVI stessa ai centri di manutenzione gestiti da detti operatori. In detto reclamo SVI ha contestato anche gli esiti della procedura di coordinamento per l'assegnazione di capacità quadro. Su tale contestazione è, tuttavia, pendente un ricorso innanzi al TAR per il Piemonte.

Caso UE SA 32953 Trenitalia

Con riguardo al caso SA 32953 del 2014, il 24 novembre 2023 la Commissione europea ha adottato la decisione n. 8017, conclusiva della procedura di indagine formale avviata nel 2014, avente ad oggetto le compensazioni per obblighi di servizio pubblico nel settore merci riconosciute dall'Italia a Trenitalia nel periodo 2000-2014, in forza di tre contratti di servizio consecutivi. La Commissione europea ha stabilito la compatibilità delle suddette compensazioni con le norme in materia di aiuti di Stato, ad eccezione della compensazione concessa per alcuni servizi resi tra il 4 dicembre 2012 e il 31 dicembre 2014. Con il decreto ministeriale n. 145 del 21 maggio 2024, le autorità italiane hanno proceduto a quantificare l'aiuto non compatibile e i relativi interessi (pari a circa 95 mln di euro oltre interessi, quantificati in circa 14 mln di euro), che sono stati restituiti da Trenitalia in data 16 luglio 2024. Il testo della decisione è stato pubblicato il 18 novembre 2024.

9. I RISULTATI DELLA GESTIONE

Il bilancio della società FS e del Gruppo è stato deliberato dal Cda in data 3 aprile 2025 e approvato dall'Assemblea nella seduta del 26 maggio 2025.

La Relazione finanziaria del Gruppo FS al 31 dicembre 2024 rappresenta il primo *Report integrato* del Gruppo FS che include il bilancio consolidato e d'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane Spa nonché la Relazione sulla gestione. Quest'ultima risponde, oltre a quanto previsto dal Codice civile e dalla normativa specificatamente applicabile, al dettato normativo del d.lgs. n. 125 del 6 settembre 2024, che recepisce la Direttiva UE n. 2464 del 14 dicembre 2022 sulla rendicontazione societaria di sostenibilità, c.d. "*Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD)*". La Relazione sulla gestione comprende inoltre la Relazione sul governo societario e gli assetti proprietari.

Il Dirigente preposto e l'Ad della Capogruppo hanno rilasciato l'attestazione sul bilancio d'esercizio e sul consolidato di FS Spa, nonché sulla rendicontazione consolidata di sostenibilità in data 3 aprile 2025, senza evidenziare problematiche di rilievo.

Il Collegio sindacale, ai sensi dell'art. 2429 c.c., ha espresso parere favorevole all'approvazione tanto del bilancio dell'esercizio, quanto del consolidato 2024, rilevando che nel corso dell'anno non sono emersi fatti significativi suscettibili di menzione in sede di relazione del Collegio stesso.

La società incaricata ha svolto la revisione legale sia del bilancio di esercizio che di quello consolidato al 31 dicembre 2024 redigendo, per ognuno di essi, la relazione prevista dall'art. 14 del d.lgs. 27 gennaio 2010, n. 39. La stessa ha ritenuto i bilanci conformi agli *International Financial Reporting Standards IFRS* adottati dall'Unione europea, idonei a rappresentare in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa, sia di FS Spa che del Gruppo FS.

La società di revisione ha inoltre redatto la relazione sull'esame limitato della rendicontazione consolidata di sostenibilità in applicazione degli art. 8 e 18 del d.lgs. 6 settembre 2024, n. 125, affermando che non sono pervenuti alla sua attenzione elementi che facciano ritenere che la rendicontazione consolidata di sostenibilità del Gruppo FS relativa all'esercizio in esame non sia stata redatta, in tutti i suoi aspetti significativi, in conformità ai principi di rendicontazione adottati dalla Commissione Europea ai sensi della Direttiva 2013/34/UE (*European Sustainability Reporting Standard ESRS*).

Al 31 dicembre 2024 il capitale sociale di FS Spa ammonta a 31.062.952.307,00 euro interamente versati³⁸.

9.1. Il bilancio di FS Italiane Spa

9.1.1 Stato patrimoniale riclassificato

La tabella che segue mostra i dati relativi allo stato patrimoniale riclassificato relativo all'esercizio finanziario 2024, posto a confronto con l'esercizio 2023.

Tabella 34 - Stato patrimoniale FS riclassificato

(valori in mln)

	31.12.2023	31.12.2024	Var. ass.
Capitale circolante netto gestionale	565	73	-492
Altre attività nette	200	329	129
Capitale circolante	765	402	-363
Immobilizzazioni tecniche	443	3	-440
Partecipazioni	38.222	38.798	576
Capitale immobilizzato netto	38.665	38.801	136
TFR	-5	-4	1
altri fondi	-10	37	47
TFR e Altri fondi	-15	33	48
CAPITALE INVESTITO NETTO	39.415	39.236	-179
Posizione finanziaria netta a breve	-900	-1.523	-623
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	124	137	13
Posizione finanziaria netta	-776	-1.386	-610
Mezzi propri	40.191	40.622	431
COPERTURE	39.415	39.236	-179

Fonte: Bilancio FS

Il capitale investito netto ammonta nel 2024 a 39.236 mln di euro (39.415 mln di euro nel 2023), con un decremento di 179 mln di euro per effetto della riduzione del capitale circolante (-363 mln di euro) parzialmente compensato dall'incremento del capitale immobilizzato netto (+136 mln di euro) e dall'incremento della voce TFR e altri fondi (+48 mln di euro).

Più specificamente, nell'ambito del capitale circolante (402 mln di euro nel 2024 rispetto ai 765 mln di euro del 2023), il capitale circolante netto gestionale (pari a 73 mln di euro rispetto ai 565 mln di euro del 2023) subisce un decremento nel corso dell'esercizio di 492 mln di euro, attribuibile essenzialmente alla riduzione netta dei crediti commerciali correnti e non correnti (-173 mln di euro) principalmente per gli incassi ricevuti sulla commessa *Metro Riyadh* ed in

³⁸ In esecuzione delle delibere assunte dall'Assemblea straordinaria di FS in data 29 novembre 2023: i) con effetto dal 15 gennaio 2024, il capitale si è ridotto da euro 39.204.173.802,00 ad euro 38.579.767.278,00; ii) con effetto dal 25 marzo 2024 il capitale sociale si è ridotto da euro 38.579.767.278,00 a euro 31.062.952.307,00.

parte residuale agli incassi sui servizi resi dalla *Holding* FS parzialmente compensati dal decremento dei debiti commerciali (+19 mln di euro). La restante parte della variazione, pari a -338 mln di euro, è imputabile all'operazione di scissione del ramo immobiliare di FS.

L'aumento delle altre attività nette per 129 mln di euro è riconducibile ai crediti verso società controllate (+88 mln di euro) principalmente per dividendi deliberati e non distribuiti, compensati dalla riduzione dei crediti per incassi ricevuti dal Gruppo, e all'incremento dei crediti per consolidato fiscale (+34 mln di euro) per i maggiori proventi iscritti a fronte di maggiori imposte IRES trasferite dalle società del Gruppo.

La parte residuale della variazione pari a +9 mln di euro è imputabile all'operazione di scissione per scorporo del ramo immobiliare di FS.

Il capitale immobilizzato netto è pari nel 2024 a 38.801 mln di euro (38.665 mln di euro nel 2023), e registra una variazione positiva di 136 mln di euro rispetto all'esercizio 2023, riconducibile principalmente all'incremento del valore della partecipazione nella società controllata FS Sistemi Urbani di 624 mln di euro a seguito dell'operazione di scissione per scorporo del ramo immobiliare, all'incremento del valore della partecipazione nella società controllata Grandi Stazioni Immobiliare per un valore di 11 mln di euro (legato all'acquisizione dell'ulteriore 40 per cento della società), parzialmente compensato dal decremento delle immobilizzazioni tecniche per l'operazione di scissione (-439 mln di euro) ed alla riclassifica della partecipazione in Ferrovie Sud Est nei crediti finanziari verso terzi, a seguito del deconsolidamento dal Gruppo FS per effetto della sentenza del Consiglio di Stato per un importo netto pari a 60 mln di euro.

Gli Altri fondi registrano una variazione in diminuzione pari a 48 mln di euro, dovuto essenzialmente alla riduzione del Fondo imposte da consolidato fiscale (+62 mln di euro) utilizzato nell'anno a copertura parziale delle perdite trasferite dalle società controllate aderenti al consolidato fiscale e all'incremento dei crediti per imposte anticipate (+42 mln di euro). La parte residuale della variazione pari a -56 mln di euro è imputabile all'operazione di scissione del ramo immobiliare di FS.

Per l'esercizio 2024, la posizione finanziaria netta presenta un saldo positivo per 1.386 mln di euro (776 mln di euro al 31 dicembre 2023), aumentando di 611 mln di euro, per l'effetto combinato dei seguenti fenomeni:

- incremento per un ammontare complessivo di -2.533 mln di euro dei finanziamenti concessi alle società del Gruppo al netto dei rimborsi del periodo. Si evidenzia che a seguito del deconsolidamento di FSE, la società ha iscritto un credito verso FSE a fronte del versamento per aumento di capitale sociale effettuato nel 2018 per un ammontare complessivo di 73 mln di euro oltre interessi pari a 21 mln di euro. I crediti verso FSE sono stati integralmente svalutati per un ammontare complessivo di 176 mln di euro;
 - l'incremento dei finanziamenti bancari per 1.317 mln di euro dovuto ai nuovi finanziamenti per un ammontare di 2.021 mln di euro, utilizzati per l'erogazione di prestiti *intercompany*, parzialmente compensato dai rimborsi di periodo pari a 500 mln di euro e dal trasferimento, a seguito dell'operazione di scissione del ramo immobiliare, alla Nuova Sistemi Urbani Spa di due prestiti bancari pari a 200 mln di euro;
 - decremento della liquidità bancaria e del conto corrente di tesoreria per 1.191 mln di euro, utilizzati principalmente per le nuove erogazioni di finanziamenti *intercompany*;
 - decremento dei debiti finanziari verso le società del Gruppo per *cash pooling* per -331 mln di euro;
 - decremento dei prestiti obbligazionari per -251 mln di euro dovuto principalmente ai rimborsi di periodo parzialmente compensati dalle nuove erogazioni per 100 mln di euro.
- I mezzi propri registrano un aumento di 431 mln di euro dovuto all'utile complessivo registrato nell'esercizio.

9.1.2 Conto economico riclassificato

La tabella che segue mostra i principali dati della gestione 2024 a confronto con quelli del 2023.

Tabella 35 - Conto economico FS riclassificato

(valori in mln)

	2023	2024	Var. ass.
Ricavi operativi	122	150	28
- Ricavi dalle vendite e prestazioni	117	148	31
- Altri ricavi	5	2	-3
Costi operativi	-227	-257	-30
MARGINE OPERATIVO LORDO (Ebitda)	-105	-107	-2
Ammortamenti	-17	-1	16
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	-	-20	-20
RISULTATO OPERATIVO (Ebit)	-122	-128	-6
Proventi e oneri finanziari	246	355	109
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	124	227	103
Imposte sul reddito	77	204	127
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	201	431	230

Fonte: Bilancio FS

Il risultato netto dell'esercizio 2024 si attesta a 431 mln di euro (201 mln di euro nel 2023), con un aumento di 230 mln di euro per l'andamento della componente fiscale (+127 mln di euro) e della componente finanziaria (+109 mln di euro), parzialmente compensato dalla componente operativa che diminuisce di 6 mln di euro.

Il margine operativo lordo (Ebitda) registra una diminuzione di 2 mln di euro per il maggiore incremento dei costi operativi – che aumentano di 30 mln di euro – rispetto a quello dei ricavi operativi (+28 mln di euro).

L'incremento dei ricavi operativi è dovuto all'aumento dei ricavi attribuibili alla commessa *Riyadh* (+52 mln di euro) da ricondurre all'avvio delle attività operative della commessa nel corso del secondo semestre 2023, parzialmente compensato dalla diminuzione dei ricavi da gestione immobiliare per 18 mln di euro a seguito dell'operazione di scissione del ramo immobiliare di FS, dalla riduzione dei servizi resi alle società del Gruppo per 3 mln di euro e dalla riduzione degli altri ricavi (-3 mln di euro).

Quanto invece all'incremento dei costi operativi, esso è dovuto all'aumento dei costi per servizi (+49 mln di euro) e dei costi del personale (+4 mln di euro), a cui si contrappone il decremento degli altri costi operativi sostenuti nell'esercizio (-15 mln di euro) e dei costi per giacenze di immobili e terreni afferenti al ramo immobiliare (-7 mln di euro).

Il peggioramento del risultato operativo (Ebit) per 6 mln di euro deriva dalla riduzione dell'EBITDA descritta in precedenza, dall'incremento delle svalutazioni dei crediti tributari relativi ad anni precedenti parzialmente compensato dalla riduzione degli ammortamenti per la cessione degli asset IT.

Il miglioramento del saldo dei proventi e oneri finanziari per 109 mln di euro è dovuto in via principale all'incremento dei dividendi distribuiti dalle società controllate, collegate e terzi (+174 mln di euro), al miglioramento del saldo netto dei proventi su crediti e debiti finanziari (+47 mln di euro) compensato dalle maggiori svalutazioni delle attività finanziarie (-42 mln di euro) e dal rilascio di un fondo avvenuto nel bilancio 2023 (-67 mln di euro).

Le imposte sul reddito presentano un incremento complessivo di 127 mln di euro attribuibile principalmente ai maggiori proventi da consolidato fiscale iscritti a fronte di maggiori imposte Ires trasferite dalle società del Gruppo ed alla fiscalità corrente e differita.

Il conto economico riclassificato evidenzia una diversa partizione tra la gestione operativa e quella finanziaria: i proventi netti della gestione finanziaria nel 2024 incidono sull'utile di esercizio per circa l'82,3 per cento, mentre nell'esercizio precedente 2023 l'incidenza superava il 100 per cento. Tale elevata incidenza della gestione finanziaria è di natura strutturale essendo FS Italiane una *holding* che gestisce partecipazioni e pertanto la componente finanziaria è prevalente. Nell'ultimo triennio analizzato 2022-2024, la gestione operativa ha evidenziato un margine operativo lordo negativo. Tuttavia, la gestione finanziaria migliora il risultato di esercizio, garantendo la continuità aziendale.

9.1.3 Situazione patrimoniale e finanziaria di FS Spa

La tabella che segue mostra i dati relativi alla situazione patrimoniale-finanziaria di FS nell'esercizio finanziario 2024, raffrontati a quelli registrati nel 2023.

