



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 S.P.A.)
2021

Determinazione del 25 luglio 2023, n. 88



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 S.P.A. (FS S.P.A.)

2021

Relatore: Pres. Giovanni Coppola

Ha collaborato
per l'istruttoria e l'elaborazione dei dati la
dott.ssa Eleonora Pividori



CORTE DEI CONTI

SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 25 luglio 2023;

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

visto il testo unico 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;

visto il dpcm 7 marzo 2007 con il quale Ferrovie dello Stato italiane s.p.a. 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 s.p.a., relativo all'esercizio finanziario 2021, 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;

esaminati gli atti;

udito il relatore Presidente di Sezione Giovanni Coppola 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 2021;

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;



CORTE DEI CONTI

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 s.p.a. relativo all'esercizio 2021 - 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

Giovanni Coppola

Firmato digitalmente

PRESIDENTE

Manuela Arrigucci

Firmato digitalmente

DIRIGENTE

Fabio Marani

depositato in segreteria



CORTE DEI CONTI

INDICE

PREMESSA	1
1. L'ASSETTO SOCIETARIO	2
1.1 ANAS s.p.a.....	8
1.1.2 Il processo di integrazione di ANAS nel gruppo FS in base alle disposizioni organizzative e all'adeguamento delle direttive di Gruppo	9
1.2 FS <i>International</i>	10
1.3 Stato di attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr)	11
2. ORGANI E SISTEMA DEI CONTROLLI INTERNI	26
2.1 La <i>Corporate governance</i> di FS s.p.a.....	26
2.1.1 I compensi degli organi.....	31
2.2 Controlli e <i>Compliance</i>	33
2.2.1 La società di revisione	33
2.2.2 <i>Internal Auditing</i>	35
2.2.3 Il Modello di organizzazione gestione e controllo ai sensi del d.lgs. n. 231 del 2001 e l'Organismo di Vigilanza.....	38
2.2.4 Il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili	40
2.2.5 <i>Compliance</i> , ulteriori modelli e sistemi di controllo	41
3.PIANO INDUSTRIALE, CONTRATTI DI PROGRAMMA E ATTIVITA' NEGOZIALE	47
3.1 Il Piano industriale.....	47
3.2 I Contratti di programma	48
3.2.1 Il Contratto di programma di RFI	48
3.2.2 Il Contratto di programma di ANAS.....	50
3.3 Attività negoziale.....	50
4. RISORSE UMANE	51
5. CONSULENZE E PRESTAZIONI PROFESSIONALI EQUIPARATE	60
6. CONTENZIOSO E PROCEDIMENTI INNANZI ALLE AUTORITÀ	62
6.1 Contenzioso del lavoro	62
6.2 Contenzioso civile, amministrativo e penale rilevante	63
6.3 Procedimenti dinnanzi alle Autorità.....	71

7. SICUREZZA DEL SISTEMA FERROVIARIO E CYBER-SECURITY	75
8. I RISULTATI DELLA GESTIONE	78
8.1 Il bilancio di FS s.p.a.....	78
8.1.1 Situazione patrimoniale e finanziaria di FS s.p.a.	82
8.1.2 Conto economico di FS s.p.a.	94
8.1.3 Rendiconto finanziario di FS s.p.a.....	99
8.2 Notazioni generali sul bilancio consolidato.....	101
8.2.1 Il bilancio consolidato	103
8.2.2 Situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo FS	109
8.2.3 Conto economico consolidato	117
8.2.4 Rendiconto finanziario consolidato	122
9. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	125

INDICE TABELLE

Tabella 1 – Dettaglio investimenti Pnrr	11
Tabella 2 – Gruppo FS Missioni e Componenti - progetti approvati	12
Tabella 3 - Composizione finanziaria “altre fonti”	15
Tabella 4 – Analisi dei singoli progetti	15
Tabella 5 – Stato di avanzamento progetti	16
Tabella 6 – Benefici attesi Palermo-Catania – 1° fase	18
Tabella 7 – Benefici attesi Napoli - Bari	18
Tabella 8 - Benefici attesi Terzo Valico dei Giovi	19
Tabella 9 - Benefici attesi Brescia - Verona - Padova	19
Tabella 10 – Benefici attesi Salerno – Reggio Calabria	19
Tabella 11 – Misure organizzative	24
Tabella 12 - Compensi Presidente, Ad e Consiglieri in carica sino al 26 maggio 2021	32
Tabella 13 - Compensi Presidente, Ad e Consiglieri in carica dal 26 maggio 2021	32
Tabella 14 - Compensi annui lordi del Collegio sindacale	33
Tabella 15 – Rideterminazione compensi società di revisione	34
Tabella 16 - Quadro sinottico principali interventi <i>audit</i> conclusi in ordine cronologico FS e Gruppo FS	37
Tabella 17 - Consistenza personale FS	51
Tabella 18 – Consistenza personale Gruppo FS	51
Tabella 19 - Consistenza personale con qualifica dirigenziale Gruppo FS	51
Tabella 20 - <i>Turnover</i> personale Gruppo FS	51
Tabella 21 - Costo del personale FS s.p.a.	52
Tabella 22 - Costo del personale Gruppo FS	53
Tabella 23 - Costo del personale dirigenziale Gruppo FS	54
Tabella 24 - Incidenza del costo del lavoro Gruppo FS	54
Tabella 25 - Interventi formativi	57
Tabella 26 - Infortuni indennizzati INAIL	59
Tabella 27 - Costi per consulenze FS e Gruppo	60
Tabella 28 - Consulenze e prestazioni professionali equiparate	61

Tabella 29 - Contenziosi pendenti (Gruppo FS)	62
Tabella 30 - Incidenti ferroviari per tipologia	75
Tabella 31 - Stato patrimoniale FS riclassificato	79
Tabella 32 - FS Conto economico riclassificato	81
Tabella 33 - Situazione patrimoniale - finanziaria FS.....	83
Tabella 34 - Partecipazioni	85
Tabella 35 - Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi derivati)	85
Tabella 36 - Altre attività non correnti e correnti	87
Tabella 37 - Crediti commerciali non correnti e correnti.....	88
Tabella 38 - Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine	90
Tabella 39 - Passività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati)	91
Tabella 40 - Altre passività non correnti e correnti	92
Tabella 41 - Fondo per rischi ed oneri.....	93
Tabella 42 - Conto economico FS	94
Tabella 43 - Ricavi delle vendite e prestazioni.....	95
Tabella 44 - Costo del personale	97
Tabella 45 - Costi per servizi.....	98
Tabella 46 - Rendiconto finanziario FS.....	100
Tabella 47 - Stato patrimoniale consolidato riclassificato	103
Tabella 48 - Conto economico consolidato riclassificato	105
Tabella 49 - Ricavi operativi, costi operativi ed <i>EBITDA</i> “pro-formati”	106
Tabella 50 - Situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo Fs	109
Tabella 51 - Partecipazioni raggruppate per categoria	112
Tabella 52 - Altre attività non correnti e correnti	113
Tabella 53 - Trasferimenti a favore del Gruppo.....	114
Tabella 54 - Conto economico consolidato	117
Tabella 55 - Ricavi delle vendite e delle prestazioni	118
Tabella 56 - Costo del personale	119
Tabella 57 - Costi per servizi.....	121
Tabella 58 - Rendiconto finanziario consolidato	123

INDICE FIGURE

Figura 1 – Ripartizione finanziamenti Pnrr – Altre fonti.....	14
---	----

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 2021 di Ferrovie dello Stato italiane s.p.a., nonché sulle principali vicende verificatesi successivamente.

Il precedente referto, relativo all'esercizio 2020, è stato approvato e comunicato alle Camere con determinazione n. 95 del 19 luglio 2022, pubblicato in Atti parlamentari, XVIII Legislatura, Doc. XV, n. 612.

1. L'ASSETTO SOCIETARIO

La Società per azioni Ferrovie dello Stato italiane, di seguito FS, FS s.p.a 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 Società: Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. (di seguito Rfi o Rfi s.p.a.), Anas s.p.a., Italferr s.p.a., Trenitalia s.p.a., Mercitalia Logistic s.p.a., Busitalia Sita Nord s.r.l., Ferrovie del Sud Est s.r.l., FS Sistemi Urbani s.r.l., Grandi Stazioni Immobiliare, FSTechnology, FS International, Italcertifer, Ferccredit, Ferservizi, FS Security.

Alcune delle sopraindicate Società hanno un rapporto diretto con la Capogruppo, alla quale spetta la definizione delle linee strategiche, a maggior ragione nell'ottica perseguita in occasione della creazione dei Poli societari formalizzata con le modifiche statutarie adottate dal Consiglio di amministrazione del 3 maggio 2022.

La Società Ferservizi è sostanzialmente la committente per l'intero Gruppo. FSTechnology e FS International presidiano per l'intero Gruppo i settori dedicati.

Già nella passata relazione si era dato conto di importanti innovazioni nell'assetto societario, le quali, sia pure mantenendo in pieno la posizione di *holding* detenuta da FS rispetto alle altre società del Gruppo, hanno ridisegnato la struttura del Gruppo in Poli, aggregando società omologhe ed attribuendo alle più importanti la posizione di "Capogruppo di settore", con l'inserimento quindi nella struttura "piramidale" di un nuovo livello intermedio il quale potrebbe definirsi come quello di *subholding*, in quanto le cennate "Capogruppo" riferiscono direttamente ad FS.

La prima fondamentale modifica è avvenuta quindi per lo Statuto di FS, nell'Assemblea tenutasi il 3 maggio 2022 e ad essa sono conseguite corrispondenti modifiche agli Statuti delle Società operative, in primo luogo delle Capogruppo di settore.

Siamo quindi di fronte ad un rilevante impatto sulla *Governance* societaria.

Il nuovo assetto organizzativo del Gruppo, che ha avuto decorrenza dal 1° giugno 2022, in applicazione del nuovo punto 4.3. dello statuto di FS, è distribuito in quattro *Poli* che comprendono ciascuno aree di *business* omogenee, e precisamente:

- Polo Infrastrutture (composto da Rfi s.p.a. come Capogruppo di settore, Anas s.p.a.,

- Italferr s.p.a., Ferrovie del Sud Est s.r.l. per la sola area infrastruttura ferroviaria)¹;
- Polo Passeggeri (Trenitalia s.p.a. come Capogruppo di settore, Busitalia Sita Nord s.r.l., Ferrovie del Sud Est s.r.l. per la sola area servizi di trasporto)²;
- Polo Logistica (Mercitalia Logistic s.p.a. come Capogruppo di settore e le proprie controllate)³;
- Polo Urbano (FS Sistemi Urbani s.r.l. come Capogruppo di settore e Grandi Stazioni Immobiliare s.p.a.)⁴.

Nel mantenere ad FS il ruolo di indirizzo strategico generale e di definizione e coordinamento attuativo e finanziario del comune disegno imprenditoriale del Gruppo, viene in sostanza creata una nuova funzione intestata alle nuove Capogruppo di settore: quella di direzione e coordinamento per l'indirizzo, il coordinamento e il controllo tecnico-operativi, compresi i modelli, sistemi e protocolli di gestione dei rischi nei confronti delle società appartenenti al rispettivo Polo.

Ovviamente, sussiste una corrispondenza tra le modifiche statutarie di FS con quelle delle Società Capogruppo di settore in una logica dinamica che tiene conto delle caratteristiche di settore, non limitando quindi l'autonomia delle singole Società.

Ad esempio, nel caso di Rfi s.p.a., lo Statuto, al p. 4.3 prevede quanto segue:

“La Società potrà inoltre esercitare, su base partecipativa o contrattuale e nel rispetto degli obiettivi strategici e del quadro finanziario del Gruppo Ferrovie dello Stato, attività - quale Capogruppo di Settore - di direzione e coordinamento tecnico, organizzativo e operativo nei confronti di (i) società che svolgono, sia in Italia sia all'estero, una o più delle attività di cui ai precedenti paragrafi 4.1. e 4.2., purché tale modalità di realizzazione dell'oggetto sociale non risulti prevalente rispetto all'esercizio diretto delle predette attività, nonché nei confronti di (ii) società operanti nel settore della progettazione e costruzione di sistemi e infrastrutture di trasporto e nel settore della gestione della rete stradale e autostradale, ferma restando l'autonomia decisionale e gestionale delle società richiamate sub (i) e (ii)”.

¹ Il compito del Polo Infrastrutture sarà garantire l'esecuzione degli investimenti; massimizzare le sinergie industriali; definire e specializzare i ruoli delle diverse infrastrutture.

² Il Polo Passeggeri punterà a sviluppare una strategia sempre più focalizzata sulle diverse esigenze dei clienti; soluzioni di integrazione modale; promozione del trasporto collettivo rispetto a quello individuale; favorire politiche e soluzioni di *shift* modale gomma-ferro.

³ Il Polo Logistica sarà orientato a consolidare il ruolo di operatore di sistema capace di incentivare il trasporto convenzionale e intermodale sul ferro, con una gestione *end-to-end* di rilevanza europea anche attraverso partnership *ad hoc*.

⁴ Il Polo Urbano punterà a valorizzare il potenziale di rigenerazione urbana del patrimonio immobiliare del Gruppo; instaurare partnership per una sempre più efficiente gestione degli *asset*; garantire un presidio unitario e avere un ruolo di primo piano nei Piani urbani di mobilità sostenibile.