Tabella 36 - Situazione patrimoniale – finanziaria FS

	31.12.2023	31.12.2024	Var. ass.
Attività			
Attività non correnti			
Immobili, impianti e macchinari	52.899.207	2.330.531	-50.568.676
Investimenti immobiliari	388.731.956	-	-388.731.956
Attività immateriali	1.178.343	937.804	-240.539
Partecipazioni	38.222.414.480	38.798.167.059	575.752.579
Attività finanziarie (inclusi derivati)	10.069.986.269	9.012.829.282	-1.057.156.987
Attività per imposte anticipate	85.462.729	49.214.923	-36.247.806
Crediti commerciali	2.553.508	17.969.970	15.416.462
Altre attività	1.792.552.801	1.737.763.407	-54.789.394
Totale Attività non correnti	50.615.779.293	49.619.212.975	-996.566.318
Attività correnti			
Rimanenze	334.026.397	-	-334.026.397
Attività finanziarie (inclusi i derivati)	3.811.913.225	7.404.052.488	3.592.139.263
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	1.504.360.565	313.420.073	-1.190.940.492
Crediti tributari	90.839.402	81.698.767	-9.140.635
Crediti commerciali	370.987.205	161.575.812	-209.411.393
altre attività	779.735.700	568.674.659	-211.061.041
Totale Attività correnti	6.891.862.493	8.529.421.799	1.637.559.306
Totale Attività	57.507.641.786	58.148.634.774	640.992.988
Patrimonio netto			
Capitale sociale	39.204.173.802	31.062.952.307	-8.141.221.495
Riserve	71.620.621	8.212.888.667	8.141.268.046
Utili (Perdite) portati a nuovo	714.634.985	915.364.099	200.729.114
Utile (Perdite) d'esercizio	200.729.114	431.134.192	230.405.078
Totale Patrimonio Netto	40.191.158.522	40.622.339.264	431.180.742
Passività			
Passività non correnti			
Finanziamenti a medio/lungo termine	10.180.762.628	9.138.013.816	-1.042.748.812
Benefici ai dipendenti	4.505.556	4.191.305	-314.251
Fondi rischi e oneri	33.697.135	12.109.438	-21.587.697
Passività finanziarie (inclusi i derivati)	12.908.926	11.501.280	-1.407.646
Passività per imposte differite	61.822.275	-	-61.822.275
altre passività	1.801.273.397	1.729.638.826	-71.634.571
Totale Passività non correnti	12.094.969.917	10.895.454.665	-1.199.515.252
Finanziamenti a breve termine e quota corrente	3.201.288.336	5.310.643.493	2.109.355.157
finanziamenti medio/lungo termine	1.216.019.380	883.848.908	-332.170.472
Passività finanziarie (inclusi derivati)	-	170.923	170.923
Debiti per imposte sul reddito	143.894.571	107.467.504	-36.427.067
Debiti commerciali correnti	660.311.060	328.710.016	-331.601.044
altre passività			
Totale Passività correnti	5.221.513.347	6.630.840.844	1.409.327.497
Totale Passività	17.316.483.264	17.526.295.509	209.812.245
Totale Patrimonio Netto e Passività	57.507.641.786	58.148.634.774	640.992.988

Fonte: Bilancio FS

Per quanto attiene alle attività e alle passività, si espone di seguito un'analisi di dettaglio con ulteriore approfondimento per alcune poste, che vengono rappresentate nelle loro articolazioni.

Attività

Nel 2024 il totale delle attività è pari a 58.148.634.774 euro (57.507.641.786 euro nel 2023), con un incremento di 640.992.988 euro.

Si indicano di seguito le principali variazioni registrate nel corso dell'esercizio.

Le attività finanziarie, non correnti e correnti (inclusi derivati), ammontano a euro 16.416.881.770 (13.881.899.494 euro nel 2023) e hanno registrato nel loro complesso un incremento di 2.534.981 euro.

La tabella che segue ne illustra la composizione al 31 dicembre 2023 e 2024.

Tabella 37 - Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi derivati)

(valori in mgl)

Valore contabile									
	31.12.2023			31.12.2024			Variazione		
	non correnti	Correnti	Totale	non correnti	Correnti	Totale	non correnti	Correnti	Totale
Strumenti finanziari derivati di copertura	-	277	277	-	367	367	-	90	90
Finanziamenti a medio/lungo termine	10.068.753	1.273.332	11.342.085	9.008.865	1.851.123	10.859.988	(1.059.888)	577.791	(482.097)
Crediti per finanziamenti a breve	-	2.535.396	2.535.396	-	5.544.344	5.544.344	-	3.008.948	3.008.948
altri crediti finanziari	1.234	2.908	4.142	3.964	8.218	12.182	2.730	5.310	8.040
Totale	10.069.986	3.811.913	13.881.899	9.012.829	7.404.052	16.416.881	(1.057.158)	3.592.139	2.534.981

Le squadrature sono dovute ad arrotondamenti

Fonte: Bilancio FS

I "Finanziamenti a medio e lungo termine" al 31 dicembre 2024 sono relativi ai finanziamenti concessi alle società del Gruppo, principalmente alle controllate RFI e Trenitalia, per complessivi 9.750.073 mila euro, di cui 7.118.618 mila euro afferenti al Programma Euro *Medium Term Notes* e 1.992.900 mila euro afferenti al Programma Eurofima. Il valore della voce è esposto al netto del fondo svalutazione derivante dall'applicazione dell'IFRS 9 pari a 6.767 mila euro.

La Società nel corso dell'esercizio ha concesso finanziamenti a medio - lungo termine per un ammontare complessivo di 317.226 mila euro nei confronti principalmente di Trenitalia, FS *Technology*, TX *Logistics*, Qbuzz, Treni Turistici Italiani, Terminal *Alptransit* e Busitalia Sita Nord. Agli incrementi descritti, si contrappongono i rimborsi dei finanziamenti effettuati da parte delle società del Gruppo nel corso dell'esercizio per un totale complessivo di 729.345 mila euro,

prevalentemente riconducibili alle società RFI, Trenitalia, Mercitalia Rail, Busitalia Sita Nord, FS Technology, TX Logistics, Blufferries, Mercitalia Intermodal e Hellenic Train.

Nel corso dell'esercizio, a seguito della sentenza del Consiglio di Stato n. 6983 del 5 agosto 2024, già ricordata innanzi, sono venute meno le condizioni previste dall'IFRS 10 con riguardo al controllo sulla partecipata Ferrovie del Sud Est da parte del Gruppo FS e pertanto la società è stata esclusa dal perimetro di consolidamento da tale data. I finanziamenti verso di essa, precedentemente iscritti come "Finanziamenti a medio - lungo termine" verso società controllate, sono stati riclassificati come "Crediti per finanziamenti a breve" verso terzi per un totale di 81.260 mila euro.

L'aumento dei "crediti per finanziamenti a breve" dell'esercizio, pari a 3.008.948 mila euro, è essenzialmente dovuto alla maggiore provvista a breve termine concessa alle società del Gruppo al netto dei rimborsi dell'esercizio, per un ammontare complessivo di 2.858.208 mila euro e ai crediti per interessi maturati e non liquidati per un ammontare pari 1.354 mila euro. La voce accoglie inoltre al 31 dicembre 2024 incassi in transito relativi al conto di tesoreria centrale dello Stato per un ammontare pari a 149.386 mila euro.

Come precedentemente descritto, la voce include l'incremento per la riclassifica del credito finanziario concesso alla società Ferrovie del Sud Est per un ammontare pari a 81.260 mila euro e l'ammontare della partecipazione riclassificata a credito finanziario per un ammontare di 73.300 mila euro oltre interessi pari a 21.167 mila euro. La voce accoglieva già un credito a breve termine di 14.047 mila euro nei confronti di Ferrovie del Sud Est. Il totale del credito pari a 189.774 mila euro è stato integralmente svalutato a seguito di valutazione di recuperabilità secondo IFRS 9.

Secondo quanto previsto dall'articolo 2467 c.c. i finanziamenti concessi, il cui rimborso è postergato rispetto alla soddisfazione degli altri creditori, ammontano a complessivi 269.115 mila euro.

L'incremento della voce "Altri crediti finanziari", pari a 8.040 mila euro, è dovuto essenzialmente ai maggiori crediti finanziari verso gli istituti di credito per l'accensione, nel corso del 2024, della nuova linea di credito *committed e revolving* i cui fondi sono utilizzati per soddisfare le esigenze di liquidità del Gruppo e che sono stati allocati tramite prestiti *intercompany* alle società controllate. La voce, nello specifico, accoglie i risconti attivi per i costi per le *up front fees* relativi alle linee di credito *committed*.

Le altre attività non correnti e correnti, nel loro complesso pari a 2.306.438 mila euro nel 2024 (2.572.289 mila euro nel 2023), sono esposte nella seguente tabella.

Tabella 38 - Altre attività non correnti e correnti

(valori in mgl)

	31.12.2023			31.12.2024			Variazione		
	non correnti	Correnti	Totale	non correnti	Correnti	Totale	non correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del Gruppo	1	262.394	262.395	-	448.255	448.255	-1	185.861	185.860
Crediti per Iva	6.141	-	6.141	5.504	-	5.504	-637	-	-637
Ministero delle infrastrutture e dei trasporti	1.786.186	507.670	2.293.856	1.718.541	71.836	1.790.376	-67.646	-435.834	-503.480
Altre Amministrazioni dello Stato	11	21	32	-	14	14	-11	-7	-17
Debitori diversi e ratei/risconti	1.288	3.915	5.203	14.847	8.622	23.469	13.559	4.707	18.266
Crediti per consolidato fiscale	-	7.345	7.345	-	41.372	41.372	-	34.026	34.026
Valore lordo altre attività	1.793.627	781.345	2.574.972	1.738.891	570.098	2.308.989	-54.735	-211.247	-265.982
Fondo svalutazione	-1.074	-1.609	-2.683	-1.128	-1.423	-2.551	-54	186	132
Totale altre attività	1.792.553	779.736	2.572.289	1.737.763	568.675	2.306.438	-54.789	-211.061	-265.850

Le squadrature sono dovute ad arrotondamenti

Fonte: Bilancio FS

La voce “Altre attività non correnti e correnti” ha subito un decremento totale di 265.850 mila euro per effetto delle seguenti variazioni:

- incremento degli “Altri crediti verso società del Gruppo” per 185.860 mila euro dovuto all’effetto combinato dell’aumento dei crediti verso RFI per il dividendo 2023 (+100.000 mila euro), dell’aumento dei crediti verso RFI e FS Sistemi Urbani per l’operazione di cessione dello Scalo Farini - San Cristoforo (+108.121 mila euro), compensato dalla riduzione dei crediti per incassi ricevuti dal Gruppo (-11.879 mila euro) e dalla riduzione dei crediti per Iva di Gruppo (-10.382 mila euro);
- decremento dei crediti “Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti”, che si riferiscono al trasferimento effettuato a TELT Sas per la realizzazione della linea ferroviaria Torino - Lione, a valere sul capitolo 7532, per gli incassi ricevuti nell’anno per un totale di 503.480 mila euro;
- incremento dei “Debitori diversi e ratei/risconti” per 18.266 mila euro principalmente attribuibile alla commessa *Riyadh* per la costituzione di un deposito cauzionale (+13.667 mila euro) a garanzia dell’esecuzione dei lavori ed ai maggiori crediti tributari per imposte estere da recuperare (+5.269 mila euro);

- incremento dei “Crediti per consolidato fiscale” per 34.026 mila euro dovuto alle maggiori imposte ricevute dalle società del Gruppo;
- incremento del “Fondo svalutazione” per 132 mila euro rispetto al periodo precedente che riflette l’adeguamento della svalutazione delle altre attività in seguito all’applicazione dell’IFRS 9.

La tabella che segue mostra il dettaglio dei crediti commerciali non correnti e correnti.

Tabella 39 - Crediti commerciali non correnti e correnti

(valori in mgl)

	31.12.2023			31.12.2024			Var. ass.		
	non correnti	Correnti	Totale	non correnti	Correnti	Totale	non correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	2.564	175.567	178.131	-	13.671	13.671	-2.564	-161.896	-164.460
Amministrazioni dello Stato e altre amministrazioni pubbliche	-	4.244	4.244	-	2.842	2.841	-	-1.402	-1.402
Crediti verso società del Gruppo	-	212.863	212.863	17.970	150.842	168.812	17.970	-62.021	-44.051
Valore lordo crediti commerciali	2.564	392.674	395.238	17.970	167.355	185.324	15.406	-225.319	-209.913
Fondo svalutazione	-10	-21.687	-21.697	-	-5.779	-5.779	10	15.908	15.918
Totale crediti commerciali	2.554	370.987	373.541	17.970	161.576	179.546	15.416	-209.411	-193.995

Le squadrature sono dovute ad arrotondamenti

Fonte: Bilancio FS

Passività

Il totale delle Passività ammonta a 17.526.295.509 euro (17.316.483.264 euro nel 2023), con un incremento di 209.812.245 euro.

Il patrimonio netto è pari a 40.622.339.264 euro (40.191.158.522 euro nel 2023).

Il capitale sociale di Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2024 è interamente sottoscritto e versato e costituito da 31.062.952.307 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di 31.062.952.307 euro. In particolare, si evidenzia che nel corso del 2024:

- l’operazione di scissione per scorporo del ramo immobiliare ha determinato una riduzione del capitale sociale per 624.407 mila euro e contemporaneamente la rilevazione di una riserva di patrimonio netto di pari ammontare come contropartita della

partecipazione dapprima nella Nuova Sistemi Urbani fusasi successivamente in FS Sistemi Urbani;

- in esecuzione dell'operazione di rimodulazione del patrimonio netto di FS, così come deliberata dall'Assemblea del 29 novembre 2023, in data 25 marzo 2024 si è perfezionata la riduzione del capitale sociale di FS *ex art.* 2445 del Codice civile; pertanto, il capitale sociale di FS è passato da 38.579.767 mila euro (già al netto della riduzione del capitale sociale per 624.407 mila euro sopra menzionata) a 31.062.952 mila euro;
- le operazioni contabili precedentemente descritte non hanno determinato alcun impatto sul valore complessivo del Patrimonio netto di FS.

Al 31 dicembre 2024 la riserva legale ammonta a 6.212.590 mila euro e si è incrementata di 6.141.221 mila euro per effetto dell'operazione di rimodulazione sopra descritta, a seguito della quale la riserva legale ha raggiunto la capienza del 5 per cento del capitale sociale.

Nelle riserve diverse è stata costituita la riserva interamente disponibile di 2.000.000 mila euro a seguito delle operazioni precedentemente descritte, di scissione per scorporo e di rimodulazione del patrimonio netto nelle Riserve diverse.

Le riserve di valutazione al 31 dicembre 2024, al netto dell'effetto imposte, ammontano complessivamente a 298 mila euro ed includono gli effetti delle variazioni attuariali del Trattamento di Fine Rapporto (TFR), della Carta di Libera Circolazione (CLC) e della variazione di *Fair Value* sui Derivati.

La riserva per utili - perdite portate a nuovo, pari a un importo positivo di 915.364 mila euro, accoglie la destinazione di quota parte dell'utile 2023 e degli anni precedenti.

L'utile dell'esercizio 2024 è pari a 431.134 mila euro.

Si indicano nel prosieguo le principali variazioni registrate nel corso dell'esercizio.

La tabella illustra le consistenze dei finanziamenti della società, valutate al costo ammortizzato.

Tabella 40 - Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine

(valore in mgl)

Finanziamenti a medio/lungo termine al netto della quota corrente			
	31.12.2023	31.12.2024	Var. ass.
Prestiti obbligazionari	9.113.353	7.720.998	-1.392.355
Finanziamenti da banche	1.067.409	1.417.016	349.607
Totale (A)	10.180.763	9.138.014	-1.042.749
Finanziamenti a breve termine e quota corrispondente di finanziamenti a medio/lungo termine			
Prestiti obbligazionari (breve termine)	456.325	1.597.360	1.141.035
Finanziamenti da banche (breve termine)	2.744.958	3.713.275	968.317
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	5	8	3
Totale (B)	3.201.288	5.310.643	2.109.355
Totale finanziamenti (A+B)	13.382.051	14.448.657	1.066.606

Le squadrate sono dovute ad arrotondamenti

Fonte: Bilancio FS

Nel 2024, l'ammontare dei prestiti obbligazionari (sia quota a medio - lungo termine che quota a breve) ha registrato un decremento di 251.320 mila euro per i rimborsi effettuati di ammontare complessivo pari a 353.732 mila euro e per la riduzione degli interessi passivi su prestiti obbligazionari per un ammontare di 3.831 mila euro. A tali decrementi si contrappone la sottoscrizione di un nuovo bond, a valere sul Programma EMTN ed interamente sottoscritto dalla Banca europea per gli investimenti (BEI), per un ammontare di 100.000 mila euro a tasso variabile e una durata pari a 12 anni. Si precisa che la voce si è decrementata per effetto della valutazione periodica del derivato di copertura *Fair Value Hedge* che ha generato nel periodo un differenziale di 2.736 mila euro.

La voce finanziamenti da banche (sia quota a medio - lungo che quota a breve) registra una variazione di 1.317.924 mila euro, principalmente per l'effetto congiunto e contrapposto dei seguenti fenomeni:

- in data 15 gennaio 2024, nell'ambito dell'assegnazione del ramo immobiliare di FS in favore della società controllata Nuova Sistemi Urbani, sono stati trasferiti alla stessa due prestiti bancari sottoscritti con Caixa ed Intesa Sanpaolo per un totale di 200.000 mila euro, precedentemente in capo a FS;
- sottoscrizione di cinque contratti di finanziamento per un importo complessivo di 350.000 mila euro con scadenze entro il 2029;
- avvio del programma di Euro-Commercial Paper (ECP): al 31 dicembre 2024 la società ha effettuato 10 emissioni di ECP con un debito di 320.000 mila euro;

- rimborsi delle quote capitale per prestiti, finanziati da Intesa San Paolo, Unicredit e BPM per 500.000 mila euro;
- incremento della provvista a breve termine per 1.350.692 mila euro legata alle esigenze di liquidità e operative del Gruppo.

La tabella seguente illustra il dettaglio delle altre passività finanziarie correnti e non correnti.

Tabella 41 - Passività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati)

(valori in mgl)

	31.12.2023			31.12.2024			Var. ass.		
	non correnti	Correnti	Totale	non correnti	Correnti	Totale	non correnti	Correnti	Totale
Strumenti finanziari	12.654	1.630	14.284	9.916	1.437	11.352	-2.738	-193	-2.931
Passività del <i>leasing</i>	255	169	424	108	83	192	-147	-86	-233
altre passività finanziarie	-	1.214.221	1.214.221	1.477	882.329	883.806	1.477	-331.892	-330.415
Totale	12.909	1.216.019	1.228.928	11.501	883.849	895.350	-1.408	-332.171	333.579

Le squadrature sono dovute ad arrotondamenti

Fonte: Bilancio FS

Il decremento delle “Altre passività finanziarie” è principalmente dovuto al minor debito verso le società del Gruppo gestite in regime di *cash pooling*, che trasferiscono quotidianamente le disponibilità monetarie nel conto di FS.

Il decremento della voce “Strumenti finanziari” accoglie il minor debito derivante dalla valutazione degli strumenti derivati di copertura del rischio finanziario sulla base di quanto previsto dall’IFRS 13. In particolare, in base alla natura dei rischi coperti, la società presenta relazioni di copertura *cash flow hedge* e *fair value hedge*. A seguito della valutazione effettuata al 31 dicembre 2024, la voce ha subito un decremento pari a 2.931 mila euro riconducibile sostanzialmente all’andamento dei tassi nel periodo di riferimento.

La voce “Passività del leasing” pari a 192 mila euro rappresenta il debito finanziario derivante dall’applicazione del principio contabile IFRS 16.

La tabella seguente illustra il dettaglio delle altre passività non correnti e correnti.

Tabella 42 - Altre passività non correnti e correnti*(valori in mgl)*

	31.12.2023			31.12.2024			Var.		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi	1.786.186	507.670	2.293.856	1.718.541	71.836	1.790.376	-67.646	-435.834	-503.480
Debiti per IVA	-	681	681	-	426	426	-	-255	-255
Debiti verso istituti di previd.za e di sicurezza soc.le	-	5.732	5.732	-	5.735	5.735	-	3	3
Altri debiti verso società del Gruppo	10.018	82.275	92.293	8.081	191.411	199.491	-1.937	109.136	107.198
Altri debiti e ratei/risconti passivi	5.069	53.108	58.178	3.018	48.242	51.259	-2.052	-4.867	-6.918
Debiti per consolidato fiscale	-	10.845	10.845	-	11.061	11.061	-	215	215
Totale									
altre passività	1.801.273	660.311	2.461.584	1.729.639	328.710	2.058.349	-71.635	-331.601	-403.236

Le squadrature sono dovute ad arrotondamenti

Fonte: Bilancio FS

La voce “Altre passività non correnti e correnti” ha subito un decremento di 403.236 mila euro come risultato delle seguenti variazioni:

- gli “Acconti per contributi” sono interamente riferiti alle risorse destinate alla realizzazione della linea ferroviaria Torino - Lione. La variazione rispetto all’esercizio precedente (-503.480 mila euro) è speculare alla variazione dei crediti nei confronti del Mit;
- gli “Altri debiti verso società del Gruppo” si incrementano per 107.198 mila euro principalmente per l’aumento dei debiti verso RFI legati all’operazione di cessione dello Scalo Farini – San Cristoforo (+108.121 mila euro), compensati dalla riduzione dei debiti verso il Gruppo a seguito della scissione del ramo immobiliare;
- gli “Altri debiti e ratei/risconti passivi” si riducono per 6.918 mila euro principalmente per il decremento dei debiti tributari per IVA estera da pagare (-3.437 mila euro) riconducibili alla commessa *Riyadh* ed in parte residuale alla riduzione degli altri debiti a seguito della scissione del ramo immobiliare;
- i “Debiti per consolidato fiscale” si incrementano per 215 mila euro.
-

Tabella 43 - Fondo per rischi ed oneri*(valori in mgl)*

	31.12.2023	Accantonamenti	Utilizzi e Altre variazioni	Rilascio fondi eccedenti	31.12.2024
Fondo incentivo all'esodo (*)	8.300	10.000	-8.300	-	10.000
Fondo gestione bilaterale di sostegno al reddito	522	-	-	-522	-
Fondo contenzioso personale	67	15	-4	-3	75
Fondo contenzioso terzi	5.967	-	-5.553	-	414
Altri fondi diversi	18.841	1.620	-16.180	-2.662	1.620
Totale	33.697	11.635	-30.037	-3.186	12.109

(*) per una migliore rappresentazione il saldo del fondo gestione bilaterale di sostegno al reddito riferito al processo di *change management* è stato riclassificato in dedicato "Fondo incentivo all'esodo".

Le squadrature sono dovute ad arrotondamenti

Fonte: Bilancio FS

Il "Fondo incentivo all'esodo" è posto principalmente a presidio dei probabili oneri stimati da sostenere per il personale dirigente coinvolto nel processo di *change management*, precedentemente inserito all'interno del "Fondo gestione bilaterale di sostegno al reddito". Il saldo del fondo al 31 dicembre 2024 è imputabile agli accantonamenti effettuati nel periodo di riferimento ed i relativi utilizzi.

Il "Fondo gestione bilaterale di sostegno al reddito", costituito per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito, è stato rilasciato nel corso del 2024 essendo giunti a conclusione i relativi progetti attivati nel corso degli esercizi precedenti.

Il "Fondo contenzioso personale", posto a presidio dei probabili oneri relativi al contenzioso con il personale, è stato utilizzato per 4 mila euro per sentenze sfavorevoli³⁹. Sono, inoltre, stati stanziati ulteriori accantonamenti dell'anno per 15 mila euro e rilasci per esubero fondi per 3 mila euro.

Il "Fondo contenzioso terzi" è posto a presidio dei probabili oneri relativi al contenzioso nei confronti di terze parti e si è ridotto a seguito della cessione del ramo del patrimonio immobiliare della società.

Gli "Altri fondi diversi" sono relativi a fondi per altri rischi ed oneri futuri e si sono ridotti a seguito della cessione di ramo del patrimonio immobiliare della società ed al rilascio imputabile alla conclusione favorevole di questioni contrattuali con una società partecipata dalla *Holding* FS. Il saldo residuo del fondo al 31 dicembre 2024 è imputabile agli

³⁹ Queste somme sono relative al solo bilancio FS Spa. I valori relativi al bilancio consolidato inerenti al contenzioso con il personale dell'intero gruppo ammontano invece a 32 mln.

accantonamenti effettuati per esigenze di natura contrattuale legate al costo del personale.

La Sezione evidenzia la necessità che il fondo per rischi ed oneri sia adeguatamente determinato, in particolare per la quota posta a presidio degli oneri discendenti dal contenzioso nei confronti del personale e di terze parti, in base alla probabilità di soccombenza e secondo criteri di prudente valutazione periodica della congruità degli importi accantonati a fronte della consistenza del contenzioso stesso.

Patrimonio netto

Nella tabella che segue sono esposte le variazioni del patrimonio netto al 31 dicembre 2023 e 2024.

Tabella 44 - Variazioni del patrimonio netto

Patrimonio netto									
		Riserve				Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) di esercizio	Totale Patrimonio Netto
		Altre riserve		Riserve di valutazione					
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserve diverse	Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti				
Saldo al 1° gennaio 2023	39.204.173.802	66.861.466			373.536	67.235.002	628.992.464	90.150.022	39.990.551.290
Destinazione del risultato netto 2022		4.507.501				4.507.501	85.642.521	-90.150.022	
Utile/ (Perdite) complessivo rilevato di cui:									
Utile/ (Perdita) di esercizio								200.729.114	200.729.114
Utile/ (Perdita) rilevati direttamente a Patrimonio netto				-89.133	-32.749	-121.882			-121.882
Saldo al 31 dicembre 2023	39.204.173.802	71.368.967		-89.133	340.788	71.620.621	714.634.985	200.729.114	40.191.158.522
Destinazione del risultato netto 2023							200.729.114	-200.729.114	
Utile/ (Perdite) complessivo rilevato di cui:									
Utile/ (Perdita) di esercizio								431.134.192	431.134.192
Utile/ (Perdita) rilevati direttamente a Patrimonio netto				1.396	45.155	46.550			46.550
Altri movimenti	-8.141.221.495	6.141.221.496	2.000.000.000			8.141.221.495			
Saldo al 31 dicembre 2024	31.062.952.307	6.212.590.463	2.000.000.000	-87.738	385.942	8.212.888.667	915.364.099	431.134.192	40.622.339.264

Fonte: Bilancio FS

9.1.4 Conto economico di FS Spa

La tabella che segue illustra i dati relativi alle voci del conto economico di FS Spa per il 2024, posti a raffronto con quelli relativi al precedente esercizio.

Tabella 45 - Conto economico FS

	2023	2024	Var. ass.
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	116.735.787	147.892.248	31.156.461
Altri proventi	4.708.317	2.347.581	-2.360.736
Totale ricavi e proventi	121.444.104	150.239.829	28.795.725
Costo del personale	-73.793.425	-77.496.830	-3.703.405
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-7.288.717	-9.337	7.279.380
Costi per servizi	-115.523.308	-164.382.926	-48.859.618
altri costi operativi	-30.613.035	-15.407.135	15.205.900
Costi per lavori interni capitalizzati	564.796	-	-564.796
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	-16.839.896	-20.646.643	-3.806.747
Totale costi operativi	-243.493.585	-277.942.872	-34.449.287
Risultato operativo	-122.049.481	-127.703.043	-5.653.562
Proventi finanziari	770.532.991	1.088.276.157	317.743.165
Oneri finanziari	-524.395.267	-733.163.107	-208.767.840
Totale proventi e oneri finanziari	246.137.724	355.113.050	108.975.326
Risultato prima delle imposte	124.088.243	227.410.007	103.321.764
Imposte sul reddito	76.640.871	203.724.185	127.083.314
Risultato netto d'esercizio	200.729.114	431.134.192	230.405.078

Fonte: Bilancio FS

Per quanto attiene ai ricavi e ai costi e fermo quanto già osservato nel commento riguardante il conto economico riclassificato, cui si rinvia (v. il par. 9.1.2), di seguito si espone un'analisi di dettaglio con ulteriore approfondimento per alcune poste che vengono rappresentate nelle loro articolazioni.

Ricavi

La tabella che segue illustra il dettaglio dei ricavi delle vendite e delle prestazioni.

Tabella 46 - Ricavi delle vendite e prestazioni

(valori in mgl)

	2023	2024	Var. ass.
Ricavi da contratti con i clienti	106.300	147.789	41.489
Ricavi da servizi diversi	98.067	147.565	49.498
Vendita immobili e terreni	7.971	-	(7.971)
Vendite diverse	262	224	(38)
Altri ricavi per vendite e prestazioni	10.436	103	(10.333)
Ricavi da gestione immobiliare	10.289	-	(10.289)
Ricavi per contributi	147	103	(44)
Totale	116.736	147.892	31.156

Fonte: Bilancio FS

I “Ricavi da contratti con i clienti” evidenziano un incremento di 41.489 mila euro rispetto all’esercizio precedente, dovuto principalmente all’effetto combinato dei seguenti fattori:

- incremento dei “Ricavi da servizi diversi” (+49.498 mila euro) derivante dall’incremento dei proventi della commessa Metro *Riyadh* (+52.494 mila euro) per la ripresa delle attività operative a partire dal secondo semestre 2023, dall’aumento dei ricavi per le prestazioni di servizio rese alle società del Gruppo nell’ambito del contratto di *service* (+8.153 mila euro) compensato parzialmente dalla riduzione dei servizi informatici (-11.149 mila euro) a seguito della cessione degli *asset* informatici e delle connesse attività alla società controllata FS *Technology*;
- decremento dei ricavi per “Vendita immobili e terreni” di -7.971 mila euro dovuto alla cessione infragruppo del ramo immobiliare della società a far data dal 15 gennaio 2024.