Per quanto attiene a Trenitalia s.p.a., oltre all'estensione delle attività al campo dei trasporti "non ferroviari" di cui all'art. 4.2, si cita la disposizione di cui all'art. 4.5: *"Per il conseguimento del proprio oggetto sociale, oltre a poter acquisire o affittare rami d'azienda o aziende, Trenitalia potrà assumere e gestire partecipazioni e altre interessenze in imprese italiane o estere, nonché, nel rispetto degli obiettivi strategici e del quadro finanziario del Gruppo Ferrovie dello Stato, esercitare, su base partecipativa o contrattuale, attività - quale Capogruppo di Settore - di direzione e coordinamento tecnico, organizzativo e operativo nei confronti di società operanti in uno o più dei settori di cui ai precedenti punti 4.1., 4.2. e 4.3, ferma restando l'autonomia decisionale e gestionale delle predette società"*.

Analoghe disposizioni sono contenute nelle modifiche statutarie delle società Mercitalia Logistic s.p.a. ed FS Sistemi Urbani s.r.l.

Ogni Società Capogruppo di settore ha adottato un regolamento per il Polo di riferimento. In tale regolamento, si precisa che l'attività di direzione e coordinamento della Capogruppo di settore non riguarda le materie che sono estranee alle funzioni e responsabilità della medesima, tra le quali l'esecuzione di obblighi derivanti da concessioni, da contratti di programma o di servizi e da disposizioni di legge, norme e regolamenti applicabili.

La nuova figura di Capogruppo di settore per le società indicate in precedenza viene motivata da un'esigenza di razionalizzazione ed attribuisce compiti di direzione e coordinamento tecnico, organizzativo e operativo nei confronti delle altre società appartenenti ad uno dei quattro Poli (Infrastrutture, Passeggeri, Logistica ed Urbano).

Aspetti particolari riguardano Anas, che fa parte del Polo infrastrutture (con Rfi come Capogruppo), in quanto l'attività di direzione e coordinamento della Capogruppo di settore non riguarda l'esecuzione di obblighi derivanti da concessioni, da contratti di programma o di servizi e da disposizioni di legge, norme e regolamenti facenti capo direttamente ad Anas. Inoltre, sempre nel contesto del Gruppo *Infrastrutture*, il processo di integrazione di Anas che ha presentato profili problematici, fin dalla sua acquisizione da parte di FS, non può dirsi consolidato (di recente è stato approvato l'incarico alla Società di revisione per FS e le società del Gruppo), anche per la perdurante incertezza sulla definitiva collocazione della Società, a seguito della creazione della "nuova" Anas, fermo restando il tema incombente della proroga della concessione, in attesa del parere degli organi dell'UE.

Nel corso del 2022, si è avuta quindi la prima esperienza di attuazione del nuovo sistema, in

collegamento col nuovo Piano Industriale (2022-2031) varato nel medesimo arco temporale.

Una prima notazione che si può fare attiene proprio alla coincidenza delle innovazioni sia al livello giuridico-strutturale sia al livello della dinamica industriale.

È proprio tale coincidenza, infatti, ad assicurare la coerenza del quadro complessivo.

Se da un lato, appare opportuno avere un tempo di riferimento più ampio per valutare il processo di consolidamento dei Poli - i quali hanno caratteristiche diverse e, soprattutto i Poli *Logistica* ed *Urbano*, prospettive di espansione di grande rilievo - dall'altro lato, in questa prima fase, non appaiono evidenti particolari problematiche.

Secondo le previsioni dello statuto e in particolare dell'art. 4, ad esito delle modifiche adottate a decorrere dal 1° giugno 2022, FS ha per oggetto l'assunzione e la gestione di partecipazioni e altre interessenze in imprese italiane o estere operanti:

- a) nei settori della progettazione, realizzazione e gestione di reti di infrastruttura per il trasporto su ferro, stradale e autostradale, in ambito nazionale e internazionale;
- b) nel settore del trasporto, anche aereo, di persone, in ambito nazionale e internazionale, ivi compresa la promozione, l'attuazione e la gestione di iniziative e servizi nel campo dei trasporti delle persone;
- c) nel settore della logistica e del trasporto, anche aereo, di merci, in ambito nazionale e internazionale, ivi compresa la promozione, l'attuazione e la gestione di iniziative e servizi nel campo della logistica, della mobilità e dei trasporti delle merci;
- d) nel settore della rigenerazione urbana e delle soluzioni di intermodalità e di logistica nelle aree urbane per la prima e per l'ultima fase della catena di approvvigionamento.

Le disposizioni statutarie prevedono, inoltre, che la Società possa operare, mediante la costituzione o l'assunzione di partecipazioni o conclusione di accordi commerciali con operatori specializzati, in altri settori complementari, connessi o strumentali alle attività svolte nei settori di cui sopra, con l'obiettivo di una migliore utilizzazione e valorizzazione anche sul piano economico (i) delle strutture, risorse, conoscenze e competenze impiegate nei settori sopra considerati o (ii) dei beni posseduti ovvero utilizzati per lo svolgimento delle attività di cui al presente articolo.

Quanto alla realizzazione dell'oggetto sociale, è disposto che essa sia perseguita attraverso l'esercizio di attività di indirizzo strategico generale e di definizione e coordinamento attuativo e finanziario del disegno imprenditoriale comune alla Società e alle società nelle

quali FS detenga o assuma partecipazioni o delle quali la Società può promuovere la costituzione. In particolare, le attività nei settori di cui alle lettere da a) a d) sopra citati fanno prevalentemente capo a distinte società controllate Capogruppo di settore e/o a società controllate soggette a direzione e coordinamento da parte di Capogruppo di settore, le quali sono provviste di piena autonomia decisionale tecnico-operativa, organizzativa e nella gestione dei rischi⁵.

Le modifiche statutarie accennate, cui si fa riferimento anche nel paragrafo dedicato al Piano industriale, caratterizzano ancora più FS come *holding* del Gruppo. La distribuzione e la creazione dei Poli (infrastrutture, passeggeri, logistica ed urbano) seguono questo criterio in un'ottica di responsabilizzazione delle c.d. Capogruppo di settore e comunque di una visione di integrazione delle competenze interne al Gruppo, da un lato, e di sviluppo dell'intermodalità, dall'altro.

L'aggiornamento del modello di *governance* del Gruppo è di grande rilievo e segue la precedente disposizione n. 288/Ad del 16 aprile 2020, che aveva tenuto conto del principio di autonomia gestionale di ciascuna società del Gruppo e, in particolare, delle prerogative di Rfi, quale gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e a presidio del sistema di prevenzione dei rischi-reato di cui al modello di organizzazione, gestione e controllo *ex d.lgs.*

⁵ Inoltre, la Società potrà compiere tutte le operazioni reputate utili o necessarie per il raggiungimento dell'oggetto sociale, e a tal fine potrà quindi, a titolo esemplificativo e non esaustivo: prestare servizi alle società partecipate o controllate in aree di specifico interesse aziendale, ivi inclusa la gestione accentrata della tesoreria al fine di migliorare la flessibilità e l'efficienza finanziaria del Gruppo FS, la concessione di finanziamenti, l'impostazione e la gestione dell'attività delle medesime società con il sistema bancario e finanziario; compiere operazioni immobiliari, mobiliari, commerciali, industriali, finanziarie - ivi compreso il rilascio di garanzie in genere, anche a favore di terzi - ipotecarie e di vendita di servizi comunque collegati con l'oggetto sociale; assumere in via strumentale rispetto alle attività che costituiscono oggetto sociale e non a scopo di collocamento, partecipazioni, quote o interessenze in altre società, consorzi, imprese o associazioni ed enti di qualunque natura, sia italiani che esteri.

Nella versione dello statuto vigente nel corso dell'esercizio finanziario in esame, l'art. 3, ad esito delle modifiche approvate con delibera dell'Assemblea straordinaria di FS del 5 giugno 2019, disponeva quanto segue: *la Società ha per oggetto a) la realizzazione e la gestione di reti di infrastruttura per il trasporto su ferro, stradale e autostradale in ambito nazionale e internazionale; b) lo svolgimento di ogni attività di trasporto, anche aereo, di persone e merci, in ambito nazionale e internazionale, ivi compresa la promozione, attuazione e gestione di iniziative e servizi nel campo dei trasporti; c) lo svolgimento di ogni altra attività strumentale, complementare e connessa a quelle suddette, direttamente o indirettamente, ivi compresa espressamente quelle di servizi alla clientela e quelle volte alla valorizzazione dei beni posseduti per lo svolgimento delle attività di cui alle lettere a) e b).*

La realizzazione dell'oggetto sociale è perseguita principalmente – ma non esclusivamente – attraverso società controllate o collegate delle quali la Società può promuovere la costituzione o nelle quali può assumere partecipazioni. In particolare, l'attività di trasporto e quella di realizzazione e gestione della rete fanno capo a distinte società controllate.

La Società potrà compiere tutte le operazioni reputate utili o necessarie per il raggiungimento dell'oggetto sociale, e a tal fine potrà quindi, a titolo esemplificativo e non esaustivo: compiere operazioni immobiliari, mobiliari, commerciali, industriali, finanziarie - ivi compreso il rilascio di garanzie reali anche a favore di terzi - ipotecarie e di vendita di servizi comunque collegati con l'oggetto sociale; assumere in via strumentale rispetto alle attività che costituiscono oggetto sociale e non a scopo di collocamento, partecipazioni, quote o interessenze in altre società, consorzi, imprese o associazioni ed enti di qualunque natura, sia italiani che stranieri.

La Società, inoltre, potrà: partecipare a gare pubbliche nonché concludere con lo Stato italiano accordi volti alla esecuzione di servizi pubblici; concludere ogni forma di accordo con terzi, ivi compresi Stati stranieri, per lo svolgimento di attività di trasporto anche al di fuori del territorio italiano.

8 giugno 2001, n. 231.

In tale quadro, la Capogruppo delinea il disegno strategico delle linee programmatiche di indirizzo delle società controllate, mentre le società operative sono responsabili della gestione e dello sviluppo dei *business* nei settori di rispettiva competenza. Vi sono inoltre altre società strumentali che erogano servizi anche di alta specializzazione a favore delle società del Gruppo, per la realizzazione di economie di scala, il rafforzamento delle competenze specifiche, l'offerta di servizi qualitativamente elevati.

Lo sviluppo delle aree di *business* nazionale ed internazionale del Gruppo ha determinato nel tempo la costituzione di *sub holding*, attraverso la concentrazione delle partecipazioni azionarie delle società operanti nel medesimo settore, tenute ad assicurare l'attuazione unitaria degli indirizzi strategici della Capogruppo ed il coordinamento di ambiti commerciali omogenei.

In considerazione dell'assetto societario, FS è tenuta a redigere un bilancio consolidato oltre al proprio bilancio di esercizio, documenti che costituiscono oggetto di trattazione nella specifica parte della relazione.

La relazione sulla gestione include, inoltre, la dichiarazione consolidata di carattere non finanziario, ai sensi del d.lgs. 30 dicembre 2016, n. 254.

Al 31 dicembre 2021 il capitale sociale di FS s.p.a. ammonta a euro 39.204.173.802, interamente versati.

Va anche segnalato un profilo di particolare interesse dal punto di vista logistico come quello dell'unificazione logistica di varie sedi per FS presso le c.d. Torri dell'Eur in grado di allocare circa 7.000 dipendenti a Roma del Gruppo Fs attraverso la locazione appunto del sito delle Torri. È stata raccomandata al riguardo particolare attenzione ai profili strutturali che assumono particolare rilevanza in considerazione del lungo tempo nel quale i plessi originariamente del Ministero delle finanze hanno subito un notevole deterioramento, soprattutto tenendo conto che la ristrutturazione avverrà mantenendo le stesse fondamenta.

1.1 ANAS s.p.a.

Rinviando all'ultima Relazione sulla gestione 2021 di Anas, approvata con la del. 146/2022, si richiama la considerazione espressa in tale relazione che, per quanto la disposizione espressamente dedicata ad Anas (il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156), nel suo complesso, sia stata introdotta al fine di risolvere la problematica connessa alla proroga, alla naturale scadenza, della concessione stradale, alla luce della insussistenza della qualità di società *in house* e delle correlate riserve, per un potenziale contrasto con la normativa dell'Unione europea in materia di concessioni autostradali, la norma non appaia risolutiva del problema, in quanto non ha inciso sul tema critico della prorogabilità dell'attuale concessione, prevedendo solo lo scorporo da Anas (o, se si preferisce, l'attribuzione alla nuova Società) delle funzioni fin qui esercitate per le concessioni autostradali in concessione a pedaggio.

La situazione, quindi, non può dirsi definita, con la prospettiva di un sostanziale ritorno ad un sistema a contributo pubblico rispetto a quello attuale, legato ad un contratto di programma che individua il corrispettivo annuale, a fronte delle opere da realizzare e dei servizi da rendere sulla base di un piano pluriennale di opere e di un programma di servizi sulla rete stradale.

Le peculiarità alle quali si è fatto cenno pongono ovviamente anche la questione del raggiungimento dell'effettiva sinergia con le società del Gruppo.

Altro profilo di non scarso rilievo è che Anas si trova ad essere ancora inserita nell'elenco Istat. L'art. 50, comma 11, del d.l. 24 aprile 2017, n. 50, esenta l'Anas dal rispetto delle norme di contenimento della spesa previste dalla legislazione vigente a carico dei soggetti inclusi nell'elenco dell'Istituto nazionale di statistica. Tuttavia, la medesima disposizione sancisce che, perdurando l'iscrizione nel predetto elenco, Anas è comunque tenuta al versamento all'entrata del bilancio dello Stato di un importo corrispondente ai risparmi conseguenti all'applicazione delle suddette norme, da effettuare ai sensi dell'articolo 1, comma 506, della legge 28 dicembre 2015, n. 208.

1.1.2 Il processo di integrazione di ANAS nel gruppo FS in base alle disposizioni organizzative e all'adeguamento delle direttive di Gruppo

Il processo di progressiva integrazione di Anas nel Gruppo FS ha trovato in particolare impulso con la creazione del polo infrastrutture di cui si è in precedenza detto del quale fa parte Anas. La società ha infatti adottato la Disposizione di Gruppo n. 304/AD del 18 maggio 2022 recante il *"Modello di Governance del Gruppo FS Italiane"*. Si è realizzato quindi un graduale allineamento rispetto all'assetto organizzativo dell'*holding* per quanto attiene alle funzioni di staff e sono state applicate una serie di modifiche per quanto attiene alle funzioni di linea, dirette a far corrispondere sostanzialmente l'assetto organizzativo di Anas a quello di Rfi che è la Capogruppo di settore del Polo Infrastrutture⁶.

Pianificazione, programmazione e gestione integrata

Al fine di dare un ulteriore efficace impulso all'attuazione delle sinergie perseguite dal legislatore con l'ingresso di Anas nel Gruppo FS, con Comunicazione Organizzativa di Gruppo n. 64 del 30 marzo del 2021, sono stati istituiti uno *Steering Committee*, un Comitato operativo e Gruppi di Lavoro intersocietari tematici per l'individuazione e valutazione dei progetti, contesti e ambiti in cui attuare le opportune sinergie fra Anas e le altre società del Gruppo FS.

⁶ Con riferimento alle funzioni di Staff, la Direzione ICT viene ridenominata Direzione *Technology, innovation & digital spoke*, divenendo *focal point* societario verso Technology, Innovation & Digital (TID) di *Holding* ed operando in linea con il modello definito dalla stessa; La Direzione Amministrazione, Finanza, Pianificazione e Controllo viene ridenominata Direzione Amministrazione, Finanza e Controllo modificando l'articolazione organizzativa. La Direzione Legale viene ulteriormente articolata in due strutture organizzative: *"Compliance"* e *"Coordinamento ULT e Antitrust"*, a diretto riporto del Direttore Legale. Viene istituita la struttura Internazionale al fine di ottenere significative economie dalla gestione unitaria delle commesse dei servizi di ingegneria per infrastrutture stradali all'estero, valorizzando le sinergie tra le varie strutture organizzative di Anas s.p.a. e con la *Holding*. Viene snellita la Direzione Risorse Umane e Organizzazione. Vengono istituite: la Struttura internazionale; Direzione Rapporti Istituzionali e viene istituita la Direzione Relazioni Esterne, Comunicazione e Media, e la struttura Strategie e Sostenibilità.

Con riferimento alle funzioni di linea, la Direzione Ingegneria e Verifiche, che viene ridenominata Direzione Servizi alla Produzione, viene interessata da una modifica dell'articolazione organizzativa che riporta nel perimetro dei processi presidiati dalla stessa quelli inerenti al coordinamento delle procedure espropriative, al catasto stradale e al grafo rete, nonché quelli relative alla sicurezza delle infrastrutture, dei cantieri e del personale di esercizio. Viene istituita la Direzione Tecnica, che presidia la realizzazione delle attività progettuali. Viene ridenominata la Direzione *Operation* e Coordinamento Territoriale come Direzione operativa sostanzialmente finalizzata alla ottimizzazione della gestione della rete in concessione e alla tutela del patrimonio. La Direzione Progettazione e Realizzazione Lavori, ora denominata Direzione Investimenti e realizzazione, diviene responsabile dei processi di programmazione e monitoraggio degli investimenti.

1.2 FS International

A fine 2022 è stata presentata la c.d. nuova *Governance* internazionale che vede come primo attore FS *International* e che nel mercato europeo è orientata alla collaborazione sull'Alta Velocità, all'espansione del posizionamento sui mercati regionali, all'incremento della mobilità urbana e al rafforzamento sui settori merci e logistica. Tali *focus* sono particolarmente orientati al mercato europeo e alla collaborazione con altri importanti stati come Francia, Germania, Inghilterra e Spagna.

Al momento sono in particolare in evidenza lo stato di avanzamento del progetto Metro Riyadh e le conseguenze dell'incidente del 28 febbraio 2023 che ha coinvolto TrainOSE s.a. ora *Hellenic Train* s.a. Per quanto attiene al primo, quanto all'andamento delle operazioni, il progetto ha superato le criticità operative causate dalla crisi COVID-19, a causa della quale i lavori di costruzione erano stati interrotti nella metà del 2020 causando un ritardo generale all'intero progetto. Sono ormai pronte per l'avvio le linee 4 e 6 con il periodo di prova durante il quale i treni circolano a regime, ma senza passeggeri. Vi sarà quindi il c.d. *commercial service*, che avrà la durata di 10 anni per la prima linea avviata. Le linee metropolitane che verranno avviate successivamente alla prima avranno un periodo di esercizio commerciale inferiore ai 10 anni.

Per quanto attiene all'incidente di *Hellenic Train*, verificatosi, sulla linea tra Atene e Salonicco, tra Larissa e Leptokaria che ha visto coinvolti un treno passeggeri e un treno merci, entrambi gestiti da Hellenic Train, in considerazione della proprietà del 100 per cento della Società da parte di FS s.p.a., è stata fatta una attenta ricostruzione degli eventi che hanno portato a 57 perdite umane di cui 9 degli equipaggi ferroviarie e a 181 feriti. In applicazione della disciplina europea in tema di diritti e obblighi dei passeggeri (reg. UE n. 1371), *Hellenic Train* ha fatto fronte a tutti i suoi obblighi (assistenza, indennizzi, ecc.) e, nel rispetto di tale provvedimento, ha provveduto ad effettuare i pagamenti anticipati per soddisfare le immediate necessità economiche dei soggetti colpiti dall'evento, senza che ciò costituisca riconoscimento di responsabilità.

1.3 Stato di attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr)

Il Gruppo FS costituisce uno dei “*Grandi Players*”, cui sono rivolti “investimenti” previsti dal Pnrr, oltre che dal Piano nazionale per gli investimenti complementari (Pnc), in settori di grande rilievo. Sulla scorta delle informazioni fornite dal Gruppo, al dicembre 2022 erano assegnate alle società, in qualità di soggetti attuatori, risorse a valere sul Pnrr e sul Pnc pari a 25,49 mld (24,87 mld nel marzo 2022). In particolare, risultavano società attuatrici di progetti Rfi s.p.a. (alla quale è riservata la quota maggiore di investimenti), Anas s.p.a., Ferrovie del sud-est (Fse) e Fondazione FS italiane (Fondazione FS), Busitalia Veneto s.p.a. (Busitalia), Mercitalia *Shunting & Terminal* s.r.l. e Terminali Italia s.r.l.

Con riferimento allo stato di attuazione del Pnrr, si tiene conto, nelle tabelle seguenti, dei dati, acquisiti per l'apposito monitoraggio dalla Sezione controllo enti e dalla Sezione per gli affari comunitari ed internazionali (quest'ultima nella rappresentazione complessiva dei finanziamenti anche derivanti dai Fondi strutturali e di investimento) e versati nelle specifiche Relazioni di tali Sezioni, allegate (Tomo II) alla Relazione semestrale delle Sezioni riunite in sede di controllo di questa Corte del marzo 2023, redatta ai sensi dell'art. 7, comma 7, del d.l. 31 maggio 2021, n. 77, conv., con mod., dalla legge 29 luglio 2021, n. 108.

Si tratta ovviamente di un *progress* che è in continua modificazione, anche sotto il profilo della rilevazione dei dati, che dovrà oltretutto tener conto nel prossimo periodo della possibile diversa collocazione dei progetti nell'ambito del Pnrr e quindi sia delle eventuali integrazioni, sia dello spostamento di alcuni progetti dal finanziamento derivante dalla *Recovery and Resilience Facility* a quello dei fondi strutturali e di investimento.

Tabella 1 – Dettaglio investimenti Pnrr

(mln)	
Società attrice	Risorse a valere su Pnrr e Fondo complementare
Rfi	24.601,5*
Fse	403,2
Fondazione FS	179,0
Anas	292,5
Busitalia	7,8
Mercitalia <i>Shunting & Terminal</i> s.r.l.	2,9
Terminali Italia s.r.l.	2,7
Totale	25.489,6*

*La tabella è aggiornata con gli ultimi dati forniti da FS in prossimità della pubblicazione della deliberazione di monitoraggio della Sezione controllo Enti. citata Relazione semestrale.

Fonte: dati Gruppo FS

La quota maggiore è riservata a Rfi, con 24,12 mld, a cui si aggiungono ulteriori interventi (precisati nel prosieguo) per un importo di 483,2 mln, in cui la Società riveste parimenti la posizione di attuatore di primo o secondo livello (nel precedente monitoraggio Rfi era destinataria di 24,23 mld). A Fse sono destinati 403,2 mln (382,3 mln nel precedente monitoraggio), 292,5 mln ad Anas (17 mln nel precedente monitoraggio) e 179 mln a Fondazione FS (241 mln nel precedente monitoraggio). Seguono, poi, Busitalia, Mercitalia *Shunting & Terminal* s.r.l. e Terminali s.r.l., società rispettivamente destinatarie di 7,82 mln, 2,89 mln e 2,66 mln. Gli stanziamenti afferiscono alle missioni M1C3, M2C2, M3C1, M3C2, M5C3, con preponderanza della componente M3C1.

La tabella che segue illustra i finanziamenti per i progetti approvati di cui le Società sono soggetti attuatori, ripartiti in base alle Missioni e alle Componenti.

Tabella 2 – Gruppo FS Missioni e Componenti - progetti approvati

(valori in migliaia)

	n. progetti	risorse previste PNRR	risorse previste PNC	totale PNRR + PNC	altre risorse	incidenza PNRR+PNC/totale della Missione
M1 DIGITALIZZAZIONE, INNOVAZIONE, COMPETITIVITÀ E CULTURA	11	-	345.000	345.000	0	100,0
<i>M1C3 turismo e cultura 4.0</i>	11	-	345.000	345.000	0	100,0
M2 RIVOLUZIONE VERDE E TRANSIZIONE ECOLOGICA	4	20.939	87.819	108.758	4.329	96,2
<i>M2C2 transizione energetica e mobilità sostenibile</i>	4	20.939	87.819	108.758	4.329	96,2
M3 INFRASTRUTTURE PER UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE	158	24.166.996	310.926	24.477.921	22.223.075	52,4
<i>M3C1 rete ferroviaria a alta velocità/capacità</i>	154	24.166.996	308.033	24.475.029	22.217.793	52,4
<i>M3C2 intermodalità e logistica integrata</i>	4	0	2.893	2.893	5.282	35,4
M5 INCLUSIONE E COESIONE	3	74.700	0	74.700	76.000	49,6
<i>M5C3 interventi speciali per la coesione territoriale</i>	3	74.700	0	74.700	76.000	49,6
TOTALE	176	24.262.635	743.744	25.006.379*	22.303.404	52,9

*A questo importo vanno aggiunti 483,2 mln (di cui 421,2 mln di fonte Pnrr e 62 mln di fonte Pnc) relativi a ulteriori interventi per i quali Rfi partecipa come attuatore di 1° o 2° livello, originariamente non riportati nel questionario, in quanto non rientranti nell'infrastruttura ferroviaria nazionale e, con riferimento ad un ulteriore intervento, non essendo allo stato Rfi titolare di CUP.

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati questionario 2° monitoraggio

Le società facenti parte del Gruppo FS sono soggetti attuatori di complessivi 176 progetti di cui 66 preesistenti al Pnrr e in questo confluiti; dei 25,49 mld di finanziamento, 24,3 mld derivano da Pnrr e 743,7 mln derivano da Pnc.

La parte di gran lunga più rilevante è relativa alla Missione 3, nel cui ambito si ascrivono 158 progetti, per un totale risorse Pnrr+Pnc di 24,5 mld, di cui 24,2 mld derivanti da Pnrr e 310,9 mln da Pnc; la quasi totalità degli stanziamenti sono dedicati ad investimenti per la rete ferroviaria alta velocità/capacità (M3C1), ai quali si aggiungono, in via innovativa rispetto al precedente monitoraggio, 2,9 mln per l'intermodalità e logistica integrata (M3C2).