Gli “Altri ricavi per vendite e prestazioni” relativi principalmente ai “ricavi da gestione immobiliare” evidenziano un decremento di 10.333 mila euro rispetto all’esercizio precedente dovuto all’operazione di cessione del ramo immobiliare sopra descritta.

Costi

I costi operativi sono pari a 277.943 mila euro nel 2024 (243.494 mila euro nel 2023), con un aumento rispetto al precedente esercizio di 34.449 mila euro, ascrivibile in particolare ai maggiori costi per servizi (+48.860 mila euro), per ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni (+ 3.807 mila euro), per il personale (+3.703 mila euro), compensati da minori costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (-7.279 mila euro) e per gli altri costi operativi (-15.206 mila euro).

L’aumento dei costi per servizi di 48.860 mila euro è dovuto a maggiori costi legati alla Commessa Metro *Riyadh* (+61.751 mila euro) e a maggiori spese per consulenze e compensi agli organi sociali (+2.748 mila euro). Tali incrementi sono stati solo in parte compensati da minori costi per manutenzioni (-1.136 mila euro), servizi immobiliari (-526 mila euro), amministrativi e informatici (-12.070 mila euro), principalmente a seguito della cessione di *asset* immobiliari e informatici.

L’incremento degli ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni di 3.807 mila euro rispetto all’anno precedente è riconducibile principalmente a maggiori rettifiche su crediti, dovute all’accantonamento di un fondo svalutazione a copertura del credito per ritenute d’acconto

relative ad esercizi precedenti e all'applicazione dell'IFRS 9. Si sono registrate anche maggiori svalutazioni su attività materiali e immateriali, mentre gli ammortamenti sono diminuiti sia per le attività immateriali, a seguito della cessione degli *asset* informatici a giugno 2023, sia per quelle materiali, in seguito alla cessione di una parte del patrimonio immobiliare della società. Infine, le svalutazioni sulle disponibilità liquide sono risultate inferiori a seguito del rilascio delle quote accantonate in precedenza, dovuto a una minore consistenza delle stesse rispetto all'anno precedente.

Si rinvia al capitolo dedicato al personale per l'illustrazione della crescita dei costi del personale.

La riduzione dei costi relativi a materie prime, materiali sussidiari, di consumo e merci (-7.279 mila euro), insieme al calo degli altri costi operativi (-15.206 mila euro), è principalmente attribuibile alla cessione del patrimonio immobiliare della società.

I proventi finanziari e gli oneri finanziari presentano rispettivamente una crescita di 317.744 mila euro e di 208.768 mila euro.

9.1.5 Conto economico complessivo di FS Spa

Il Conto economico complessivo – esposto nella tabella che segue - 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.

Tabella 47 - Conto economico complessivo

	2023	2024	Var. ass.
Risultato netto di esercizio	200.729.114	431.134.192	230.405.078
Componenti che non saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio			
Utili/(perdite) relativi a benefici attuariali	-41.714	56.584	98.298
Effetto fiscale Utili/(perdite) relative a benefici attuariali	8.966	-11.429	-20.395
Componenti che saranno riclassificate successivamente nell'utile/(perdita) dell'esercizio se sono soddisfatte determinate condizioni:			
Quota efficace delle variazioni di <i>fair value</i> della copertura dei flussi finanziari	-117.281	1.836	119.117
Effetto fiscale della quota efficace delle variazioni di <i>fair value</i> della copertura dei flussi finanziari	28.147	-441	-28.588
Altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio, al netto degli effetti fiscali	-121.882	46.550	168.432
Totale conto economico complessivo dell'esercizio	200.607.232	431.180.742	230.573.510

Fonte: Bilancio FS

Nel biennio si registra una variazione positiva di 230.574 mila euro, che prosegue il *trend* di crescita che si era già registrato nel precedente esercizio.

9.1.6 Rendiconto finanziario di FS Spa

La tabella che segue mostra i dati del rendiconto finanziario di FS, posti a raffronto con quelli del precedente esercizio finanziario secondo il metodo indiretto.

Tabella 48 - Rendiconto finanziario FS

	2023	2024
Utile/(perdita) di esercizio	200.729.114	431.134.192
Imposte sul reddito	-76.640.871	-203.724.185
Proventi/oneri finanziari	-246.137.724	-355.113.050
Ammortamenti	17.148.100	915.596
Accantonamenti e svalutazioni	1.570.000	11.642.423
Svalutazioni	177.769	-428.394
Accantonamento fondi per benefici ai dipendenti		4.560
Accantonamenti e svalutazioni	1.747.769	11.218.589
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	-	-1.718
Variazione delle rimanenze	6.686.177	-
Variazione dei crediti commerciali	-173.052.269	172.614.998
Variazione dei debiti commerciali	47.492.813	-19.439.738
Variazione delle altre attività	-223.713.058	399.351.402
Variazione delle altre passività	239.890.952	-394.332.170
Utilizzi fondi rischi e oneri	-4.023.674	-11.611.342
Pagamento benefici ai dipendenti	-1.087.347	-417.977
Proventi finanz. incassati/oneri finanziari pagati	147.186.000	443.366.831
Variazione dei crediti/debiti per imposte	62.158.250	68.314.082
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa (A)	-1.615.768	542.275.510
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	-2.138.108	-278.791
Investimenti immobiliari	-3.655.484	-
Investimenti in attività immateriali	-4.923.538	-48.476
Investimenti in partecipazioni	-746.433.000	-514.960.000
Investimenti al lordo dei contributi	-757.150.130	-515.287.267
Contributi-partecipazioni	452.640.000	503.480.000
Contributi	452.640.000	503.480.000
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	1.890.266	251.667
Disinvestimenti-investimenti immobiliari	9.271	-
Disinvestimenti in attività immateriali	43.208.622	736.438
Disinvestimenti	45.108.159	988.105
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività di investimento (B)	-259.401.971	-10.819.162
Erogazione/rimborso di finanz. m/1 termine	1.754.179.010	-403.737.590
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	1.508.993.396	1.667.837.416
Variazioni delle passività del <i>leasing</i>	-344.883	-243.735
Variazione delle attività finanziarie	-2.325.033.356	-2.599.337.570
Variazione delle passività finanziarie	-463.153	-53.485.779
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività finanziaria (C)	937.331.014	-1.388.967.258
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio (A+B+C)	676.313.275	-857.510.910
Disponibilità liquide a inizio periodo	-374.271.477	302.041.799
Disponibilità liquide a fine periodo	302.041.798	-555.469.111
di cui saldo del c/c intersocietario	-1.202.318.766	-868.889.184

Fonte: Bilancio FS

Il flusso di cassa netto presenta un risultato negativo per -857.511 mila euro.

Contribuisce negativamente in particolare sia il flusso di cassa netto da attività finanziaria (per -1.388.967 mila euro) che il flusso di cassa netto da attività di investimento (per -10.819 mila euro). Presenta invece un valore positivo il flusso di cassa da gestione operativa (per 542.276 mila euro).

Le disponibilità liquide registrano un decremento rispetto al dato di inizio esercizio, passando da 302.042 mila euro a -555.469 mila euro. Il saldo del c/c intersocietario è negativo per 868.889 mila euro.

9.2. Notazioni generali sul bilancio consolidato

Il Bilancio consolidato include, oltre alla Capogruppo FS, le società sulle quali la stessa esercita il controllo, direttamente o indirettamente attraverso le proprie controllate.

Il bilancio consolidato 2024 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 del 2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio.

Di seguito si riportano le variazioni nell'area di consolidamento e le operazioni straordinarie intervenute nel periodo:

- nell'ambito del progetto di riassetto infragruppo della titolarità e gestione del patrimonio immobiliare non strumentale all'esercizio delle attività ferroviarie o di trasporto, l'assemblea straordinaria di FS Spa ha approvato la proposta di scissione mediante assegnazione del ramo immobiliare di FS in favore di una società di nuova costituzione, la Nuova Sistemi Urbani Spa. L'atto di scissione è divenuto efficace a far data dal 15 gennaio 2024. In seguito, in data 8 aprile 2024, è stato sottoscritto l'atto di fusione per incorporazione di Nuova Sistemi Urbani Spa in FS Sistemi Urbani Spa. La decorrenza degli effetti civilistici è a far data dal 18 aprile 2024 con efficacia contabile e fiscale retroattiva al 15 gennaio 2024;
- a far data dal 1° gennaio 2024, la partecipazione nella società Cremonesi *Workshop* (80 per cento), detenuta da Italferr Spa, è stata scissa in FS Sistemi Urbani Spa. In data 30 luglio

- 2024 la società FS Sistemi Urbani Spa ha acquisito, a seguito dell'esercizio della *Put option* da parte dei soci di minoranza, un'ulteriore quota pari al 13 per cento, della società Cremonesi *Workshop* al prezzo di 6,7 mln di euro. Ad esito di tale operazione, la quota detenuta dal Gruppo passa dall'80 per cento al 93 per cento;
- in data 7 febbraio 2024 è avvenuta la cessione, al valore netto contabile, della quota di partecipazione detenuta da ATAF Gestioni Srl in Firenze *City Sightseeing* Srl in favore di Busitalia Sita Nord pari al 60 per cento del capitale sociale;
 - in data 6 maggio 2024 la società *Eurogateway* Srl è stata fusa per incorporazione nella società Mercitalia *Shunting & Terminal* Spa, con effetti contabili e fiscali retroattivi al 1° gennaio 2024;
 - in data 22 maggio 2024, l'Assemblea straordinaria di Tunnel Ferroviario del Brennero – Società di partecipazioni Spa ha deliberato il XV aumento di capitale sociale per un importo massimo di 150 mln di euro (parzialmente revocato dall'Assemblea straordinaria dell'11 dicembre 2024), mediante emissione di nuove azioni ordinarie da offrire in opzione ai soci. RFI Spa, fino al 31 dicembre 2024, ha effettuato versamenti in conto capitale per complessivi 94 mln di euro. A seguito di tale operazione, il Gruppo FS, tramite la sua controllata RFI Spa, risulta titolare, per effetto di differenti dinamiche di sottoscrizione da parte degli altri soci, di una quota di capitale sociale pari al 90,92 per cento;
 - in data 29 maggio 2024 è stato sottoscritto l'atto di scissione da parte di RFI Spa in favore di Mercitalia *Logistics* Spa, avente ad oggetto il 100 per cento della partecipazione in Terminali Italia Srl;
 - al fine di attuare il percorso di riordino del settore autostradale delineato dal d.l. n. 121 del 2021, convertito, con modificazioni, nella legge n. 156 del 2021 (c.d. "Decreto Infrastrutture"), avente ad oggetto, tra l'altro, il trasferimento delle partecipazioni detenute da Anas Spa in società concessionarie di autostrade e trafori a pedaggio in favore di una società di nuova costituzione, interamente controllata dal Ministero dell'economia e delle finanze e soggetta al controllo analogo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (art. 2, co. 2-decies), in data 4 giugno 2024 è stata costituita la società Autostrade dello Stato Spa (AdS), su iniziativa del Ministero dell'economia e delle finanze. Con la costituzione di AdS viene dato seguito e attuazione al percorso di riordino del settore autostradale delineato dal Decreto infrastrutture. Alla nuova società verranno, infatti,

trasferite le funzioni e le attività di gestione delle tratte autostradali a pedaggio, svolte da Anas sostanzialmente tramite le proprie società partecipate eliminando, in tal modo, ogni possibile commistione tra attività svolta in regime di esclusiva e attività da mercato. Per poter dare piena attuazione alle disposizioni sopra richiamate, è stato emanato il d.l. n. 155 del 19 ottobre 2024, avente ad oggetto *“Misure urgenti in materia economica e fiscale e in favore degli enti territoriali”*, successivamente convertito con modificazioni dalla l. n. 189 del 9 dicembre 2024, che prevede all’art. 1, comma 6-sexies, che *“Al comma 2-decies dell’articolo 2 del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156, sono aggiunti, in fine, i seguenti periodi: “Al fine di rafforzare la dotazione patrimoniale della società di cui al comma 2-sexies e per le finalità di cui al terzo periodo, è assegnata alla medesima società la somma di 342 mln di euro. Il rafforzamento patrimoniale di cui al secondo periodo è realizzato mediante versamento in conto capitale, per l’acquisizione, anche in deroga a clausole di prelazione o di non trasferibilità previste negli statuti, nelle convenzioni o nelle norme istitutive, da parte della suddetta società di tutti i diritti e gli obblighi derivanti dalla titolarità delle partecipazioni azionarie detenute dall’Anas Spa nelle società Concessioni Autostradali Venete - CAV Spa, Autostrada Asti-Cuneo Spa, Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco e Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus Spa - SITAF. Il corrispettivo per l’acquisizione di cui al terzo periodo è determinato in misura corrispondente al valore netto contabile d’iscrizione di tali diritti e obblighi, come risultante dalla situazione patrimoniale approvata dal CdA dell’Anas Spa riferita ad una data non anteriore a quattro mesi dall’operazione e, in ogni caso, nel limite delle risorse di cui al secondo periodo [...] Tutti gli atti connessi alle operazioni di cui al presente comma sono esenti da imposizione fiscale, diretta e indiretta, e da tasse”*. Alla luce della richiamata normativa e in linea con il principio IFRS 5, le partecipazioni detenute da Anas nelle società concessionarie di trafori e autostrade a pedaggio (Concessioni Autostradali Venete - CAV SpA, Autostrada Asti-Cuneo SpA, Società Italiana per Azioni per il Traforo del Monte Bianco e Società Italiana Traforo Autostradale del Frejus Spa - SITAF) sono state riclassificate dalla voce *“Partecipazioni”* alla voce *“Attività destinate alla vendita”*, e sono state iscritte al minore tra il valore di cessione (342 mln di euro, così come stabilito dalla Legge n. 189 del 2024, c.d. *“Decreto fiscale”*) e il valore netto contabile alla data (473 mln di euro), generando l’emersione di una perdita di valore di 131 mln di euro;

- in data 3 luglio 2024 Trenitalia Spa ha esercitato la *call option* prevista dall'*Investment and Shareholders' Agreement*, acquisendo da *Operador Ferroviario de Levante* l'ulteriore 6 per cento del capitale della controllata spagnola ILSA al prezzo di 15 mln di euro;
- in data 5 agosto 2024 è stata pubblicata la sentenza n. 6983 del Consiglio di Stato, più volte citata, avverso il decreto del Mit n. 248 del 4 agosto 2016, che ha dichiarato illegittime sia la misura relativa allo stanziamento di un contributo di 70 mln di euro ai sensi dell'art. 1, comma 867, della legge n. 208 del 2015, come modificato dall'art. 47, comma 7, del d.l. n. 50 del 2017, che il suddetto decreto del Mit, con il quale FS Spa era stata individuata dal Ministero quale soggetto a cui trasferire la partecipazione in FSE. Per effetto della suddetta sentenza, quindi, a partire dal 5 agosto 2024, sono venute meno le condizioni previste dall'IFRS 10 con riguardo al controllo di FSE Srl da parte del Gruppo FS e, pertanto, da tale data la società FSE Srl è stata esclusa dal perimetro di consolidamento. Si segnala inoltre che, in data 31 dicembre 2024, FSE ha depositato presso il Tribunale di Bari ricorso per accedere ad uno strumento di regolazione della crisi e dell'insolvenza con riserva di deposito della proposta del piano e - o degli accordi;
- in data 11 novembre 2024 è stata perfezionata l'operazione di acquisizione della intera partecipazione in Grandi Stazioni Immobiliare Spa da parte di FS Spa (già titolare della quota azionaria del 60 per cento e pertanto già rientrante nel perimetro di consolidamento integrale), tramite compravendita della partecipazione del 40 per cento posseduta da Eurostazioni Spa per un corrispettivo di 11,3 mln di euro. Gli effetti contabili di tale operazione sono stati classificati a patrimonio netto in ottemperanza a quanto previsto dall'IFRS 10 par.B96.