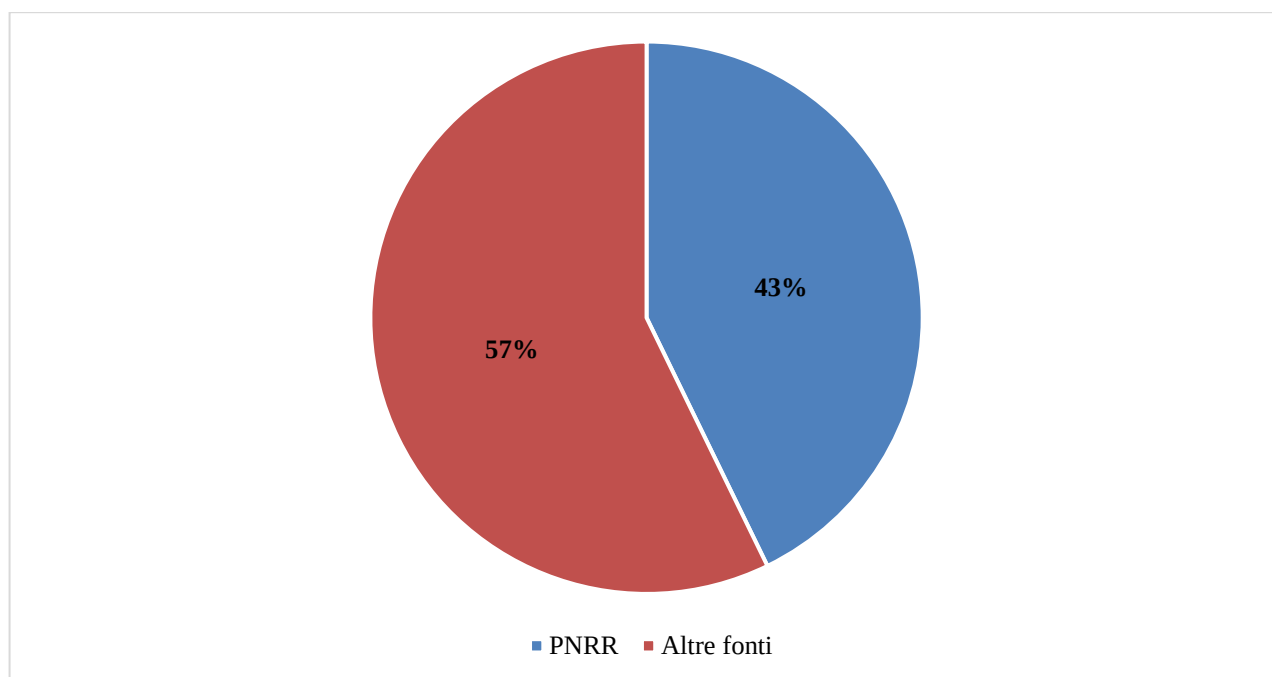
Come si desume dalla tabella di cui sopra, alle somme derivanti dal Pnrr e dal Pnc si affiancano ulteriori fonti di finanziamento, per un importo di 22,3 mld. Sui progetti interessati dagli stanziamenti Pnrr e Pnc, che costituiscono il 52,9 per cento delle somme totali, vi è pertanto un'incidenza di fonti diverse pari al 47,1 per cento. Sulla scorta della considerazione che il Pnrr impinge in un sistema complessivo di finanziamenti europei nel quadro delle politiche di coesione, un'ulteriore analisi permette di rappresentare la dinamica dei finanziamenti e delle loro dimensioni tra quelli derivanti dal Pnrr e quelli provenienti dagli altri fondi europei. I flussi, che possiamo definire "Pnrr" vanno progressivamente ad incrementarsi, rispetto a quelli degli altri fondi.

Al fine di dare una percezione concreta del combinarsi delle fonti finanziarie sui progetti più significativi, sono stati esaminati undici progetti che si ascrivono tutti alla Missione 3, Componente 1, e, in larga misura, sono progetti per l'Alta velocità e che hanno come soggetto attuatore, nell'ambito del Pnrr, Rfi s.p.a.

L'importo complessivo dei progetti considerati ammonta ad euro 21.214.929.077, di cui euro 9.077.400.606 da ascrivere al Pnrr ed euro 12.137.528.471 derivanti ad altre fonti.

Il grafico che segue illustra la composizione percentuale delle categorie citate.

Figura 1 - Ripartizione finanziamenti Pnrr - Altre fonti



Si registra, quindi, rispetto ai predetti undici progetti, un'incidenza delle fonti diverse dal Pnrr (ed a questo preesistenti) pari al 57 per cento del totale a fronte del 43 per cento dei fondi provenienti dal Pnrr.

Questo dimostra come, dal punto di vista della logica complessiva, trovi conferma l'affermazione che si stia ragionando in un'area già ben consolidata, che è quella delle politiche di coesione, e che l'apporto finanziario del Pnrr costituisce di fatto un'integrazione molto significativa dal punto di vista finanziario, nonché, al tempo stesso, il profilo - ad avviso della Corte ben più importante - di un cambiamento di regole, ora orientate ai risultati rispetto all'ottica tipica finora dei fondi strutturali, più che altro incentrata sulla verifica della documentazione di spesa.

Focalizzando l'attenzione sulle "Altre fonti", nel loro ambito vengono in rilievo fonti nazionali e/o sovranazionali e, specificamente, tra queste ultime, il Fondo europeo di sviluppo regionale (Fers), con riferimento a cinque progetti, nonché il Programma *Connecting Europe Facility* (Cef) e il finanziamento delle Reti Transeuropee (Ten), per ulteriori sei progetti. Nel dettaglio, le fonti derivanti dal Fondo europeo di sviluppo regionale, nel complesso dei progetti in considerazione, sono pari ad euro 494.587.787; quelle da ricondursi al Programma Cef e al finanziamento Ten ammontano, invece, ad euro 122.065.442.

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

Tabella 3 - Composizione finanziaria “altre fonti”

Fonte	Importo	Incidenza percentuale sul totale delle Altre fonti
Fonti Stato	11.229.282.331	92,5
Fonti Fers	494.587.787	4,1
Fonti Cef/Ten	122.065.442	1,0
Fonti EE.LL. e altro	291.592.910	2,4
Totale Altre fonti	12.137.528.470	100,0

Dati: Cabina di Regia Fs

I Fondi Fers e Cef/Ten presentano, nel complesso dei progetti considerati, una incidenza rispettivamente del 4,1 e dell’1 per cento.

La tabella che segue espone il dettaglio dei progetti considerati, evidenziandone la ripartizione dei finanziamenti nell’ambito del singolo progetto.

Tabella 4 - Analisi dei singoli progetti

Titolo del progetto	Importo finanziato dal PNRR	Importo finanziato da altre fonti	Totale	% Pnrr su totale	% Altre fonti su totale
Nodo di Genova e Terzo Valico dei Giovi	3.400.351.664	4.048.097.096 <i>Fonti Stato</i> 4.041.353.210 <i>Fonti CEF/TEN</i> 6.743.886	7.448.448.760	46	54
Sviluppo tecnologico per aumentare le capacità e le prestazioni (ERTMS e sistemi innovativi)	2.970.000.000	761.107.732 <i>Fonti Stato</i> 432.510.161 <i>Fonti CEF/TEN</i> 90.497.118 <i>Fonti EE.LL e altro</i> 238.100.453	3.731.107.732	80	20
Upgrade linea storica Trieste - Divaca	17.480.000	32.628.134 <i>Fonti Stato</i> 31.284.711 <i>Fonti CEF/TEN</i> 1.343.423	50.108.134	35	65
Collegamento ferroviario aeroporto di Venezia	160.521.864	483.478.136 <i>Fonti Stato</i> 430.029.371 <i>Fonti CEF/TEN</i> 3.448.765 <i>Fonti EE.LL e altro</i> 50.000.000	644.000.000	25	75
Raddoppio Lunghezza-Guidonia	4.400.000	167.322.000 <i>Fonti Stato</i> 166.884.750 <i>Fonti CEF/TEN</i> 437.250	171.722.000	3	97
Potenziamento tecnologico Torino-Padova	34.973.762	735.868.695 <i>Fonti Stato</i> 713.581.238 <i>Fonti CEF/TEN</i> 19.595.000 <i>Fonti EE.LL e altro</i> 2.692.457	770.842.457	5	95

Napoli-Cancello	107.430.058	Fonti Stato Fonti FERS Fonti EE.LL e altro	740.569.942 574.039.699 165.730.243 800.000	848.000.000	13	87
Cancello-Frasso- Vitulano	680.387.959	Fonti Stato Fonti FERS	1.009.312.041 835.800.884 173.511.157	1.689.700.000	40	60
1^ macrofase coll. Palermo-Catania	1.440.000.000	Fonti Stato Fonti FERS	3.818.800.000 3.679.393.010 139.406.990	5.258.800.000	27	73
Nodo di Bari Sud	204.920.826	Fonti Stato Fonti FERS	211.379.174 203.439.776 7.939.398	416.300.000	49	51
Raddoppio Adriatica: Ripalta-Lesina e PRG e ACC Foggia	56.934.472	Fonti Stato Fonti FERS	128.965.521 120.965.521 8.000.000	185.899.994	31	69

Fonte: Cabina di Regia FS

Per ciò che concerne l'attuale stato di avanzamento, esso è ancora limitato e viene rappresentato nella seguente tabella.

Tabella 5 – Stato di avanzamento progetti

	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Collegamenti verso Sud						
Napoli- Bari	Approvazione proposta di aggiudicazione della procedura di gara Approvazione Progettazione definitiva	Affidamento lavori 12 per cento avanzamento spesa annua		19 per cento avanzamento spesa annua 32 km linee AV costruite*	62 km linee AV costruite	93 km linee AV costruite
Palermo - Catania	Approvazione progettazione definitiva	Approvazione proposta di aggiudicazione della procedura di gara Affidamento lavori		20 per cento avanzamento spesa annua 37 km linee AV costruite*	28 per cento avanzamento spesa annua	148 km linee AV costruite
Salerno - Reggio Calabria**	Avvio Progettazione di fattibilità tecnico - economica (PFTE)		Pubblicazione Gara	Affidamento lavori 20 per cento avanzamento spesa annua	17 per cento avanzamento spesa annua	33 km linee AV costruite
Collegamenti verso Nord						
Verona - Brennero**	Avvio Progettazione di fattibilità tecnico - economica (PFTE)		Pubblicazione della gara	Affidamento lavori 19 per cento avanzamento spesa annua	30 per cento avanzamento spesa annua	15 km linee AV costruite

Liguria - Alpi	13 per cento avanzamento spesa annua	Avvio procedura di gara per affidamento lavori	Approvazione proposta di aggiudicazione della procedura di gara	21 per cento avanzamento spesa annua	55 km linee AV costruite	73 km linee AV costruite
Brescia - Verona - Padova	9 per cento avanzamento spesa annua	19 per cento avanzamento spesa annua	25 per cento avanzamento spesa annua	25 per cento avanzamento spesa annua	11 per cento avanzamento spesa annua	92 km linee AV costruite
Connessioni diagonali						
Taranto - Metaponto - Potenza - Battipaglia**	Avvio Progettazione di fattibilità tecnico - economica (PFTE)		Avvio procedure di gara per affidamento lavori	19 per cento avanzamento spesa annua	26 per cento avanzamento spesa annua	35 km linee AV costruite
Rafforzamento Orte- Falconara**	Avvio Progettazione di fattibilità tecnico - economica (PFTE)		Avvio procedure di gara per affidamento lavori	Affidamento lavori 18 per cento avanzamento spesa annua	25 per cento avanzamento spesa annua	20 km linee AV costruite
Roma- Pescara**	Avvio Progettazione di fattibilità tecnico - economica (PFTE)		Avvio procedure di gara per affidamento lavori	Affidamento lavori 20 per cento avanzamento spesa annua	30 per cento avanzamento spesa annua	32 km linee AV costruite

* Secondo le precisazioni della Cabina di Regia, il traguardo nazionale, originariamente fissato al 2023, è stato posticipato al 2024, in allineamento al corrispondente traguardo UE.

** Con riferimento al traguardo “avvio progettazione definitiva”, originariamente fissato al 2022, si precisa che gli artt. 44 e 48 del d.l. n. 77 del 2021 hanno previsto misure di semplificazione per opere ferroviarie finanziate da Pnrr al fine di favorirne ed accelerarne la realizzazione. Più specificamente, l’art. 48 citato ha disposto la possibilità di affidare la progettazione ed esecuzione dei lavori anche sulla base del solo progetto di fattibilità tecnica ed economica di cui all’art. 23, comma 5, del d.l. 50 del 2016, del Codice dei contratti pubblici allora vigente. Le richieste di modifica allo stato di avanzamento dei progetti sono state concordate con il Mef.

Fonte: dati FS

Per quanto attiene ai benefici attesi, essi sono stati tarati sia al 2026, sia oltre il 2026, sino al completamento delle opere per tutti citati i progetti. A titolo di esempio, per ragioni di sintesi, ci si concentra sui seguenti progetti: Palermo- Catania, Napoli- Bari, Terzo Valico dei Giovi, Brescia - Verona - Padova, Salerno - Reggio Calabria.

Le tabelle che seguono ne illustrano i benefici attesi.

Tabella 6 – Benefici attesi Palermo-Catania – 1° fase*

Al 2026	Velocità. Riduzione dei tempi di percorrenza tra Palermo Catania non inferiore a 20' in relazione al modello di esercizio. Capacità. Sviluppo di un nuovo modello di offerta che preveda collegamenti veloci tra i maggiori centri abitati e collegamenti capillari fra le province di Agrigento, Caltanissetta, Enna e Catania.
Oltre il 2026	Velocità. Il nuovo collegamento Palermo-Catania permetterà di ridurre, a regime, i tempi di percorrenza attuali di circa 60', collegando le due città metropolitane in 2 ore, rispetto alle 3 h attuali. La nuova infrastruttura consentirà di rivedere il modello di servizio che preveda la velocizzazione dei collegamenti fra le principali città siciliane. Prestazioni. L'adeguamento prestazionale dell'intera infrastruttura interessata da progetto in termini di modulo peso assiale e sagoma rappresenta un primo step di potenziamento finalizzato a creare le condizioni di sviluppare il traffico dei treni merci all'interno dell'isola. Accessibilità. Miglioramento dell'accessibilità ai servizi ferroviari grazie alla realizzazione delle nuove località di servizio di Valle del Torto, Nuova Enna e all'adeguamento delle stazioni principali ricadenti sulla nuova linea e sui tratti di linea storica che rimarranno in esercizio.

Fonte: dati Rfi

*Il progetto consta di due fasi.

Tabella 7 – Benefici attesi Napoli - Bari

Al 2026	Accessibilità. Maggiore accessibilità delle province di Caserta e Benevento alla direttrice AV Milano-Roma-Napoli tramite l'interscambio a Napoli Afragola. Velocità. Per i collegamenti Bari-Napoli si prevede un recupero del tempo di percorrenza stimato in 45 minuti. Capacità. Sulla tratta Napoli-Benevento-Apice la capacità teorica passa dagli attuali 4 treni/h in entrambi i sensi di marcia e 10 treni/h per senso di marcia Accessibilità. Nella tratta Napoli-Cancello verranno realizzate le nuove fermate di Centro Commerciale, Casalnuovo e la nuova stazione di Acerra. Nella tratta Cancello-Frasso verrà realizzata la nuova fermata di Valle di Maddaloni e la nuova stazione di Dugenta-Frasso Telesino. Nella tratta Frasso Telesino-Vitulano verranno realizzate le nuove fermate di Solopaca, Pontecalduni e Amorosi. Verranno realizzate le stazioni di Telese e San Lorenzo Maggiore. Sulla tratta Apice-Bovino verrà realizzata la fermata di Apice e le stazioni di Bovino, Orsara e Hirpinia. . Prestazioni. Sulla tratta Napoli-Benevento-Apice sarà possibile la circolazione di treni con semirimorchi, con peso per asse fino a 22,5 tonnellate e della lunghezza di 750 metri.
Oltre il 2026	Velocità. Per i collegamenti Bari-Napoli si prevede un tempo di viaggio di circa 2h mentre per i collegamenti Roma-Bari è previsto un tempo di viaggio pari a 3 h. Accessibilità. Sulla tratta Apice-Orsara sarà attivata una nuova stazione di Hirpinia. Verranno soppressi 5 passaggi a livello. Capacità. Sulla tratta Napoli-Foggia la capacità teorica passa dagli attuali 4 treni/h in entrambi i sensi di marcia e 10 treni/h per senso di marcia. Prestazioni. Sulla tratta Napoli-Foggia sarà possibile la circolazione di treni con semirimorchi, con peso per asse fino a 22,5 tonnellate e della lunghezza di 750 metri.

Fonte: dati Rfi

Tabella 8 - Benefici attesi Terzo Valico dei Giovi

Obiettivi	Velocità. Riduzione tempi di percorrenza: Genova-Milano in circa 1h e Genova-Torino in circa 1h10', al completamento di tutti gli interventi programmati sugli itinerari Regolarità. Miglioramento della gestione della circolazione con la realizzazione delle nuove tecnologie e piena interoperabilità grazie all'adozione di ERTMS L2. Prestazioni. Adeguamento dei collegamenti tra il sistema portuale di Genova e la pianura padana alle Specifiche Tecniche per l'Interoperabilità (STI): la nuova linea dei Giovi, congiuntamente agli interventi programmati sull'itinerario, consentirà l'eliminazione dei vincoli della pendenza e il transito di treni merci di lunghezza fino a 750 metri, in grado di trasportare container high-cube e semirimorchi (codifica traffico combinato P/C80) senza limitazioni di peso assiale (codifica D4).
------------------	--

Fonte: dati Rfi

Tabella 9 - Benefici attesi Brescia - Verona - Padova

Al 2026	Velocità. La nuova tratta AV/AC Brescia-Verona costituirà un quadruplicamento dell'infrastruttura attuale permettendo il transito di treni veloci con recuperi dei tempi di percorrenza tra Milano e Venezia SL fino a 10'. Regolarità. Incremento della capacità e della regolarità della circolazione, conseguente anche alla specializzazione dei servizi (separazione tra flusso tradizionale e flusso AV). Prestazioni. Incremento del transito dei treni merci, dal momento che sarà realizzata secondo gli standard di interoperabilità delle reti TEN-T Core Merci.
Oltre il 2026	Capacità. Il quadruplicamento Brescia-Brescia Est risolverà il collo di bottiglia in uscita da Brescia incrementando il livello capacitivo dell'intera tratta. Ne deriva che la capacità complessiva della tratta sarà raddoppiata e si avrà un incremento della regolarità della circolazione, conseguente anche alla specializzazione dei servizi (separazione tra flusso tradizionale e flusso AV). La capacità liberata sulla linea storica permetterà un globale miglioramento del sistema di trasporto regionale che potrà essere potenziato con ulteriori relazioni.

Fonte: dati Rfi

Tabella 10 - Benefici attesi Salerno - Reggio Calabria

Al 2026	Velocità. Il completamento del lotto funzionale 1a al 2026 consente di ottenere un recupero dei tempi di percorrenza di circa 20 minuti nella relazione Battipaglia-Potenza unitamente agli interventi previsti sulla direttrice Battipaglia - Taranto"
Oltre il 2026	Velocità. Al completamento di tutta l'opera, il tempo di percorrenza Roma-Reggio Calabria sarà riducibile sino a 4 ore in relazione al modello di esercizio. Integrazione della rete. La nuova infrastruttura consentirà pertanto di sviluppare nuovi traffici viaggiatori lungo l'asse nord-sud della penisola, a beneficio anche dei collegamenti da e per la Sicilia. Intermodalità. L'infrastruttura consentirà l'incremento del traffico merci in adduzione al porto di Gioia Tauro.

Fonte: dati Rfi

Il quadro finora offerto consente intanto di evidenziare quale è l'impatto atteso dalle opere programmate, anche, in alcuni casi, oltre il 2026. Questo aspetto è importante perché dovrà consentire di valutare sia nel *progress*, sia al momento del completamento delle opere o in ogni caso al 2026, limite temporale previsto dal Rrf e quindi dal Pnrr di valutare l'impatto effettivo e la sua corrispondenza o meno a quanto preventivato.

Ulteriori interventi

In aggiunta a quanto sopra illustrato, la Cabina di regia FS ha inoltre comunicato che Rfi opera quale soggetto attuatore di secondo livello per interventi in conto terzi non attinenti all'infrastruttura ferroviaria nazionale, rispetto ai quali rivestono la qualifica di attuatori di primo livello le Regioni (segnatamente Friuli-Venezia-Giulia, Umbria e Piemonte). Tali interventi si ascrivono tutti alla Missione 3, componente 1, e presentano un importo complessivo di fonte Pnrr pari ad euro 324,6 mln. Si precisa che anche Busitalia e Fse rivestono tale qualifica rispetto a taluni progetti, confluiti nelle tavole relative agli attuatori. La Cabina di regia ha inoltre rappresentato che Rfi è attuatore di un ulteriore intervento in conto terzi, parimenti non relativo all'infrastruttura ferroviaria nazionale, che si colloca nell'ambito della Missione 1, Componente 3, e presenta un importo di 62 mln, di fonte Pnc. Infine, ha riferito di interventi sulle stazioni rispetto ai quali Rfi opera:

- come soggetto attuatore, pur non ancora titolare del relativo Cup, per un importo di 96,6 mln (M5C2);
- in qualità di "responsabile dell'intervento, per l'attuazione degli interventi del Piano complementare nei territori colpiti dal sisma 2009-2016, Sub-misura A4, "Infrastrutture e mobilità", Linea di intervento 3, intitolata "Potenziamento e *restyling* di stazioni ferroviarie", ai sensi dell'art. 14-*bis* del d.l. 77 del 2021, conv. con mod. dalla l. 28 luglio 2021, n. 108, per un importo di 33,5 mln derivanti dal Pnc (M5C3). In proposito, si precisa che anche Anas è soggetto responsabile dell'intervento per 27 progetti finanziati con fondi Pnc relativi ad "Interventi del Piano complementare nei territori colpiti dal sisma 2009-2016, Infrastrutture e mobilità, Investimenti sulla rete stradale statale" per 177 mln di fonte Pnc (M5C3). Tale Società, nel riscontro fornito, ha riferito di tali progetti nell'ambito di quelli per cui opera come "soggetto realizzatore", specificando di svolgere la funzione di stazione appaltante, per un importo complessivo di 422 mln, e di avere raggiunto tutti i 12 obiettivi fissati.

Obiettivi Ue e National

Sulla base degli elementi trasmessi dalla Cabina di Regia, segue un aggiornamento sull'avanzamento dei progetti Pnrr di cui le società operative del Gruppo FS sono ad oggi soggetti attuatori di primo e secondo livello.

RFI

Obiettivi UE e National previsti per dicembre 2022

La Cabina di Regia riferisce che sono stati raggiunti tutti gli obiettivi UE e *National* previsti per dicembre 2022, ad eccezione di due:

- 1) **Raccordi ferroviari.** Obiettivo del II semestre 2022 (del Ministero Committente) in ambito finanziamenti nazionali Pnc: trasferimento risorse a RFI per elettrificare i Raccordi intermodali.

La Cabina di Regia riferisce che il mancato raggiungimento dell'obiettivo da parte del Ministero Committente è stato causato dalla sospensione della procedura in attesa dell'autorizzazione della Commissione Europea in materia di aiuti di Stato sul decreto che definisce le modalità di assegnazione delle risorse per gli interventi di adeguamento dell'ultimo e penultimo miglio.

- 2) **Navigazione.** Obiettivo del II semestre 2022 in ambito finanziamenti nazionali Pnc: aggiudicazione gara per acquisto delle tre nuove unità navali veloci entro dicembre 2022.

La Cabina di Regia comunica che il mancato raggiungimento dell'obiettivo sia stato causato dalla necessità di ripubblicare il bando di gara, in quanto la precedente gara, pubblicata nel rispetto dei tempi previsti, è andata deserta. A seguito della pubblicazione da parte di Rfi del nuovo bando sulla GUUE il 21 giugno 2022 per l'acquisto di due navi con opzione sulla terza (con rimodulazione dell'oggetto di gara discussa ed autorizzata dal Ministero Committente), l'originaria scadenza di quest'ultimo, prevista per il 30 settembre 2022, è stata prorogata al 31 ottobre 2022 per garantire una maggiore partecipazione e la presentazione di proposte tecnicamente fattibili.

Obiettivi National al I semestre 2023

La Cabina di Regia rappresenta che sono stati raggiunti tutti i traguardi *National* previsti (non erano invece previsti traguardi UE) ad eccezione di due:

- 1) **Misura 1.7. Potenziamento, elettrificazione e aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud.** Obiettivo del I semestre 2023: pubblicazione di tutte le procedure di gara pubblica per il potenziamento, l'elettrificazione e l'aumento della resilienza delle ferrovie nel Sud entro giugno 2023.

La Cabina di Regia comunica che il mancato raggiungimento dell'obiettivo sia stato causato dal prolungarsi degli *iter* autorizzativi. In coerenza con i ritardi maturati, la Misura è oggetto di richiesta di revisione dei Traguardi UE; in particolare è stata avanzata la proposta di sostituire il traguardo intermedio M3C1-17, relativo all'aggiudicazione di tutti i contratti entro dicembre 2023 per gli interventi inseriti nella misura, con il traguardo intermedio di completamento opere per almeno 150 km.

- 2) Navigazione.** Obiettivo del I semestre 2023 Acquisto Navi - Consegna progettazione per le tre nuove unità navali veloci entro giugno 2023.

Secondo quanto riferito dalla Cabina di Regia, il mancato raggiungimento dell'obiettivo è conseguente al mancato raggiungimento del precedente obiettivo del II semestre 2022, di cui rappresenta una fase di attività successiva.

Sono in corso le interlocuzioni con le competenti Direzioni Generali MIT al fine di procedere alla revisione dei traguardi nazionali in relazione all'evoluzione degli indirizzi strategici per il sistema di trasporto sullo Stretto di Messina ed alla sopraggiunta impossibilità di realizzare il deposito di gas naturale liquefatto nelle aree dello Stretto di Messina.

ALTRE SOCIETA' DEL GRUPPO

Obiettivi UE e *National* previsti per dicembre 2022

La Cabina di Regia riferisce che sono stati raggiunti tutti gli obiettivi UE e *National* previsti a dicembre 2022, ad eccezione di due:

- 1) Fondazione FS Italiane. M1C3 - Percorsi nella storia - Treni Storici e Itinerari Culturali - Materiale Rotabile.** Obiettivo T4 - 2022 in ambito finanziamenti nazionali Pnc - Pubblicazione dei bandi di gara per appalto lavori e servizi per interventi corrispondenti al 30 per cento delle risorse.

La Cabina di Regia evidenzia in proposito che il ritardo nella pubblicazione dei bandi sia da individuarsi nel processo interlocutorio che la Società ha intrattenuto con il Ministero della Cultura (MIC), per mezzo della società ALES, per validare la possibilità di un affidamento diretto ad una delle società controllate dal Socio Fondatore FS (i.e. Trenitalia) in quanto titolare di competenze esclusive.