9.2.1 Il bilancio consolidato

9.2.2 Stato patrimoniale consolidato riclassificato

La tabella che segue mostra i dati relativi allo stato patrimoniale riclassificato del 2024, posto a paragone con quelli del 2023.

Tabella 49 - Stato patrimoniale consolidato riclassificato

(valori in mln)

	31.12.2023	31.12.2024	Var. ass.
Capitale circolante netto gestionale	-2.095	-2.480	-385
Altre attività nette	4.245	5.683	1.438
Capitale circolante	2.150	3.203	1.053
Capitale immobilizzato netto	53.827	54.148	321
Altri fondi	-2.730	-2.445	285
Attività nette possedute per la vendita		342	342
CAPITALE INVESTITO NETTO	53.247	55.248	2.001
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	-908	2.111	3.019
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	12.066	11.385	-681
Posizione finanziaria netta	11.158	13.496	2.338
Mezzi propri	42.089	41.752	-337
COPERTURE	53.247	55.248	2.001

Fonte: FS

Il capitale investito netto di Gruppo, pari a 55.248 mln di euro, ha registrato un aumento di 2.001 mln di euro per la crescita di 1.053 mln di euro del capitale circolante e, per 321 mln di euro, del capitale immobilizzato netto oltre che per la diminuzione, per 285 mln di euro, degli altri fondi, e dell'incremento delle attività nette possedute per la vendita, per 342 mln di euro.

Più specificamente, il capitale circolante netto gestionale, che si attesta a un valore negativo di 2.480 mln di euro, presenta una variazione in diminuzione di 385 mln di euro rispetto all'esercizio precedente, quale risultato delle seguenti variazioni: maggiori debiti commerciali per 233 mln di euro; minori rimanenze per 56 mln di euro; minori crediti relativi al contratto di servizio per 108 mln di euro, quale effetto combinato di minori crediti verso le Regioni e dei maggiori corrispettivi maturati nell'esercizio e non ancora incassati verso il Mef.

Le altre attività nette, che si attestano a un valore di 5.683 mln di euro, registrano un incremento pari a 1.438 mln di euro; tra le principali variazioni che determinano tale crescita si richiamano i maggiori crediti netti iscritti verso il Mef, il Mit e altri enti - amministrazioni dello Stato (+1.200 mln di euro), per la rilevazione di competenza dei nuovi contributi e degli incassi dell'esercizio, al netto della variazione degli acconti allocati ai progetti avviati. Il capitale immobilizzato netto, che si attesta a un valore di 54.148 mln di euro, presenta un incremento di 321 mln di euro. Rispetto a tale crescita, si richiama tra gli altri l'incremento degli investimenti di periodo, pari a 13.293 mln, compensato dai contributi in conto impianti

rilevati per competenza pari a 10.709 mln di euro e dagli ammortamenti del periodo per 1.782 mln di euro, nonché alla variazione delle immobilizzazioni materiali e immateriali per effetto della variazione dell'area di consolidamento (+34 mln di euro) principalmente riferibile al consolidamento del gruppo *Exploris* a far data dal 1° gennaio 2024; alle alienazioni e dismissioni (-24 mln di euro) e alle perdite di valore (-52 mln di euro) legate per lo più al materiale rotabile regionale e *intercity* risultato obsoleto; alle riclassifiche (+17 mln di euro) avvenute nel periodo e legate principalmente a modifiche di destinazione d'uso delle aree interessate; al decremento del valore delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto e delle altre partecipazioni minoritarie al *fair value* (-453 mln di euro) dovuto principalmente alla svalutazione e riclassifica ad attività possedute per la vendita delle società concessionarie di Anas (-473 mln di euro) e al già citato consolidamento del gruppo *Exploris* (-55 mln di euro), effetti in parte compensati dai risultati conseguiti dalle società partecipate (+81 mln di euro).

Gli "altri fondi" diminuiscono di 285 mln di euro, in particolare per: la riduzione del fondo Tfr e altri benefici ai dipendenti (+94 mln di euro), principalmente dovuto alle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso dell'esercizio e alle anticipazioni corrisposte nonché alla variazione per utili attuariali; alla riduzione degli altri fondi rischi (+187 mln di euro), per effetto sia dell'aggiornamento della valutazione analitica della rischiosità del contenzioso relativamente ai segmenti patrimoniali, civile, giuslavoristico, delle controversie concernenti i lavori e rapporti di concessione, sia della conclusione a favore del Gruppo di contenziosi civili verso terzi; alla variazione del fondo imposte differite e delle imposte anticipate (+5 mln di euro) derivante dalle nuove differenze temporanee e dai rilasci generati dalle società del Gruppo nel corso dell'anno.

La tabella che segue illustra il dettaglio della posizione finanziaria netta.

Tabella 50 - Posizione finanziaria netta

(valori in mln)

Posizione finanziaria netta	31.12.2023	31.12.2024	Variazione
Posizione finanziaria netta a breve termine	-908	2.111	3.019
Conti correnti di tesoreria	-233	-225	8
Crediti vs Mef per contributi quindicennali da riscuotere	-11	-11	-
Debiti verso altri finanziatori	11	5	-6
Finanziamenti da banche	3.783	4.464	681
Prestiti obbligazionari	456	1.598	1.142
Diritti concessori finanziari correnti	-3.314	-3.325	-11
Acconti per opere da realizzare correnti	577	609	32
Passività finanziarie correnti	216	254	38
Strumenti finanziari derivati correnti	-43	-13	30
altro	-2.350	-1.245	1.105
Posizione finanziaria netta a medio/lungo termine	12.066	11.385	-681
Crediti vs Mef per contributi quindicennali da riscuotere	-94	-83	11
Debiti verso altri finanziatori	3	3	-
Finanziamenti da banche	1.622	1.939	317
Prestiti obbligazionari	9.107	7.716	-1.391
Diritti concessori finanziari non correnti	-235	-90	145
Acconti per opere da realizzare non correnti	1.220	1.223	3
Passività finanziarie non correnti	713	778	65
Strumenti finanziari derivati non correnti	-45	-3	42
altro	-225	-98	127
Totale complessivo	11.158	13.496	2.338

Fonte: FS

La posizione finanziaria netta presenta un indebitamento netto di 13.496 mln di euro e registra un incremento di 2.338 mln di euro rispetto al 31 dicembre 2023.

I mezzi propri sono pari a 41.752 mln di euro, con un decremento di 337 mln di euro, in via principale per: i) la perdita di esercizio (-208 mln di euro), inclusiva della quota dei terzi; ii) la variazione delle riserve di valutazione su derivati - *Cash Flow Hedge* e attualizzazione del tfr (-57 mln di euro); iii) la svalutazione del credito vantato da FSE nei confronti del Mit (-70 mln di euro), ad esito della sentenza del Consiglio di Stato del 5 agosto 2024.

9.2.3 Conto economico consolidato riclassificato

La tabella che segue mostra i principali dati relativi al conto economico consolidato riclassificato per l'esercizio finanziario 2024, posti a raffronto con quelli del precedente esercizio.

Al riguardo, al fine di consentire una migliore comprensione dell'andamento economico dell'esercizio e delle variazioni registrate rispetto all'anno precedente, si è ritenuto opportuno fornire separata evidenza delle differenze di perimetro riconducibili al consolidamento integrale della società FS Treni Turistici Italiani Srl da dicembre 2023, delle società del gruppo

Exploris a far data dal 1° gennaio 2024, della società Italia Loyalty Spa a far data dal 30 aprile 2024, nonché dell'impatto generato dal deconsolidamento della società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl a far data dal 5 agosto 2024.

Tabella 51 - Conto economico consolidato riclassificato

(valori in mln)

	2023	2024	Var. assoluta	Var. %	Delta perimetro	Delta residuale	Var.% netta
RICAVI OPERATIVI	14.804	16.529	1.725	12	-242	1.483	10
COSTI OPERATIVI	-12.576	-14.288	-1.712	14	120	-1.592	13
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	2.228	2.242	14	1	-122	-109	-5
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	-1.890	-1.898	-8	0	15	7	0
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	338	343	5	2	-108	-102	-30
Saldo della gestione finanziaria	-213	-505	-292	-137	4	-288	-135
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	125	-162	-287	>(200)	-104	-390	>(200)
Imposte sul reddito	-25	-46	-21	-84	4	-17	-68
RISULTATO DI PERIODO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	100	-208	-308	>(200)	100	-408	>(200)
RISULTATO NETTO DI PERIODO	100	-208	-308	>(200)	100	-408	>(200)
Risultato netto di Gruppo	137	-198					
Risultato netto di Terzi	-37	-10					

Fonte: FS

L'esercizio 2024 chiude con un risultato netto di periodo negativo pari a -208 mln di euro, a fronte dei +100 mln di euro di utili registrati nell'esercizio precedente.

Il margine operativo lordo (Ebitda), pari a 2.242 mln di euro, rileva un incremento di 14 mln di euro (+1per cento) e, al netto degli effetti attribuibili alla variazione di perimetro consolidato sopra descritta, si attesterebbe a 2.120 mln di euro con una variazione percentuale negativa del 5 per cento.

I ricavi operativi registrano un incremento pari a 1.725 mln di euro (+12 per cento), a seguito dell'aumento dei ricavi da servizi di trasporto per 818 mln di euro, dei ricavi da servizi di infrastruttura per 402 mln di euro e degli altri ricavi da contratti con la clientela per 641 mln di euro, cui si contrappone la riduzione degli altri ricavi e degli altri proventi complessivamente per 136 mln di euro.

I ricavi da servizi di trasporto aumentano rispetto al 2023 di 818 mln di euro. In particolare, i ricavi del business ferro AV e *Intercity* aumentano complessivamente per un importo pari a 148 mln di euro, +157 mln di euro nella componente di mercato AV e -9 mln di euro nel servizio *Intercity*. Sul mercato italiano, il *business* regionale di Trenitalia ha rilevato maggiori ricavi da traffico (+48 mln di euro) sia per l'aumento dei viaggiatori/km (+1,4 per cento rispetto al 2023) che per l'aumento dei ricavi a valere sui contratti di servizio con le Regioni e Province Autonome (+378 mln di euro), per effetto della dinamica di andamento dei Contratti di Servizio e per l'incremento dei corrispettivi previsti contrattualmente; all'estero, si rilevano maggiori ricavi sul mercato tedesco e greco (rispettivamente +33 mln di euro e +4 mln di euro) a fronte di minori ricavi sul mercato inglese (-43 mln di euro); i ricavi del trasporto su autobus aumentano di 22 mln di euro, di cui +28 mln di euro in ambito internazionale e -6 mln di euro in quello nazionale; i ricavi del trasporto su ferro delle merci registrano una variazione positiva di 156 mln di euro (+17 per cento), essenzialmente riconducibile alla variazione dell'area di consolidamento, con l'ingresso del gruppo *Exploris*; i ricavi della navigazione diminuiscono di 1 mln di euro. I ricavi da servizi di trasporto beneficiano peraltro di una variazione positiva generatasi nel 2024, per 95 mln di euro (oltre ad oneri finanziari per 13 mln di euro), legata all'impatto negativo presente lo scorso anno, derivante dalla decisione conclusiva assunta dalla Commissione Europea sulla procedura di indagine avente ad oggetto le compensazioni per obblighi di servizio pubblico riconosciute dall'Italia a Trenitalia nel periodo 2000-2014.

I ricavi da servizi di infrastruttura aumentano rispetto al 2023 di 402 mln di euro (+9 per cento). La variazione è riconducibile principalmente alla società Anas (+319 mln di euro), in conseguenza dell'andamento dei corrispettivi di servizio e concessori legati alla circolazione stradale, e alla società RFI, che registra un incremento dei ricavi da servizi in concessione sull'infrastruttura ferroviaria (+90 mln di euro), riconducibili sostanzialmente ai lavori di miglioria eseguiti sulla Ferrovia Centrale Umbra ed al subentro, a partire dal 1° gennaio 2024, nella gestione delle linee ferroviarie Torino-Ceres e Canavesana nonché ai maggiori ricavi da pedaggio per effetto sia di un aumento delle tariffe (rivalutazione Istat) che dei maggiori volumi di traffico (+15 mln di euro).

Gli altri ricavi da servizi alla clientela aumentano rispetto al 2023 di 641 mln di euro (+131 per cento). La variazione è principalmente legata: all'operazione di vendita dello scalo

Farini effettuata da FS Sistemi Urbani Spa nell'ambito dell'Accordo di programma sottoscritto con il Comune di Milano al prezzo di vendita di 473 mln di euro nettato per 71 mln di euro dalle *performance obligation* previste dal contratto. La plusvalenza dell'operazione realizzata dal Gruppo ammonta a 143 mln di euro, a seguito della variazione delle giacenze di immobili e terreni di *trading* (-126 mln di euro), del costo relativo alla retrocessione al Comune di Milano del 50 per cento della plusvalenza (-108 mln di euro) e dei costi di manutenzione previsti da contratto già sostenuti (-24 mln di euro) nonché degli oneri finanziari correlati (+1 mln di euro oneri finanziari); all'incremento dei ricavi derivanti da servizi offerti alle imprese ferroviarie e servizi accessori alla circolazione (+135 mln di euro); ai maggiori ricavi per servizi consuntivati sulla commessa relativa alla metro *Riyadh* (+52 mln di euro); all'incremento dei "lavori conto terzi" (+28 mln di euro), riconducibili principalmente all'iscrizione dei ricavi correlati alla fornitura dei nuovi treni ibridi di proprietà dello Stato, a valere sui fondi del PNRR; all'aumento dei ricavi per lavori in corso su ordinazione (+7 mln di euro).

Il residuo decremento degli altri ricavi operativi (pari a -136 mln di euro) risente prevalentemente della diminuzione dei ricavi per contributi stanziati dal Mef a sostegno del trasporto su ferro e su gomma (-52 mln di euro) e dell'infrastruttura ferroviaria (-149 mln di euro), compensata parzialmente da maggiori contributi riconosciuti dal MIT per la copertura degli oneri per la manutenzione e messa in sicurezza della rete stradale (+28 mln di euro). La voce accoglie, altresì, l'impatto positivo del deconsolidamento della società FSE (+127 mln di euro), l'iscrizione di maggiori ricavi per certificati bianchi maturati a fronte del conseguimento di risparmi energetici (+15 mln di euro), cui si contrappongono minori rilasci di fondi rischi (-67 mln di euro) e minori plusvalenze (-21 mln di euro).