2) Fondazione FS Italiane. M1C3 - Percorsi nella storia - Treni Storici e Itinerari Culturali – Altre iniziative. Obiettivo T4 - 2022 in ambito finanziamenti nazionali Pnc - Pubblicazione dei bandi di gara per appalto lavori e servizi per interventi corrispondenti al 30 per cento delle risorse.

La Cabina di Regia riferisce che il ritardo nella pubblicazione dei bandi sia da individuarsi nel processo interlocutorio tra la società e il MIC (per mezzo della società ALES) per valutare la possibilità di utilizzare Accordi Quadro in essere stipulati da una delle società controllate dal Socio Fondatore FS (i.e. FS Tech). A seguito di approfondimenti la società ha deciso di avvalersi di contratti applicativi resi disponibili da Consip per la realizzazione degli interventi.

Obiettivi Ue e National I semestre 2023.

La Cabina di Regia riferisce che sono stati raggiunti tutti gli obiettivi UE e *National*, ad eccezione di due:

1) Fondazione FS - M1C3 - Percorsi nella storia – Treni Storici e Itinerari Culturali – Materiale Rotabile.

- Obiettivo T1 - 2023 in ambito finanziamenti nazionali Pnc - “Avvio lavori per interventi corrispondenti al 30% delle risorse”.

Secondo le indicazioni della Cabina di Regia, il mancato raggiungimento dell’obiettivo da individuarsi nel ritardo dell’affidamento diretto per attività manutentive di II livello a Trenitalia e nello slittamento della pubblicazione delle procedure di gara per alcuni rotabili di natura desueta, causato da difficoltà oggettive nella stesura dei capitolati tecnici. Questi ritardi hanno comportato uno slittamento nell’avvio dei lavori. Il contratto tra Fondazione e Trenitalia è stato stipulato in data 3 maggio 2023 a seguito del quale è stato dato avvio ai lavori.

- Obiettivo T2 - 2023 in ambito finanziamenti nazionali Pnc - “Pubblicazione di tutti i Bandi di gara per appalto lavori e servizi”.

La Cabina di Regia rappresenta che la pubblicazione di tutti i bandi di gara non è avvenuta entro giugno 2023 a causa di oggettive difficoltà riscontrate nella stesura dei capitolati tecnici, in quanto trattasi di rotabili di natura desueta, e che al fine del raggiungimento dell’obiettivo restano da pubblicare due procedure.

Misure organizzative

FS ha riferito che, in relazione alla *Governance* del Pnrr, il Gruppo FS ha strutturato un sistema di monitoraggio e controllo *ad hoc* per i progetti finanziati dal Piano, come ulteriore supporto alle attività delle società del Gruppo responsabili dei progetti assegnati a ciascuna e dell'impiego delle risorse finanziarie previste. In particolare, dal 17 novembre 2021 è stata istituita la Struttura centrale "Cabina di Regia FS - Pnrr", a livello di *holding*⁷; inoltre, il coordinamento centrale è completato dal Monitoraggio e controllo investimenti svolto nell'ambito della Direzione *Administration, Planning and Control*, che presiede in particolare il monitoraggio dei progetti in Pnrr in termini di avanzamento tempi e costi, nell'ambito delle attività di *budget* e controllo investimenti di Gruppo.

La tabella che segue mostra talune delle misure organizzative adottate dalle singole società del Gruppo interessate al Piano.

Tabella 11 - Misure organizzative

	Piano per gestione, controllo, monitoraggio e rendicontazione	Struttura dedicata al governo e al monitoraggio	Adeguamento sistemi informativi al sistema ReGiS del MEF	Contabilità separata
RFI	Sì	Sì	Sì	Sì ⁽¹⁾
Anas	Sì	Sì	Sì	Sì ⁽¹⁾
Fondazione FS	Sì	No	No	Sì
Fse	Sì	Sì	No	Sì ⁽¹⁾
Mercitalia Shunting & Terminal s.r.l.	Sì	Sì	No	No
Busitalia	No ⁽²⁾	No ⁽³⁾	No ⁽²⁾	No
Terminali	Sì	No	No	No ⁽⁴⁾

1) Riferisce di adottare il sistema Sap.

(2) Riferisce che il Piano è realizzato dal soggetto attuatore di primo livello, che si occupa anche della rendicontazione al ReGiS.

(3) Per il Soggetto Attuatore di 2° livello, Direzione Acquisti e Spending Analysis della società controllante Busitalia Sita Nord.

(4) Riferisce di poter rendicontare e monitorare i flussi finanziari associati agli interventi grazie al modello di controllo interno.

Fonte: elaborazione Corte dei conti su dati questionario 2° monitoraggio

⁷ In particolare, la Cabina di Regia ha compiti di: monitoraggio progetti in Pnrr di Gruppo, partecipando ai tavoli di coordinamento dei singoli progetti e ai comitati di coordinamento societari, e verifica di baseline e avanzamento fisico *key milestone* e *target* vs. obiettivi Pnrr; *Scouting* e lancio di progetti in Pnrr societari/trasversali non ancora in *pipeline* di investimento; verifica di coerenza strategica e quantificazione degli impatti economici, sociali ed ambientali dei progetti in Pnrr; supporto centralizzato per accedere alle diverse modalità di finanziamento Pnrr; coordinamento di iniziative di comunicazione connesse a progetti in Pnrr; rappresentanza del Gruppo, anche congiuntamente alle società controllate coinvolte e alle competenti strutture di, verso la «Cabina di Regia» del Governo Italiano preposta all'indirizzo, impulso e coordinamento della fase attuativa del Pnrr, e nei confronti dei diversi enti istituzionali coinvolti anche a livello territoriale.

Osservazioni conclusive

La rappresentazione, che va considerata *“in itinere”*, mostra una distribuzione dei finanziamenti sui progetti di più grande rilievo che si stanno sviluppando in campo ferroviario, quantomeno sotto il profilo finanziario, nella parte *“investimenti”* del Pnrr.

L’apporto del Pnrr, a progetti, si ricorda, già in atto, è in alcuni casi senz’altro rilevante ed in grado quindi di determinare una forte accelerazione alla realizzazione concreta dei medesimi. Risulta, peraltro, evidente che, in termini complessivi, per i progetti esaminati ed alla data di rilevamento, l’apporto delle *“altre fonti”* nazionali ed europee è decisamente prevalente.

Soprattutto i finanziamenti derivanti dai fondi europei che potremmo definire *“tradizionali”*, indicano, come più volte anche in altri referti si è segnalato, che il NGEU o, più precisamente, la *Recovery and Resilience Facility*, costituiscono un forte impulso ad un ambiente che non è nuovo, ma ormai consolidato: quello delle politiche di coesione, anche, in qualche misura, modificandone le regole, sia responsabilizzando maggiormente gli Stati, sia legando ai risultati l’effettiva erogazione dei fondi, profilo questo che, in materia di investimenti, richiama la necessaria *“concretezza”*.

2. ORGANI E SISTEMA DEI CONTROLLI INTERNI

2.1 La *Corporate governance* di FS s.p.a.

La struttura di *corporate governance* di FS s.p.a. 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.

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 2021 l'Assemblea si è riunita due volte, in sede ordinaria; non si sono invece tenute riunioni assembleari in sede straordinaria.

Il Consiglio di amministrazione

Ai sensi degli artt. 10 e 12 dello statuto, il Cda di FS s.p.a. 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 Consiglio di Amministrazione 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 normative⁸. 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 l'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.

Esaurito il mandato del Cda nominato per il triennio 2018-2020 con l'approvazione del bilancio dell'esercizio finanziario 2020 il 26 maggio 2021, l'Assemblea ha rinnovato il Consiglio di amministrazione per il triennio 2021-2023 sino alla data dell'Assemblea convocata per l'approvazione del bilancio 2023, nominando, in data 26 maggio 2021, sei dei sette componenti.

⁸Si riporta di seguito il precedente testo dell'articolo 12, comma 2, vigente nel corso dell'esercizio finanziario in esame: "Sono, altresì, attribuite al Consiglio di amministrazione competenze in materia di: fusione per incorporazione di società le cui azioni o quote siano possedute dalla Società almeno nella misura del 90% del loro capitale sociale; scissione parziale a favore della Società di società le cui azioni o quote siano possedute dalla Società almeno nella misura del 90% del loro capitale sociale; istituzione e soppressione di sedi secondarie; adeguamento dello statuto alle disposizioni normative. Resta sempre ferma la possibilità per l'assemblea - se lo ritiene - di deliberare sulle predette materie".

L'attuale Ad è stato nominato nella seduta del Cda del 3 giugno 2021, con la sostanziale conferma dell'assetto di *governance* adottato nei precedenti mandati, con attribuzione a questi di tutti i poteri di amministrazione, fatta eccezione per quelli, specifici, che il Consiglio si è riservato e per i particolari incarichi conferiti al Presidente.

Da ultimo, la composizione del Collegio è stata definita con la nomina del settimo membro, intervenuta con delibera dall'Assemblea del 6 agosto 2021.

Nella seduta del 3 giugno 2021, il Cda ha nominato l'Ad e ha conferito alla Presidente del Cda specifiche attribuzioni.

Con delibera adottata nella medesima data, il Cda ha confermato l'assetto di *governance* adottato dalla Società nei precedenti mandati, prevedendo quindi la specifica indicazione delle materie e dei poteri di esclusiva competenza del Cda e dei particolari incarichi da attribuire al Presidente (questi ultimi in quanto autorizzati dall'Assemblea), di modo che all'Ad siano attribuiti tutti i restanti poteri di amministrazione; ciò in sostanziale continuità con i precedenti assetti (salvo alcuni aggiornamenti suggeriti dall'esperienza concreta nel tempo maturata dagli uffici aziendali). Il Cda, in particolare:

- si è riservato, oltre alle materie non delegabili per legge, competenze esclusive su materie di importanza strategica ed economica, tra le quali: definizione - su proposta dell'Ad - delle linee strategiche della Società e del Gruppo; approvazione del *business plan* annuale e pluriennale e del *budget* annuale della Società e del Gruppo, predisposti dall'Ad; deliberazioni in merito alle operazioni finanziarie per importi superiori ad una certa soglia; deliberazioni, su proposta dell'Ad, di operazioni di acquisto/cessione e affitto di azienda, di operazioni di acquisizione/dismissione di partecipazioni societarie se superiori a una certa percentuale; operazioni straordinarie riguardanti le principali società direttamente controllate da FS e dallo stesso Cda qualificate come "società strategiche"; definizione della volontà da esprimere nelle assemblee delle "società strategiche"; nomina, su proposta motivata e documentata dell'Ad, degli organi di amministrazione e di controllo delle "società strategiche". Riguardo ai flussi informativi destinati al Consiglio di Amministrazione si rinvia al successivo paragrafo "Ruolo del Presidente e informazioni ai Consiglieri";
- ha, pertanto, conferito all'Ad tutti i poteri di amministrazione della Società - poteri che trovano esplicitazione, a mero titolo ricognitivo, in un apposito elenco - con esclusione

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

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

- rappresentanza nelle relazioni esterne e istituzionali in coordinamento con l'Ad;
- coordinamento dell'attività di controllo interno, garantendo anche il raccordo tra la funzione *Internal Audit* e il Cda e - di concerto con il Comitato *Audit*, Controllo rischi e *Governance* - la verifica e il monitoraggio delle procedure che assicurano la trasparenza e la correttezza sostanziale e formale delle operazioni con parti correlate, nonché dei presidi in materia di conflitti di interessi.

Quanto al potere di rappresentanza di FS s.p.a., ai sensi dell'art. 13 dello statuto, esso compete, disgiuntamente, al Presidente e all'Ad.

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

Da ultimo, nell'Assemblea del 30 maggio 2023, è stato sostituito uno dei componenti, nominato Presidente di Trenitalia.

I comitati

Con delibera del Consiglio di Amministrazione del 16 giugno 2021 sono stati costituiti il

Comitato Controllo, Rischi e Sostenibilità⁹ e il Comitato per la *Governance*, le Nomine e la Remunerazione¹⁰.

Sino al 26 maggio 2021 (data in cui è cessato dalla carica il Cda nominato per il triennio 2018-2020), vigevano il Comitato *Audit*, Controllo Rischi e *Governance* e il Comitato per la Remunerazione e le Nomine, che erano stati costituiti con delibera del Cda del 31 luglio 2018. Composizione, funzionamento e compiti di detti comitati sono disciplinati in appositi regolamenti approvati dal Cda in sede di costituzione dei comitati medesimi.

Sotto il profilo organizzativo interno, FS ha istituito altri Comitati con funzioni di indirizzo e di supporto alla propria attività, i cui componenti sono nominati tra i titolari *pro tempore* di talune funzioni aziendali. Rinvilandosi a quanto più diffusamente illustrato nella Relazione concernente l'esercizio finanziario precedente a quello in esame, si richiamano: il Comitato etico; il Comitato di sostenibilità; il Comitato per la sicurezza delle informazioni e dei sistemi informativi di Gruppo; il Comitato SoD (*Segregation of Duties* - separazione delle funzioni); il Comitato pari opportunità; il Comitato crediti; il *Green Bond Working Committee*; il Comitato tutela aggressioni; il Comitato per la gestione delle crisi estere.

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.

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 s.p.a., nonché sul suo concreto

⁹ Tale Comitato ha il compito di supportare le valutazioni e le decisioni del CdA in tema di approvazione delle relazioni periodiche di carattere finanziario e non finanziario; sistema di controllo interno e di gestione dei rischi; sostenibilità per profili connessi all'esercizio dell'attività di FS e alle sue dinamiche di interazione con tutti gli *stakeholder*.

¹⁰ 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).

funzionamento.

Avendo FS s.p.a. 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.

Il Collegio sindacale in carica nell’esercizio finanziario in esame sino all’approvazione del bilancio di esercizio 2021 era stato nominato nell’Assemblea del 3 luglio 2019. Nell’Assemblea del 3 maggio 2022 è stato nominato il Collegio sindacale per il successivo triennio.

2.1.1 I compensi degli organi

Amministratori

Con riferimento al Cda di FS nominato in data 26 maggio 2021: (i) 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 medesima seduta del 26 maggio 2021; nel corso della medesima Assemblea è stato, altresì, raccomandato al Cda il compenso massimo complessivo (incluso l’emolumento assembleare) da attribuire alla Presidente, nel caso di attribuzioni di deleghe, nell’importo di euro 238.000.

Nella seduta del 3 giugno 2021, il Cda, a seguito delle decisioni dell’Assemblea, ha conferito poteri sulle materie autorizzate dall’Assemblea e ha determinato l’ammontare complessivo del compenso della Presidente; 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 euro 645 mila, a titolo di compenso fisso, e di euro 125 mila a titolo di compenso variabile, per il raggiungimento del 100 per cento degli obiettivi.

Per i componenti dei Comitati endoconsiliari 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 del Presidente, dell’Ad e dei Consiglieri di FS relativi all’esercizio 2021.

Tabella 12 - Compensi Presidente, Ad e Consiglieri in carica sino al 26 maggio 2021

	Emolumento annuo lordo
Presidente⁽¹⁾	
Compenso fisso	238.000
Componente variabile	-
Ad e Direttore generale⁽²⁾	
Compenso fisso	645.000
<i>di cui come AD</i>	<i>65.000</i>
<i>di cui come DG</i>	<i>580.000</i>
Componente variabile	125.000
<i>di cui come AD</i>	<i>25.000</i>
<i>di cui come DG</i>	<i>100.000</i>
Consiglieri	
<i>ca.</i>	30.000

⁽¹⁾ Gli emolumenti sono comprensivi del compenso attribuito per la carica di Presidente del CdA (euro 50 mila). In conformità con la previsione statutaria in materia di spese degli amministratori in ragione del loro ufficio, la Società mette a disposizione del Presidente (in quanto non residente a Roma) una foresteria nella città di Roma per un importo massimo mensile di euro 5 mila.

⁽²⁾ Gli emolumenti complessivamente riconosciuti all'Ad e al Dg sono comprensivi del compenso per la carica di Consigliere (euro 30 mila). Le parti variabili sono da corrispondere al raggiungimento di obiettivi annuali oggettivi e specifici definiti dal CdA, su proposta del Comitato per la Remunerazione e le Nomine. L'importo spettante è riproporzionato ai parametri di incentivazione (*under/overperformance*) collegati al livello delle prestazioni espresse annualmente secondo le modalità definite nelle *policy* di Gruppo.

Fonte: FS ed elaborazione Corte

Tabella 13 - Compensi Presidente, Ad e Consiglieri in carica dal 26 maggio 2021

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

⁽¹⁾ Gli emolumenti sono comprensivi del compenso attribuito dall'Assemblea per la carica di Presidente del Cda (euro 50 mila). In conformità con la previsione statutaria in materia di spese degli amministratori in ragione del loro ufficio, la Società mette a disposizione del Presidente, in quanto non residente a Roma, una foresteria nella città di Roma per un importo massimo mensile di euro 5 mila.

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

⁽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 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 ed elaborazione Corte

Si precisa, con riferimento alla determinazione della parte variabile del compenso prevista per la carica di Ad, che, nella seduta del Cda del 30 marzo 2022 sono stati riconosciuti euro 86.397, corrispondenti al 119 per cento dell'incentivo *target* previsto per l'MBO 2021, rapportati rispetto all'incentivo complessivo di 125.000 ai mesi effettivi di carica.

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.

Con riferimento al mandato 2019-2021, l'Assemblea del 3 luglio 2019, nel procedere al rinnovo del Collegio sindacale, ha confermato un compenso fisso annuo lordo di euro 40.000 per il Presidente e di euro 30.000 per ciascun altro sindaco effettivo.

La tabella che segue riepiloga i compensi annui dei sindaci di FS relativi all'esercizio 2021.

Tabella 14 - Compensi annui lordi del Collegio sindacale

Carica	N. comp.	2020	Totale Annuo 2020	2021	Totale Annuo 2021
Presidente	1	40.000	40.000	40.000	40.000
Sindaci effettivi	2	30.000	60.000	30.000	60.000
Sindaci supplenti	2	0	0	0	0
Totale			100.000		100.000

Fonte: FS s.p.a.

Per completezza si precisa che l'Assemblea del 3 maggio 2022, che ha nominato il Collegio sindacale per il triennio 2022-2023-2024, ha confermato per i nuovi componenti del medesimo gli stessi compensi previsti per il mandato precedente.

2.2 Controlli e Compliance

2.2.1 La società di revisione

Nell'Assemblea del 21 marzo 2023 è stata approvato il conferimento dell'incarico alla nuova società di revisione per il periodo 2023 – 2031¹¹, con determinazione del compenso in un

¹¹ In base alle disposizioni speciali di cui agli artt. 16 e ss. del d.lgs. 27 gennaio 2010, n. 39, applicabili a seguito dell'acquisizione da parte di FS s.p.a. dello *status* di Ente di interesse pubblico conseguente all'emissione, nel 2013, del prestito obbligazionario quotato. Con la DdG 246/Ad del 19 febbraio 2018, in ottemperanza del Reg. Ue n. 537/2014 e del d.lgs. 17 luglio 2016, n. 135, è stata formalizzata una apposita procedura che definisce principi e modalità operative relative

importo complessivo di 5.065.278, oltre imposte e spese accessorie. Si chiude quindi il mandato 2014-2022, giunto a scadenza con l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2022. La società di revisione sarà la stessa per tutte le società del Gruppo e quindi anche per Anas. Nella seduta del 26 maggio 2021, l'Assemblea aveva deliberato un adeguamento dei compensi spettanti alla Società di revisione a fronte dell'ampliamento sia delle relative attività derivanti dalle sopravvenienze di carattere normativo, sia di quelle legate all'assetto societario del Gruppo.

La tabella che segue indica l'ammontare del corrispettivo, così come rideterminato.

Tabella 15 – Rideterminazione compensi società di revisione

Attività	Tempi di svolgimento del lavoro (ore)	Compenso
Esercizio finanziario 2018	9.182	588.228
di cui		
- Revisione legale del bilancio di esercizio	1.553	93.000
- Revisione legale del bilancio consolidato di Gruppo	5.071	326.024
- Revisione contabile limitata del bilancio semestrale abbreviato	2.558	169.204
Esercizio finanziario 2019	9.182	588.228
di cui		
- Revisione legale del bilancio di esercizio	1.553	93.000
- Revisione legale del bilancio consolidato di Gruppo	5.071	326.024
- Revisione contabile limitata del bilancio semestrale abbreviato	2.558	169.204
Esercizio finanziario 2020	8.509	545.161
di cui		
- Revisione legale del bilancio di esercizio	1.459	87.376
- Revisione legale del bilancio consolidato di Gruppo	4.538	291.232
- Revisione contabile limitata del bilancio semestrale abbreviato	2.512	166.553
Esercizio finanziario 2021	8.189	519.793
di cui		
- Revisione legale del bilancio di esercizio	1.459	87.376
- Revisione legale del bilancio consolidato di Gruppo	4.538	291.232
- Revisione contabile limitata del bilancio semestrale abbreviato	2.192	141.185
Esercizio finanziario 2022	4.708	279.793
di cui		
- Revisione legale del bilancio di esercizio	1.459	87.376
- Revisione legale del bilancio consolidato di Gruppo	2.537	151.242
- Revisione contabile limitata del bilancio semestrale abbreviato	712	41.175

Fonte: atti F.S.

al conferimento di incarichi alla società di revisione e/o a società del *network*. Il Collegio sindacale di FS s.p.a. provvede ad esprimere un preventivo parere vincolante circa l'affidamento, da parte di Società del Gruppo, di incarichi aggiuntivi – diversi, quindi dall'incarico principale di revisione – in favore del revisore o di entità appartenenti al relativo *network*.

2.2.2 Internal Auditing

L'assetto dell'*Internal Audit* nel Gruppo, definito nel 2017, è articolato come segue:

- la funzione di *Internal Audit* è presente sia in FS s.p.a., sia nelle Società controllate di primo livello e consolidate con il metodo integrale, che, a loro volta, valutano l'assetto di *Internal audit* delle Società da esse controllate;
- la Direzione centrale *Audit* di FS s.p.a. svolge un ruolo di coordinamento, con definizione e aggiornamento di indirizzi e metodologie di *audit*, nonché gestendo la "famiglia professionale" dell'*Internal Audit*, in qualità di *Process Owner* del Gruppo.

Tra le attività demandate, si richiamano la verifica dell'operatività e dell'adeguatezza del Sistema di controllo interno e gestione dei rischi (Scigr)¹²; il supporto specialistico al *management* in materia di Scigr, volto a favorire l'efficacia e l'efficienza dei controlli e promuovere il costante miglioramento della *governance* e del *risk management*; il supporto tecnico agli Organismi di vigilanza ex d.lgs. n. 231 del 2001 nello svolgimento delle attività di competenza; iv) il monitoraggio indipendente a supporto del dirigente preposto.

Nel corso del 2021 la funzione *Audit* ha:

- consolidato l'attività di *Continuous Auditing*¹³ con la finalità di integrare il tradizionale approccio di audit - ciclico, "a campione" e "retrospettivo" - con attività di verifica continuative, "diffuse" e per lo più automatizzate;
- avviato attività progettuali per l'ulteriore digitalizzazione del processo di *internal auditing*, nonché per il miglioramento delle metodologie di valutazione dell'operatività e adeguatezza del SCIGR;
- realizzato le iniziative previste dal Piano di formazione di famiglia professionale 2021, con corsi di formazione e l'avvio di percorsi di certificazione professionale;

¹² Il Sistema di controllo interno e gestione dei rischi è l'insieme di norme e regole aziendali, strutture organizzative e strumenti, volte a consentire una condizione societaria sana, corretta e coerente con gli obiettivi aziendali definiti dal Cda, con un adeguato processo di identificazione, misurazione, gestione e monitoraggio dei principali rischi. FS s.p.a. utilizza il CoSO Report quale *Framework* di riferimento, internazionalmente riconosciuto, per l'implementazione, analisi e valutazione del SCIGR. Quest'ultimo si articola in tre diversi livelli di controllo: il 1° livello di controllo è diretto ad assicurare il corretto svolgimento delle operazioni e a garantire una adeguata risposta ai correlati rischi; il 2° livello di controllo è volto a monitorare i principali rischi al fine di assicurare l'efficacia e l'efficienza del trattamento degli stessi; il 3° livello di controllo, atto a fornire *assurance* indipendente e obiettiva sull'adeguatezza ed effettiva operatività del primo e secondo livello di controllo e in generale sul Scigr nel suo complesso.

¹³ Il *Continuous Auditing* è strutturato su indicatori (KPI) che, per singoli processi/attività/transazioni, individuano la "dimensione" di uno scenario di rischio attraverso l'individuazione di livelli di soglia predeterminati su base quantitativa (ad es. valore economico, frequenza, incidenza, numerosità, utente): il superamento di questi livelli è monitorato periodicamente tramite un sistema di reporting che funziona come strumento di "allarme" per individuare punti critici del sistema di controllo interno.

- avviato, su incarico dell'Odv il progetto di revisione dei flussi informativi nella materia di cui al d.lgs. 231 del 2001.

Nel 2021 la funzione *Audit* ha svolto le proprie verifiche in continuità metodologica rispetto al 2020. Le verifiche si sono focalizzate su aspetti strutturali del SCIGR, con approccio “trasversale” sulla Capogruppo FS e le società controllate e hanno promosso la realizzazione o il rafforzamento del monitoraggio di secondo livello di processo e l’allineamento delle società controllate agli indirizzi di Gruppo.

Le aree di miglioramento emerse dalle verifiche svolte evidenziano una prevalenza degli aspetti di operatività (60 per cento) rispetto a quelli di disegno (40 per cento), a fronte dei quali il competente management ha individuato i piani di azione migliorativi¹⁴.

I rilievi emersi e lo stato di attuazione dei correlati piani di azione sono oggetto di informativa da parte della funzione *Audit* di FS nelle relazioni periodiche da quest’ultima redatte per il Cda, il Vertice aziendale, gli Organi di controllo/vigilanza e il *management* del Gruppo. In particolare, come evidenziato nella Relazione annuale 2021 della funzione *Audit*, presentata al CdA del 22 febbraio 2022, al 31 gennaio 2022 risultavano monitorati 33 piani di azione, per complessive 260 azioni chiuse e 150 aperte.

¹⁴ Lo stato di attuazione dei piani di azione è oggetto di monitoraggio da parte dell'*Internal Audit* attraverso i *Follow-up* “documentali” (svolti su tutti gli interventi di audit) ed i *Follow-up* “sul campo” (svolti di norma sugli interventi di audit che hanno presentato maggiori criticità).