I costi operativi si attestano a 14.288 mln di euro, in aumento di 1.712 mln di euro (+14 per cento) rispetto al 2023. Sull'incremento, la variazione del perimetro consolidato incide per maggiori costi iscritti per 120 mln di euro; pertanto, al netto di tale impatto, la variazione sarebbe più bassa e pari a 1.592 mln di euro (+13 per cento).

Nel dettaglio:

- i costi netti del personale aumentano per un importo pari a 589 mln di euro, 576 mln di euro al netto della variazione dell'area di consolidamento, per maggiori costi per personale a ruolo prevalentemente connessi sia all'incremento dell'organico medio che

all'aumento del costo unitario del lavoro a seguito del rinnovo contrattuale e all'incremento delle competenze accessorie del personale (+327 mln di euro), e maggiori "Accantonamenti e rilasci" (+190 mln di euro) principalmente per maggiori accantonamenti per contenzioso giuslavoristico, per incentivi all'esodo ed altre esigenze di natura contrattuale;

- gli altri costi netti aumentano per un importo pari a 1.123 mln di euro, con 107 mln di euro dovuti alla variazione area di consolidamento, e sono riconducibili prevalentemente a: (i) maggiori costi per materie e materiali di consumo (+59 mln di euro), principalmente per più elevati consumi di materiali su progetti d'investimento e in conto esercizio, nonché per l'aumentata produzione da parte delle officine nazionali di cuori, deviatori, giunti isolanti, incollati e apparecchiature; (ii) maggiori costi per energia elettrica e combustibili per la trazione (+217 mln di euro), sostanzialmente per l'incremento della quota compensativa regolata dal Regime tariffario speciale di RFI, il cui particolare algoritmo di calcolo, deliberato dall'Ente di regolazione del mercato elettrico (Arera), è correlato a parametri retroattivi in funzione del prezzo dell'energia, parzialmente compensato dalla riduzione del prezzo medio annuo del costo dell'energia; (iii) maggiore variazione delle giacenze di immobili e terreni *trading* (+147 mln di euro) soprattutto in relazione alla già citata vendita dello Scalo Farini; (iv) maggiori costi per servizi (+797 mln di euro), in particolare manutenzioni (+341 mln di euro) e prestazioni per il trasporto (113 mln di euro); (v) maggiori capitalizzazioni (-223 mln di euro), riferiti al valore dei costi di materiali, personale, servizi informatici e trasporto, capitalizzati.

Il risultato operativo (EBIT) ammonta a 343 mln di euro, in miglioramento di 5 mln di euro (+2 per cento) rispetto al 2023.

Il saldo della gestione finanziaria, che mostra un onere netto di 505 mln di euro, peggiora di 292 mln di euro rispetto all'esercizio precedente, per l'incremento dei proventi finanziari (+22 mln di euro), riconducibile principalmente: i) a maggiori proventi finanziari per la registrazione degli interessi maturati (+21 mln di euro) sul credito finanziario verso FSE; ii) a maggiori interessi attivi derivanti da attività di *factoring* e credito a consumo (+14 mln di euro); iii) a maggiori interessi su conti correnti bancari e postali (+11 mln di euro); iv) a minori proventi finanziari su derivati (-17 mln di euro); v) alla presenza nel saldo 2023

dell'effetto dell'attualizzazione del credito finanziario nei confronti del MIT (-12 mln di euro).

9.2.4 Situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo FS

Il prospetto che segue mostra i dati di dettaglio relativi alla situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo al 31 dicembre 2024, a raffronto con quelli dell'esercizio 2023.

Tabella 52 - Situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo FS

(valori in mln)

	31.12.2023	31.12.2024	Var. ass.
Attività			
Attività non correnti			
Immobili, impianti e macchinari	49.326	50.270	944
Investimenti immobiliari	1.399	1.337	-62
Attività immateriali	1.798	1.695	-103
Partecipazioni (metodo del Patrimonio netto)	1.217	819	-398
Attività finanziarie per accordi di servizi in concessione	235	90	-145
Attività finanziarie (inclusi i derivati)	636	354	-282
Attività per imposte anticipate	98	85	-13
Crediti commerciali	4	2	-2
altre attività	7.575	7.094	-481
Totale attività non correnti	62.288	61.746	-542
Attività correnti			
Rimanenze	2.487	2.431	-56
Attività finanziarie correnti per accordi di servizi in concessione	3.314	3.325	11
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	776	340	-436
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	2.295	1.183	-1.112
Crediti tributari	105	95	-10
Crediti commerciali	2.715	2.470	-245
altre attività	5.686	6.896	1210
Totale attività correnti	17.378	16.740	-638
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione		342	342
Totale attività	79.666	78.828	-838
Capitale sociale	39.204	31.063	-8.141
Riserve	-166	7.917	8.083
Utili/(Perdite) portati a nuovo	2.725	2.780	55
Utile/(Perdita) d'esercizio	137	-198	-335
Patrimonio Netto del Gruppo	41.900	41.562	-338
Utile/(Perdita) di Terzi	-37	-10	27
Capitale e Riserve di Terzi	226	200	-26
Interessenze di terzi	189	190	1
Patrimonio Netto	42.089	41.752	-337
Passività			
Passività non correnti			
Finanziamenti a medio/lungo termine	10.732	9.658	-1.074
Benefici ai dipendenti	683	589	-94
Fondi rischi e oneri	1.937	1.707	-230
Acconti per opere da realizzare	1.220	1.223	3
Passività finanziarie (inclusi i derivati)	903	921	18
Passività per imposte differite	151	133	-18
Debiti commerciali	15	79	64
altre passività	1.897	1.844	-53
Totale passività non correnti	17.538	16.154	-1.384
Finanziamenti a breve termine e quota di fin. a medio/lungo termine	4.250	6.067	1.817
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	58	101	43
Acconti per opere da realizzare	577	609	32
Passività finanziarie (inclusi i derivati)	643	284	-359
Debiti per imposte sul reddito	26	20	-6
Debiti commerciali	8.883	9.052	169
altre passività	5.602	4.789	-813
Totale passività correnti	20.039	20.922	883
Totale passività	37.577	37.076	-501
Totale Patrimonio Netto e passività	79.666	78.828	-838

Fonte: bilancio FS

Attività

Nel 2024 il totale delle attività è di euro 78.828 mln di euro (79.666 mln di euro nel 2023), in diminuzione di 838 mln di euro.

Le “attività immateriali” – la cui consistenza è pari, al 31 dicembre 2024, a 1.695 mln di euro (1.798 mln di euro al 31 dicembre 2023) – si compongono per 894 mln di euro dei diritti concessori, in cui è iscritto per 795 mln di euro il valore della concessione di Anas, sulle cui vicende e caratteristiche questa Sezione ha già riferito.

La voce “attività finanziarie per accordi di servizi in concessione correnti e non correnti” ammonta complessivamente a 3.415 mln di euro nel 2024 (3.549 mln di euro nel 2023): tali attività si riferiscono all’ammontare della produzione realizzata sull’infrastruttura in concessione, prevalentemente stradale, in attesa di essere rimborsata dai ministeri o enti di riferimento.

L’importo, esposto al netto del fondo iscritto in *compliance* con l’IFRS 9 (98 mln di euro), si riferisce sostanzialmente sia a costi sostenuti da Anas, 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 2 mln di euro, a seguito del venir meno delle potenziali perdite di valore su alcuni diritti concessori verso enti locali.

Rispetto al precedente esercizio si registra una variazione in diminuzione di 134 mln di euro, che si deve in via principale all’incremento dei crediti esigibili generato dalla produzione dell’esercizio (+2.445 mln di euro), agli incassi e riclassifiche dell’esercizio (-2.594 mln di euro), all’effetto dell’attualizzazione (+5 mln di euro) nonché all’avanzamento dei lavori sulla linea concessa umbra e sulla linea Torino-Ceres-Canavesana (+10 mln di euro).

La società evidenzia che le attività finanziarie per accordi di servizi in concessione sono oggetto di attualizzazione al tasso del 4,1 per cento, che riflette la valutazione corrente di mercato per ricorrere ai finanziamenti da parte di Anas, e che l’effetto dell’attualizzazione è rilevato nel conto economico come costo.

La tabella che segue illustra il dettaglio delle altre attività non correnti e correnti.

Tabella 53 - Altre attività non correnti e correnti

(valori in mln)

	31.12.2023			31.12.2024			Variazione		
	non correnti	Correnti	Totali	non correnti	Correnti	Totale	non correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del Gruppo	-	3	3	-	4	4	-	1	1
Crediti per Iva	6	67	73	6	91	97	-	24	24
Ministero dell'economia e delle finanze	4.713	1.886	6.599	3.990	3.652	7.642	-723	1.766	1.043
Ministero delle infrastrutture e dei trasporti	2.322	1.303	3.625	2.432	539	2.971	110	-764	-654
Contributi in conto impianti da Ue, altri Ministeri e altri	-	97	97	-	18	18	-	-79	-79
Crediti verso lo Stato per contenziosi	484	-	484	463	-	463	-21	-	-21
Altre amministrazioni dello Stato	23	604	627	177	711	888	154	107	261
Debitori diversi e ratei/risconti	36	1.933	1.969	35	2.076	2.111	-1	143	142
Valore lordo altre attività	7.584	5.893	13.477	7.103	7.091	14.194	-481	1.198	717
Fondo svalutazione	-9	-207	-216	-9	-195	-204	-	12	12
Totale altre attività	7.575	5.686	13.261	7.094	6.896	13.990	-481	1.210	729

Fonte: bilancio FS

La voce “Altre attività non correnti e correnti” è pari, nel complesso, al netto del fondo di svalutazione, a 13.990 mln di euro nel 2024 (13.261 mln di euro nel 2023), presentando un incremento di 729 mln di euro, che si deve in via principale all’aumento di 1.043 mln di euro dei crediti verso il Mef.

Più specificamente, i crediti verso il citato Dicastero e verso il Mit sono complessivamente pari a 10.613 mln di euro, di cui:

- 1.791 mln di euro, per contributi stanziati in favore della società per il progetto *Tunnel Euralpin Lyon Turin* – TELT;
- 43 mln di euro, per contributi Mit stanziati in favore di “Grandi Stazioni Rail Spa” per il Programma “Grandi Stazioni” e per gli interventi di riqualificazione, sicurezza e accessibilità delle grandi stazioni ferroviarie nonché per potenziare l’interscambio tra il

sistema ferroviario ed altri sistemi di trasporto;

- 8.192 mln di euro, per contributi in favore di RFI Spa;
- 538 mln di euro, per i contributi straordinari riconosciuti dal Mef e Mit in favore del Gruppo FS a seguito dell'emergenza epidemiologica causata dal Covid-19, interamente riconosciuti nei precedenti esercizi, al netto della rilevazione nell'anno del reversal dell'attualizzazione sui contributi precedentemente iscritti;
- 39 mln di euro, per i contributi stanziati a favore di Anas Spa, previsti dall'art. 4, punto 3 del d.l. n. 10 del 5 febbraio 2024 da erogare a partire dal 2032, a copertura degli oneri connessi alla manutenzione e messa in sicurezza della rete stradale, dei territori interessati dagli eventi sportivi ai Giochi olimpici e paralimpici invernali Milano Cortina 2026.

La tabella seguente offre il dettaglio della movimentazione dei contributi complessivi, comprensivi di quelli legati all'emergenza pandemica.

Tabella 54 - Trasferimenti a favore del Gruppo

(valori in mln)

	Valori al 31.12.2023	Incrementi	Decrementi	altre variazioni	Valori al 31.12.2024
In conto esercizio:					
dal Mef	160	1.011	-986	-	185
dal Mit	463	107	-150	-	420
Totale in conto esercizio	623	1.118	-1.136	-	605
In conto impianti:					
dal Mef	6.439	6.680	-5.662	-	7.457
dal Mit	3.092	679	-1.151	-69	2.551
Totale in conto impianti	9.531	7.359	-6.813	-69	10.008
In conto capitale:					
dal Mit	70	-	-	-70	-
Totale trasferimenti a favore del Gruppo Fs	10.224	8.477	-7.949	-139	10.613

Fonte: bilancio FS

La tabella che segue illustra il dettaglio delle disponibilità liquide e mezzi equivalenti.

Tabella 55 - Disponibilità liquide e mezzi equivalenti*(valori in mln)*

	31.12.2023	31.12.2024	Var.
Depositi bancari e postali	1.965	850	(1.115)
Assegni	-	-	-
Denaro e valori in cassa	98	108	10
Conti correnti di tesoreria	233	225	(8)
Valore lordo	2.296	1.183	(1.113)
Fondo di svalutazione	(1)	-	1
Totale disponibilità liquide e altri mezzi equivalenti	2.295	1.183	(1.112)

Fonte: bilancio FS

Le disponibilità liquide e altri mezzi equivalenti si attestano, al 31 dicembre 2024, a 1.183 mln di euro (2.295 mln di euro nel 2023), con una diminuzione di 1.112 mln di euro, in particolare per la diminuzione, per 1.115 mln di euro, dovuta all'impiego della provvista finanziaria realizzata nel mese di dicembre 2023 e utilizzata nel corso del 2024.

Passività

Il patrimonio netto ammonta a 41.752 mln di euro nel 2024 (42.089 mln di euro nel 2023; -337 mln di euro); si rinvia al relativo prospetto contabile per un'analitica illustrazione delle variazioni intervenute.

In esecuzione della delibera dell'Assemblea straordinaria di FS del 29 novembre 2023, in data 25 marzo 2024 si è perfezionata l'integrale rimodulazione del patrimonio netto di FS. In particolare, decorsi i termini di legge, si è data esecuzione alla riduzione volontaria del capitale sociale di FS da 39.204 mln di euro a 31.063 mln di euro, con contestuale incremento della riserva legale per l'importo di 6.141 mln di euro e della riserva di capitale per l'importo residuale di 2.000 mln di euro. Il capitale sociale del Gruppo al 31 dicembre 2024, interamente sottoscritto e versato dal socio unico Mef, è costituito da 31.062.952.307 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro cadauna, per un totale di 31.063 mln di euro. La riserva di conversione è negativa per 9 mln di euro; riflette le variazioni sui tassi di cambio nel periodo, rispetto all'esercizio precedente (-5 mln di euro). Gli utili portati a nuovo presentano un valore positivo per 2.780 mln di euro, che 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 rispetto all'esercizio precedente sono composti principalmente dalla svalutazione del credito verso Mit effettuata da FSE (- 70 mln di euro).

La tabella che segue rappresenta i finanziamenti a medio - lungo termine e a breve termine, complessivamente pari a 15.725 mln di euro.

Tabella 56 - Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine

(valori in mln)

Finanziamenti a medio/lungo termine al netto della quota corrente	31.12.2023	31.12.2024	Var.
Prestiti obbligazionari	9.107	7.716	-1.391
Finanziamenti da banche	1.622	1.939	317
Debiti verso altri finanziamenti	3	3	-
Totale	10.732	9.658	-1.074
Finanziamenti a breve termine e quota corrente fin. medio/lungo termine	31.12.2023	31.12.2023	Var.
Prestiti obbligazionari (breve termine)	456	1.598	1.142
Finanziamenti da banche (breve termine)	3.783	4.464	681
Debiti verso altri finanziamenti (breve termine)	11	5	-6
Totale	4.250	6.067	1.817
Totale finanziamenti	14.982	15.725	743

Fonte: bilancio FS

Patrimonio netto consolidato

Il patrimonio netto ammonta a 41.752 mln di euro nel 2024 (42.089 mln di euro nel 2023; -337 mln di euro); la tabella che segue illustra le variazioni del patrimonio netto consolidato al 31 dicembre 2023 e 2024.

Tabella 57 - Prospetto delle variazioni del patrimonio netto consolidato

(valori in mln)

Patrimonio netto												
Riserve												
	Capitale sociale	Riserva legale	Riserve diverse	Riserva di conversione bilanci in valuta estera	Riserva per var. FV su derivati - Cash Flow Hedge	Riserva per Utili (perdite) attuariali per benefici ai dipendenti	Totale Riserve	Utili (perdite) portati a nuovo	Utile (perdita) di esercizio	Patrimonio netto di Gruppo	Patrimonio netto di Terzi	Totale Patrimonio netto
Saldo al 1° gennaio 2023	39.204	67		-3	192	-327	-71	2.536	204	41.873	195	42.068
Utile/(Perdita) di esercizio									137	137	-37	100
Utile/(Perdita) rilevati direttamente a Patrimonio netto				-1	-93	-6	-100			-100		-100
Utile/(perdita) complessivo rilevato				-1	-93	-6	-100		137	37	-37	
Destinazione del risultato netto dell'esercizio precedente		4					4	200	-204			
Distribuzione di dividendi								-5		-5	-4	-9
Aumento di capitale (riduzione di capitale)											36	36
Variazione area di consolidamento								-1		-1		-1
altri movimenti								-4		-4	-1	-5
Saldo al 31 dicembre 2023	39.204	71		-4	99	-333	-167	2.726	137	41.900	189	42.089
Utile/(perdita di esercizio)									-198	-198	-10	-208
Utili/(perdite) rilevanti direttamente a Patrimonio netto				-5	-56	4	-57			-57		-57
Utile/(perdita) complessivo rilevato				-5	-56	4	-57		-198	-255	-10	-265
Destinazione del risultato netto di esercizio precedente								137	-137			
Distribuzione di dividendi								3		3	-4	-1
Aumento di capitale (riduzione di capitale)	-8141	6.141	2.000				8.141					
Variazione area di consolidamento								12		12		12
altri movimenti								-98		-98	15	-83
Saldo al 31 dicembre 2024	31.063	6.212	2.000	-9	43	-329	7.917	2.780	-198	41.562	190	41.752

Fonte: bilancio FS

9.2.5 Conto economico consolidato

La tabella che segue illustra i dati del conto economico consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2024, ponendoli a raffronto con i dati dell'esercizio 2023.

Tabella 58 - Conto economico consolidato

(valori in mln)

	2023	2024	Var. ass.
Ricavi e proventi			
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	14.261	15.948	1.687
altri proventi	543	581	38
Totale ricavi e proventi	14.804	16.529	1.725
Costi operativi			
Costo del personale	-5.284	-5.873	-589
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	-1.607	-2.008	-401
Costi per servizi	-7.570	-8.367	-797
altri costi operativi	-265	-413	-148
Costi per lavori interni capitalizzati	2.150	2.373	223
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	-1.890	-1.898	-8
Totale costi operativi	-14.466	-16.186	-1.720
Risultato operativo	338	343	5
Proventi e oneri finanziari			0
Proventi finanziari	220	242	22
Oneri finanziari	-456	-697	-241
Quota di utile/(perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto	23	-50	-73
Totale proventi e oneri finanziari	-213	-505	-292
Risultato prima delle imposte	125	-162	-287
Imposte sul reddito	-25	-46	-21
Risultato di periodo delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali	-	-	-
Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)	100	-208	-308
<i>Risultato netto di Gruppo</i>	137	-198	-335
<i>Risultato netto di Terzi</i>	-37	-10	27

Fonte: bilancio FS

Nel 2024 il Risultato netto di esercizio è pari a -208 mln di euro, in decrescita di 308 mln di euro rispetto al 2023.

Il totale dei ricavi e proventi è pari nel 2024 a 16,5 mld di euro (14,8 mld di euro nel 2023, in crescita di 1,7 mld di euro rispetto al precedente esercizio).

La tabella che segue ne illustra il dettaglio.

Tabella 59 - Ricavi delle vendite e delle prestazioni

(valori in mln)

	2023	2024	Var. ass.	Var. area	Delta residuale
Ricavi da servizi di trasporto	7.948	8.766	818	-122	696
<i>Prodotti del traffico viaggiatori</i>	4.244	4.451	207	-1	206
<i>Prodotti del traffico merci</i>	898	1.054	156	-158	-2
Ricavi da mercato	5.142	5.505	363	-159	204
<i>Contratti di servizio pub. e altri contratti</i>	340	381	41		41
<i>Ricavi da Regioni</i>	2.466	2.880	414	37	451
Ricavi da contratti di servizio	2.806	3.261	455	37	492
Ricavi da servizi di infrastruttura	4.244	4.646	402	22	424
altri ricavi da servizi	437	1.072	635	-14	621
Ricavi per lavori in corso su ordinazione	51	57	6	-	6
Totale ricavi da contratti con i clienti (a)	12.680	14.541	1.861	-114	1.747
altri ricavi (b)	1.581	1.407	-174	-1	-175
Totale ricavi delle vendite e delle prestazioni (a+b)	14.261	15.948	1.687	-115	1.572

Fonte: bilancio FS

Con riferimento ai costi operativi, il costo del personale è pari a 5.873 mln di euro (5.284 mln di euro nel 2023).

I costi per servizi si attestano nel 2024 a 8.367 mln di euro (7.570 mln di euro nel 2023). Al netto degli effetti della variazione area per 88 mln di euro, la crescita è di 709 mln di euro.

Gli elementi più rilevanti al riguardo sono costituiti:

- dall'aumento dei costi per lavori per nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete stradale e autostradale (+275 mln di euro);
- da maggiori costi per manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati (+67 mln di euro) riconducibili ai servizi e lavori effettuati per conto del MIT a valere sui fondi PNRR assegnati per il rinnovamento della flotta Intercity (+50 mln di euro);
- da minori costi di manutenzione e riparazione di beni mobili e immobili per far fronte ad eventi meteo estremi (- 36 mln di euro), alle attività legate alla sicurezza ed alla manutenzione degli impianti di segnalamento e riparazione componenti sul materiale rotabile (+65 mln di euro), a maggiori lavori di miglioria legati a Ferrovie Concesse per lavori appaltati conto terzi (+57 mln di euro);
- dai minori costi di manutenzione ordinaria sostenuti nel precedente esercizio con riferimento alla gestione delle tratte autostradali A24/A25 (- 64 mln di euro).

La tabella che segue illustra il dettaglio dei costi per servizi.

Tabella 60 - Costi per servizi

(valori in mln)

	2023	2024	Var. ass.	Var. area	Delta residuale
Altre prestazioni collegate al trasporto	167	216	49	-3	46
Pedaggio	611	674	63	-16	47
Servizi di manovra	28	24	-4		-4
Servizi trasporto merci	355	360	5	-26	-21
Prestazioni per il trasporto accantonamenti e rilasci	-	-	-	-	-
Prestazioni per il trasporto	1.161	1.274	113	-45	68
Servizi e lavori appaltati per conto terzi	101	191	90		90
Servizi di pulizia e altri servizi appaltati	520	528	8	1	9
Manutenzione e riparazione beni immobili e mobili	1.084	1.109	25	-	25
Manutenzione accantonamenti e rilasci	12	19	7	-	7
Manutenzione ordinaria rete stradale e autostradale	328	264	-64	-	-64
Manutenzioni, pulizia e altri servizi appaltati	2.045	2.111	66	1	67
Servizi immobiliari e utenze	123	125	2	1	3
Servizi amministrativi ed informatici	449	505	56	-1	55
Spese per comunicazione esterna e costi diversi	78	102	24	-1	23
Costi per nuove opere e manutenzioni straordinarie sulla rete stradale e autostradale	2.645	2.920	275	-	275
Costi per godimento beni di terzi	138	147	9	-11	-2
Prestazioni professionali e consulenze	77	80	3	-1	2
Concorsi e compensi ad altre Aziende ferroviarie	6	6	-	-	-
Assicurazioni	88	123	35	-2	33
Carrozze letto e ristorazione	157	175	18	-1	17
Provvigioni alle agenzie	86	90	4	-	4
Servizi di ingegneria	85	87	2	-	2
altri costi per servizi accantonamenti e rilasci	6	26	20	-1	19
altro	426	596	170	-27	143
diversi	931	1.183	252	-32	220
Totale	7.570	8.367	797	-88	709

Fonte: bilancio FS

Conto Economico Complessivo Consolidato

Il conto economico complessivo consolidato – esposto nella tabella che segue - 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.

Tabella 61 - Conto economico consolidato complessivo

(valori in mln)

	2023	2024	Var. ass.
Risultato netto d'esercizio (Gruppo e Terzi)	100	-208	-308
altre componenti di Conto economico complessivo consolidato			
Componenti che non saranno riclassificati successivamente nell'utile/(perdita) del periodo:			
Utili/(perdite) relativi a benefici attuariali	-6	4	10
di cui da partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto	-	1	1
Riclassifiche delle altre componenti del conto economico complessivo nel conto economico dell'esercizio	4	-	-4
Componenti che saranno o potrebbero essere riclassificati successivamente nell'utile/(perdita):			
Quota efficace delle variazioni di fair value della copertura dei flussi finanziari	-97	-56	41
di cui da partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto	-5	-	5
Differenze di cambio	-1	-5	-4
Totale altre componenti di conto economico complessivo dell'esercizio	-100	-57	43
Utile/(perdita) complessivo dell'esercizio (Gruppo e Terzi)	-	-265	-265
<i>Totale conto economico complessivo attribuibile a:</i>			
Soci della controllante	37	-255	-292
Partecipazioni dei terzi	-37	-10	27

*I valori sono esposti al netto dell'effetto fiscale ove applicabile.

Fonte: bilancio FS

9.2.6 Rendiconto finanziario consolidato

La tabella che segue mostra i dati relativi al rendiconto finanziario consolidato dell'esercizio finanziario 2024, a raffronto con quelli del precedente esercizio secondo il metodo indiretto.

Tabella 62 - Rendiconto finanziario consolidato

(valori in mln)

	2023	2024
Utile/(perdita) di esercizio	100	-208
Imposte sul reddito	25	46
Proventi/Oneri finanziari	236	456
Ammortamenti	1.744	1.778
Utile/(perdita) delle partecip. contabilizzate con il metodo del PN	-23	51
Accantonamenti e svalutazioni	663	732
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	-184	-103
Variazione delle rimanenze	-203	51
Variazione dei crediti commerciali	300	245
Variazione dei debiti commerciali	1.360	314
Variazione delle altre passività	-732	-727
Variazione delle altre attività	-3.099	-899
Utilizzi fondi rischi e oneri	-689	-838
Pagamento benefici ai dipendenti	-131	-126
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	-174	-262
Imposte sul reddito pagate al netto dei crediti d'imposta rimborsati	-20	-53
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa (A)	-827	457
Investimenti in Immobili, impianti e macchinari	-12.197	-12.852
Investimenti immobiliari	-15	-12
Investimenti in attività immateriali	-243	-217
Investimenti in partecipazioni	-655	-611
Investimenti in imprese consolidate al netto delle disponibilità liquide acquisite	-	12
Investimenti al lordo dei contributi	-13.110	-13.680
Contributi-immobili, impianti e macchinari	9.922	10.709
Contributi-Partecipazioni	592	597
Contributi	10.514	11.306
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	222	121
Disinvestimenti in investimenti immobiliari	3	3
Disinvestimenti in attività immateriali	5	4
Disinvestimenti in partecipazioni ed utili	19	9
Dismissioni in imprese consolidate al netto delle disponibilità liquide acquisite	-	-122
Disinvestimenti	250	15
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività di investimento (B)	-2.346	-2.359
Canoni per leasing finanziario	-230	-197
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio\lungo termine	1.610	-712
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	1.600	1.460
Variazione attività/passività finanziarie per servizi in concessione	-246	179
Contributi c/impianti su finanziamenti	10	11
Variazione delle attività finanziarie	-2	441
Variazione delle passività finanziarie	3	-395
Dividendi	-9	-4
Variazioni patrimonio netto	28	14
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività finanziaria (C)	2.764	797
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nel periodo (A+B+C)	-409	-1.105
Disponibilità liquide a inizio periodo	2.685	2.276
Disponibilità liquide a fine periodo	2.276	1.171
di cui saldo del c/c intersocietario	19	11

Fonte: bilancio FS

Il flusso di cassa netto presenta un valore negativo per 1.105 mln di euro (-409 mln di euro nel 2023). Sul dato incide in particolare il flusso netto assorbito per attività di investimento per 2.359 mln di euro. Le attività operativa e finanziaria generano invece un flusso di cassa positivo

rispettivamente per 457 mln di euro e 797 mln di euro.

Le disponibilità liquide passano da 2.276 mln di euro ad inizio periodo a 1.171 mln di euro a fine periodo, di cui 11 mln di euro del saldo intersocietario.

9.3. Performance economiche e finanziarie dei settori operativi

Nella relazione finanziaria è illustrato l'andamento gestionale del Gruppo FS, con riferimento alle *performance* dei Settori di business.

Tabella 63 - Infrastruttura ferroviaria

(valori in mln)

	2023	2024	Var. ass.
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	2.973	3.051	78
altri proventi	167	151	-16
Ricavi operativi	3.140	3.202	62
Costi operativi	-2.680	-3.116	-436
Ebitda	460	86	-374
Risultato operativo (Ebit)	267	-42	-309
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e terzi)	203	-121	-324
Capitale investito netto	38.383	39.587	1.204
Posizione finanziaria netta	4.499	6.039	1.540
Mezzi propri	33.884	33.548	-336

Fonte: bilancio FS

Il risultato netto del *Business* Infrastruttura ferroviaria è di -121 mln di euro, in decrescita di 324 mln di euro. L'Ebitda è positivo per 86 mln di euro, in diminuzione di 374 mln di euro principalmente per maggiori costi del personale legati al piano assunzioni di RFI.

L'Ebit è negativo per 42 mln di euro, in peggioramento di 309 mln di euro.

Tabella 64 - Infrastruttura stradale

(valori in mln)

	2023	2024	Var. ass.
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	3.839	4.180	341
altri proventi	68	40	-28
Ricavi operativi	3.907	4.220	313
Costi operativi	-3.772	-4.101	-329
Ebitda	135	119	-16
Risultato operativo (Ebit)	-46	-54	-8
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e terzi)	-121	-200	-79
Capitale investito netto	893	891	-2
Posizione finanziaria netta	-1.530	-1.343	187
Mezzi propri	2.423	2.234	-189

Fonte: bilancio FS

Il *Business* infrastruttura stradale presenta un risultato netto di -200 mln di euro in diminuzione di 79 mln di euro rispetto al 2023. L'Ebitda presenta un valore positivo di 119 mln di euro, in decrescita di 16 mln di euro, in quanto ai maggiori ricavi corrisponde una crescita dei costi per servizi di gestione dell'infrastruttura stradale (273 mln di euro) e dei costi del personale (53 mln di euro).

L'Ebit è pari a -54 mln di euro, in decrescita di 8 mln di euro, parzialmente mitigato dai minori ammortamenti (4 mln di euro) e dalle minori svalutazioni (5 mln di euro).

Tabella 65- Trasporto Passeggeri

(valori in mln)

	2023	2024	Var. ass.
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	7.441	8.195	754
altri proventi	208	359	151
Ricavi operativi	7.649	8.554	905
Costi operativi	-6.096	-6.689	-593
Ebitda	1.553	1.865	312
Risultato operativo (Ebit)	209	493	284
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e terzi)	89	249	160
Capitale investito netto	11.589	12.431	842
Posizione finanziaria netta	8.500	9.497	997
Mezzi propri	3.089	2.934	-155

Fonte: bilancio FS

Il risultato netto del *Business* trasporto passeggeri è positivo per 249 mln di euro in crescita di 160 mln di euro rispetto al precedente esercizio.

L'Ebitda è positivo per 1.865 mln di euro e in crescita di 312 mln di euro. In particolare, la crescita dei ricavi è attribuibile ai maggiori ricavi da traffico (218 mln di euro, +5 per cento), ai maggiori ricavi da contratto di servizio (456 mln di euro, +16 per cento), ad altri ricavi da servizi (129 mln di euro, +97 per cento, principalmente ricavi da servizi alle imprese ferroviarie e servizi accessori alla circolazione) e ad altri ricavi (102 mln di euro).

L'Ebit è positivo per 493 mln di euro con un incremento di 284 mln di euro: il miglioramento a livello di Ebitda viene ridotto principalmente dai maggiori ammortamenti, svalutazioni e accantonamenti.

Tabella 66 -Trasporto merci
(valori in mln)

	2023	2024	Var.
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.114	1.329	215
altri proventi	37	29	-8
Ricavi operativi	1.151	1.358	207
Costi operativi	-1.091	-1.297	-206
Ebitda	60	61	1
Risultato operativo (Ebit)	-57	-73	-16
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e terzi)	-90	-124	-34
Capitale investito netto	864	1.073	209
Posizione finanziaria netta	579	869	290
Mezzi propri	287	204	-83

Fonte: bilancio FS

Il risultato netto del periodo per il *Business* trasporto merci è negativo per 124 mln di euro, con un peggioramento di 34 mln di euro rispetto al precedente anno. I ricavi operativi sono pari a 1.358 mln di euro, con un aumento di 207 mln di euro guidato dal contributo del Gruppo *TX Logistik* (182 mln di euro), principalmente per effetto della variazione del perimetro di consolidamento dovuto all'acquisizione del Gruppo *Exploris* a fine 2023, i cui effetti hanno avuto piena manifestazione sulla situazione economica patrimoniale e finanziaria del Gruppo FS a partire dal 2024.

L'Ebitda ha un valore positivo di 61 mln di euro, sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente. L'Ebit si attesta a -73 mln di euro rispetto al dato pure negativo di 57 mln di euro del precedente esercizio. Il peggioramento di 16 mln di euro è riconducibile ai maggiori ammortamenti, principalmente del Gruppo *TX Logistik* (17 mln di euro).

Tabella 67 - Urbano
(valori in mln)

	2023	2024	Var. ass.
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	130	545	415
altri proventi	26	41	15
Ricavi operativi	156	586	430
Costi operativi	-123	-428	-305
Ebitda	33	158	125
Risultato operativo (Ebit)	21	141	120
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e terzi)	15	90	75
Capitale investito netto	1.288	887	-401
Posizione finanziaria netta	11	-440	-451
Mezzi propri	1.277	1.327	50

Fonte: bilancio FS

Il risultato netto del *Business Urbano* è di 90 mln di euro (+ 75 mln di euro rispetto al 2023). Si registra una crescita di 430 mln di euro dei ricavi operativi, pari a 586 mln di euro, dovuta in particolare all'operazione di vendita dello Scalo Farini e San Cristoforo di Milano, perfezionata il 29 marzo 2024 da parte di FS Sistemi Urbani.

L'Ebitda è positivo per 158 mln di euro e registra un miglioramento di 125 mln di euro rispetto al 2023 per la sopra citata vendita immobiliare. L'Ebit riporta un valore positivo di 141 mln di euro, con un miglioramento di 120 mln di euro rispetto al 2023.

Tabella 68 - Altri servizi

(valori in mln)

	2023	2024	Var. ass.
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	790	971	181
altri proventi	97	29	-68
Ricavi operativi	887	1.000	113
Costi operativi	-841	-1.007	-166
<i>Ebitda</i>	46	-7	-53
Risultato operativo (Ebit)	-23	-111	-88
Risultato netto dell'esercizio (Gruppo e terzi)	143	58	-85
Capitale investito netto	460	460	189
Posizione finanziaria netta	-1.096	-1.096	-305
Mezzi propri	1.556	1.556	79

Fonte: bilancio FS

Il risultato netto degli altri servizi è di 58 mln di euro (- 85 mln di euro rispetto al 2023). Si registra una crescita di 113 mln di euro dei ricavi operativi, pari a 1 mld di euro, attribuibile principalmente a maggiori ricavi di *FSTechnology* per 99 mln di euro, maggiori ricavi di *FS Security* per 18 mln di euro e minori ricavi di *FS Spa* per 19 mln di euro.

L'Ebitda è negativo per 7 mln di euro rispetto al valore positivo di 46 mln di euro del precedente esercizio, con una decrescita di 53 mln di euro. L'Ebit riporta un valore negativo di 111 mln di euro, con un decremento di 88 mln di euro rispetto al 2023 in quanto il peggioramento a livello di Ebitda risente anche dei maggiori ammortamenti, principalmente di *FSTechnology*.

10. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

La Società per azioni Ferrovie dello Stato italiane, anche FS, FS Spa o Capogruppo (il cui capitale sociale è interamente detenuto dal Ministero dell'economia e delle finanze - Mef - che esercita i poteri dell'azionista di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Mit) ha la tipica struttura di una *holding*, alla quale, al 31 dicembre 2024, fanno capo le seguenti società controllate di Gruppo: Rete Ferroviaria Italiana Spa (di seguito Rfi o Rfi Spa), Anas Spa, Italferr Spa, Trenitalia Spa, Mercitalia *Logistic* Spa, Busitalia Sita Nord Srl, Ferrovie del Sud Est Srl, FS Sistemi Urbani Srl, Grandi Stazioni Immobiliare, *FS Technology* Spa, *FS International*, Italcertifer, Fercredit Spa, Ferservizi Spa, *FS Security* Spa, FSI Saudi Arabia for Land Transport.

La Società FS è in procinto di affrontare una nuova fase di riorganizzazione, strutturando il Gruppo in cinque *Business Unit* (Bu) delle quali due dedicate alle Infrastrutture (Ferrovie con Capofila RFI e Strade con vertice Anas) e le altre al Trasporto: (Trasporto Merci con Capofila Mercitalia Logistics Spa, Trasporto Internazionale Passeggeri, con Capofila FS International Spa e Trasporto Passeggeri, con Capofila Trenitalia Spa).

L'innovazione è piuttosto recente, in quanto il nuovo sistema di *Governance* societaria è stato approvato dal Cda il 21 marzo e dall'Assemblea il 26 maggio del 2025.

L'area di riferimento delle Bu è nel primo caso (infrastrutture) molto netta, in quanto corrisponde alle due società del Gruppo che vi si identificano (Rfi ed Anas), superando la problematica sull'esercizio effettivo della direzione e coordinamento nei confronti di Anas da parte di Rfi. Per quanto attiene invece al trasporto, le tre relative *Business Unit* rispondono ad una distinzione tra il settore merci, guidato da *Fs Logistic*, che mette insieme il trasporto merci e la logistica integrata (in precedenza, la logistica costituiva un Polo a sé stante) ed il settore Passeggeri, con riferimento al quale l'innovazione è di particolare rilievo, con una distinzione tra trasporto internazionale passeggeri affidato ad FS International Spa e trasporto passeggeri affidato a Trenitalia.

Sono attualmente quindi considerate società a diretto riporto della Capogruppo Ferservizi, *FS Security*, *FS Technology*, Fercredit, FS Sistemi Urbani, Grandi Stazioni Immobiliare.

I cambiamenti sono sensibili, in un contesto nel quale si stavano registrando i primi effetti della strutturazione in Poli, vigente dal 1° giugno 2022, sulla quale la Corte aveva evidenziato una notevole diversità dimensionale tra i primi due (Infrastruttura e Passeggeri) rispetto agli altri

due (logistica e Polo urbano), oltre alla questione problematica sull'esercizio effettivo della direzione e coordinamento nei confronti di Anas da parte di Rfi.

Per quanto attiene al PNRR, i risultati della rimodulazione come rilevati dall'ottavo monitoraggio condotto dalla Corte, indicano che le società del Gruppo sono, al 31 dicembre 2025, soggetti attuatori di n. 249 progetti (incrementato rispetto al 31 dicembre 2024), con 45,7 mld di euro di risorse, la parte preponderante delle quali (52 per cento) deriva dal PNRR, per 23,9 mld di euro (incrementati rispetto al 31 dicembre 2024). Seguono le risorse derivanti da "Altre fonti", per 21,16 mld di euro (46 per cento; 15,30 mld di euro al 31 dicembre 2024), cui si affiancano 659,0 mln di euro dal PNC (2 per cento; 672,8 mln di euro al 31 dicembre 2024). Le somme da autofinanziamento ammontano a 83,5 mln di euro (in diminuzione rispetto al 31 dicembre 2024, alla cui data erano pari a 92,88 mln di euro).

Conformemente alle precedenti rilevazioni, la parte significativamente maggioritaria delle risorse assegnate è attribuita alla Missione 3 Componente 1, con un ammontare complessivo di 43,47 mld di euro (37,76 mld di euro al 31 dicembre 2024), che si compongono per 22,30 mld di euro di risorse PNRR (incrementate rispetto al 31 dicembre 2024), per 281 mln di euro da PNC e per 20,8 mld di euro di "Altre fonti" (15,21 mld di euro al 31 dicembre 2024). In termini di realizzazione, il *trend* al 31 dicembre 2025 appare positivo: Rfi ha raggiunto ben 137 su 137 progetti con obiettivi a tale data, mentre Anas ha raggiunto tutti i 42 obiettivi.

Dall'analisi condotta dalla Corte sull'impatto del PNRR sulla programmazione preesistente, è emerso un effetto positivo, sostanzialmente dovuto alle maggiori risorse disponibili. Non si sono altresì ravvisati aspetti negativi in termini di duplicazione dei pagamenti su di un medesimo progetto.

La struttura di *Corporate governance* di FS Spa si compone dell'Assemblea dei Soci, del Cda e del Collegio sindacale. È inoltre nominata una società per la revisione legale dei conti.

Nell'Assemblea del 27 giugno 2024 è stata varata la nuova consiliatura.

Il Collegio sindacale è stato nominato, per un triennio, nell'Assemblea del 18 maggio 2026.

Quanto alle risorse umane, il numero dei dipendenti di FS aumenta di 36 unità, mentre quello del Gruppo è passato dalle 92.446 unità del 2023 alle 96.335 unità del 2024, con un incremento netto pari a 3.889 unità.

I costi del personale di FS sono pari a euro 77.497 mila (euro 73.793 mila nel 2023), con una crescita di euro 3.704 mila euro.

Il costo del personale del Gruppo FS registra, al netto degli effetti della variazione area (13 mln di euro), un incremento complessivo pari a 576 mln di euro.

Al 31 dicembre 2024 risultano pendenti n. 2.846 giudizi proposti da n. 6.534 ricorrenti; nell'anno sono stati notificati n. 2.010 nuovi ricorsi.

Rimangono ancora non conclusi contenziosi relativi al pagamento dei compensi all'Ad, per i ricorsi per Cassazione proposti avverso a sentenze sfavorevoli ai ricorrenti in sede di appello.

Per quanto attiene all'incidente di Viareggio, la Corte d'appello di Firenze, alla quale il procedimento era stato rinviato dalla Corte Suprema di Cassazione, nell'udienza del 27 maggio 2025, in sede di quantificazione delle pene, limitatamente all'entità della riduzione di pena concessa per le circostanze attenuanti generiche, ha confermato le condanne per *l'ex ad* di Fs e Rfi e per gli altri imputati che la stessa Corte di appello aveva disposto in precedenza consistenti in 5 anni di reclusione per *l'ex Ad* di FS (imputato anche quale *ex Ad* di Rfi), in 4 anni, 2 mesi e 20 giorni di reclusione per *l'ex Ad* di Rfi, e in 4 anni di reclusione per *l'ex Ad* di *Cargo Chemical* (attualmente *FS Logistix*).

Per l'incidente di Brandizzo è in corso il procedimento penale.

Si indicano di seguito i più rilevanti risultati del bilancio di FS. Il patrimonio netto è di euro 40.622.339.264 (40.191.158.522 nel 2023).

Il risultato netto dell'esercizio si attesta a 431 mln (201 mln nel 2023), in aumento di 230 mln per l'andamento della componente operativa (che decresce di 2 mln), della componente finanziaria (+109 mln) e della componente fiscale (+127 mln).

L'Ebitda è negativo per 107 mln, rispetto al precedente esercizio (nel quale era pari a -105 mln), per il maggiore incremento dei costi operativi - che aumentano di 34,4 mln - rispetto a quello dei Ricavi operativi (+ 28,8 mln).

Il risultato operativo (*Ebit*) è parimenti negativo per 128 mln, in diminuzione di 6 mln (era pari a -122 mln nel 2023).

Le disponibilità liquide mostrano un decremento, in quanto passano da euro 302.041.798 a euro -555.469.111.

I più rilevanti risultati del bilancio consolidato sono i seguenti. Il patrimonio netto ammonta a 41.752 mln nel 2023 (42.089 mln nel 2023; - 337 mln). Il risultato netto di periodo è negativo per 208 mln, a fronte dei 100 mln di utili registrati nell'esercizio precedente.

Infine, l'*Ebitda* è di 2.242 mln, in crescita di 14 mln, mentre il risultato operativo (*Ebit*) ammonta a 343 mln, in aumento di 5 mln rispetto al 2023.

CORTE DEI CONTI - SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