Tabella 16 - Quadro sinottico principali interventi *audit* conclusi in ordine cronologico FS e Gruppo FS

Titolo Intervento	Società	Nr. Azioni Correttive				Rating Scigr Audit
		Totale	Chiuse	Aperture scadute	Aperture in scadenza	Aggiornato al 31/10/2021
<i>Follow-up dell'audit:</i> Attività di <i>Revenue Management</i> - ambito Trenitalia	Trenitalia s.p.a.	1	1	-	-	<i>Necessari alcuni miglioramenti</i>
<i>Follow-up dell'audit:</i> Sponsorizzazioni, liberalità, iniziative no profit ed altre utilità	FS	14	9	-	5	<i>Necessari miglioramenti significativi</i>
<i>Follow up dell'audit:</i> Attività ricognitiva degli incarichi di consulenza	FS	8	6	-	2	<i>Necessari miglioramenti significativi</i>
<i>Follow-up dell'audit:</i> Attività di <i>Revenue Management</i> - ambito FS Technology	FS Technology s.p.a	2	2	-	-	<i>Necessari alcuni miglioramenti</i>
Determinazione dei contratti di service tra FS Technology e le società cedenti il ramo ICT	FS Technology s.p.a.	10	6	-	4	<i>Non applicabile</i>
<i>Follow-up dell'audit:</i> sistema di gestione della Sicurezza e tutela dell'Ambiente	FS	9	5	-	4	<i>Necessari miglioramenti significativi</i>
<i>Follow up dell'audit:</i> Attività ricognitiva degli incarichi di consulenza	Italferr s.p.a.	9	7	-	2	<i>Necessari alcuni miglioramenti</i>
<i>Follow up dell'audit:</i> Attività ricognitiva degli incarichi di consulenza	Mercitalia Logistics s.p.a. Mercitalia Rail s.r.l.	10	6	-	4	<i>Necessari alcuni miglioramenti</i>
<i>Follow up dell'audit:</i> Attività ricognitiva degli incarichi di consulenza	Busitalia Sita Nord s.r.l.	8	6	-	2	<i>Necessari alcuni miglioramenti</i>
<i>Tender management</i> per iniziative e progetti internazionali di FS ¹⁵	Fs e FS International s.p.a.	<i>Non applicabile</i>				
Gestione dei progetti di sviluppo informatici e dei relativi contratti con i fornitori	FS Technology	8	5	-	3	<i>Necessari alcuni miglioramenti</i>
Analisi ricognitiva del sistema normativo delle dirette controllate di FS di recepimento del RAN -	FS e controllate	18	7	-	11	<i>Necessari alcuni miglioramenti</i>

¹⁵ Le attività di audit si sono necessariamente focalizzate sull'unica offerta presentata da FS International s.p.a. nel periodo 1/1/2020 - 13/10/2020 (lasso temporale preso a riferimento per l'esecuzione dell'attività di audit). I rilievi e le relative raccomandazioni emerse sono stati inclusi in un interim report con l'obiettivo di rivederli e aggiornarli in sede di estensione del perimetro di *audit*, in considerazione dell'aumento delle offerte nel frattempo presentate. Tenuto conto dello scope particolarmente limitato, non è stato espresso un giudizio complessivo sul sistema di controllo interno, né formulata una valutazione sulla significatività dei singoli rilievi emersi. Infine, tenuto conto dell'istituzione della funzione *Internal Audit* in FS International s.p.a., le attività di audit sono state trasferite al relativo Responsabile.

Regolamento Attività Negoziali						
Gestione dei contratti di pulizia, decoro e manutenzione degli interni dei treni regionali in Campania	Trenitalia s.p.a.	1	-	-	1	<i>Non applicabile</i>
<i>Follow-up dell'audit</i> : Ricorso all'utilizzo dei contratti di somministrazione del Gruppo	FS e controllate	6	2	-	4	<i>Necessari miglioramenti significativi</i>
Gestione della convenzione tra il Gruppo FS e la Polfer	Fs, Rfi s.p.a., Trenitalia s.p.a	54	18	-	36	<i>Necessari miglioramenti significativi</i>
<i>Follow-up dell'audit</i> : Procure e poteri interni	FS	16	3	-	13	<i>Necessari miglioramenti significativi</i>
Attività di <i>governance</i> delle controllate estere svolta dalle «subholding»	Dirette controllate di FS	12	2	-	10	<i>Necessari miglioramenti significativi</i>
TOTALE		186	85	-	101	

Fonte: FS s.p.a.

Fs ha riferito che, nel corso dell'anno 2022, sono state chiuse tutte le criticità emerse dalle attività di *audit*, svolte nell'anno 2020, sulla definizione delle coperture assicurative e gestione delle polizze del Gruppo FS.

La Funzione di *Internal Audit* ha di recente comunicato di provvedere ad un'informativa *medio tempore* sui progress degli *audit* in corso.

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

FS s.p.a. adotta, sin dal 2003, il Modello di organizzazione, gestione e controllo per prevenire i reati previsti dal d.lgs. n. 231 del 2001.

Nel corso dell'esercizio finanziario in esame era vigente la disposizione di Gruppo n. 209/P del 9 giugno 2016¹⁶, secondo cui le società del Gruppo sono tenute all'adozione del suindicato modello, oltre che all'istituzione di un organismo dotato di autonomi poteri di iniziativa e controllo, con il compito di vigilare sul suo funzionamento ed osservanza, nonché di curarne l'aggiornamento.

Le disposizioni in materia sono poi state sostituite dalla Disposizione di Gruppo n.

¹⁶ Recante "Criteri generali per la nomina dell'Organismo di vigilanza ai sensi del d.lgs. n. 231 del 2001 e relative responsabilità".

306/P/AD del 20 luglio 2022, la quale prevede che le società del Gruppo adottino e garantiscano l'efficace attuazione di Modelli di Organizzazione ai sensi del d.lgs. 231 del 2001; istituiscano un Organismo dotato di autonomi poteri di iniziativa e controllo con il compito di vigilare sul funzionamento e l'osservanza dei Modelli e di curarne e/o proporre l'aggiornamento; definiscano canali di segnalazione in conformità alla normativa applicabile e alla normativa interna in materia di Gestione delle Segnalazioni¹⁷.

Il Modello 231 di FS – parte generale – è pubblicato, nella versione aggiornata, sul sito istituzionale di FS s.p.a., specificamente alla pagina “Etica, *Compliance* e integrità”. Il 26 ottobre 2022, il Cda ha approvato l'ultimo aggiornamento del Modello, con l'ampliamento e/o aggiornamento delle fattispecie di reato applicabili in considerazione delle novità normative intervenute, nonché alla luce delle principali variazioni organizzative e di *governance* che hanno interessato la Società. A dicembre 2022 FS ha formalizzato la procedura per la gestione dei flussi informativi all'Odv che sostituisce le precedenti previsioni sul punto. Lo statuto dell'Odv e la relativa sezione del Modello 231 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. n. 231 del 2001, è nominato Presidente; da un ulteriore soggetto, parimenti di provenienza esterna al Gruppo, o in alternativa dal responsabile della funzione *Internal auditing* in carica. Il componente esterno al Gruppo che non ricopre l'incarico di Presidente può essere individuato in un membro del Collegio sindacale. Qualora l'Odv si componga esclusivamente di membri esterni, il medesimo Odv al fine di favorire l'integrazione e la sinergia tra gli attori del sistema di controllo interno, con la propria delibera stabilisce se: i) il responsabile della funzione aziendale *Internal Auditing* in carica partecipi stabilmente come uditore alle riunioni dello stesso con funzioni consultive e di supporto, ovvero se ii) il predetto responsabile venga di volta in volta convocato dall'Odv per partecipare a singole riunioni o alla trattazione di specifici argomenti, sempre con funzioni consultive e di supporto.

Con delibera del 17 dicembre 2020 il Cda di FS s.p.a. ha deliberato la nuova composizione, nominando tre membri esterni con mandato triennale.

Inoltre, FS ha istituito un *team* interfunzionale “Team 231”, coordinato dalla funzione

¹⁷ La Disposizione in questione prevede 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.

Compliance, a cui ha attribuito, tra l'altro, il compito di avviare, d'iniziativa o su raccomandazione dell'Odv, le attività di aggiornamento del Modello 231 di FS, istruire, previo esame dell'Odv, le proposte di aggiornamento dello stesso e garantire un flusso informativo periodico verso quest'ultimo. La composizione ed i compiti del Team 231 sono stati da ultimo aggiornati il 13 dicembre 2022.

2.2.4 Il dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili

Conformemente all'art. 154-*bis* del Testo unico delle disposizioni in materia di intermediazione finanziaria di cui al d.lgs. 24 febbraio 1998, n. 58¹⁸, introdotto dalla legge 28 dicembre 2005, n. 262, FS s.p.a. nomina un dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari. Il regolamento che disciplina l'attività del dirigente preposto risale al Cda del 28 luglio 2015, in conformità con le norme recate dal Testo unico citato¹⁹. FS s.p.a. promuove la nomina dei dirigenti preposti anche nelle principali società controllate.

Il dirigente in carica nella prima parte dell'esercizio finanziario in esame è stato nominato dal Cda, su proposta dell'Ad e con il parere favorevole del Collegio sindacale, il 27 marzo 2018, con mandato sino all'approvazione del bilancio 2020. Successivamente, all'Assemblea del 26 giugno 2021, il medesimo dirigente è stato confermato per un ulteriore mandato.

Il Dirigente preposto ha definito ed implementato un Modello di controllo sull'informativa finanziaria per il Gruppo (c.d. modello 262), in coerenza con le previsioni del suindicato art. 154-*bis* del Testo unico della Finanza (d. lgs. 24 febbraio 1998, n. 58 – Tuf), applicabile altresì alle società controllate comprese nell'area di consolidamento.

Nell'ultima fase del processo di controllo sull'informativa finanziaria²⁰, ha inoltre rilasciato, congiuntamente con l'Ad, l'attestazione annuale sul bilancio di esercizio e sul bilancio consolidato ai sensi dell'art. 154 *bis* TUF²¹, sui cui contenuti si dirà più diffusamente nel

¹⁸ Applicabile a FS a seguito dell'emissione di prestiti obbligazionari quotati sul mercato irlandese, in conseguenza della quale la Società ha assunto la configurazione di Ente di interesse pubblico (EIP), di cui all'art. 16 del d.lgs. 39 del 2010, in quanto società emittente strumenti finanziari quotati.

¹⁹ Trattasi segnatamente del Regolamento delle attività del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari.

²⁰ Le ulteriori fasi sono la definizione del perimetro delle società/processi in c.d. ambito 262; mappatura dei processi; *risk & control assessment*; emanazione/revisione delle procedure; autocertificazione dell'adeguatezza ed operatività dei controlli a cura dei *Control Owner/Process Owner*; test indipendenti; valutazione carenze e gestione dei piani di azione; rilascio delle attestazioni.

²¹ L'attestazione concerne: i) l'adeguatezza delle procedure amministrativo-contabili per la formazione del bilancio di esercizio e l'effettiva applicazione delle stesse nel periodo di riferimento; ii) la corrispondenza del bilancio di esercizio alle

pertinente capitolo della presente relazione. La Capogruppo ha inoltre disposto, per tutte le società controllate nelle quali non è stato istituito il dirigente preposto, che sulle situazioni contabili annuali sia rilasciata una attestazione interna con contenuto simile alle citate attestazioni, firmata dal responsabile amministrativo di società e dall'Ad.

2.2.5 Compliance, ulteriori modelli e sistemi di controllo

Il Cda e collegio sindacale sono stati costantemente edotti attività svolte dall'*internal control*, organismo di vigilanza, *security* e da *data protection*. In particolare, nel Cda del 3 maggio 2022 vi è stato, oltre all'indicazione del fabbisogno finanziario 2022 e delle relative coperture, un aggiornamento sull'*Anti Bribery and Corruption management System (ABC System)* e una relazione sul sistema di controllo del rischio fiscale di FS, che ha dato atto delle attività svolte nell'ottica della c.d. *cooperative compliance* in regime di adempimento collaborativo, che consente di avere una certa stabilità per quanto attiene agli adempimenti fiscali e alle eventuali pendenze.

Di particolare interesse in questo senso è l'emanazione di ulteriori procedure definite PAC fiscali che ovviamente hanno particolare rilievo per le partecipazioni, il ciclo passivo e la gestione finanziaria.

In tale contesto va sottolineato come esista una particolare procedura per la frode fiscale e per il rischio frode che costituisce l'integrazione del sistema di controllo interno e di gestione del rischio.

Codice etico, Framework unico anticorruzione e gestione delle segnalazioni

Il Codice etico del Gruppo²² impegna gli Organi sociali, il *management*, il personale e tutti coloro i quali instaurino relazioni con le Società del Gruppo al rispetto dei valori fondamentali e degli *standard* di comportamento ivi declinati per categoria di *stakeholder*²³. Il Codice, aggiornato nel 2018²⁴, è pubblicato sulle pagine *web* ed *intranet* del Gruppo; la sua

risultanze dei libri e delle scritture contabili; iii) la conformità del bilancio medesimo ai principi contabili internazionali e l'idoneità a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria della Società; iv) la ricomprensione, nella Relazione sulla gestione, di un'analisi attendibile dell'andamento e del risultato della gestione, nonché della situazione della Società, unitamente alla descrizione dei principali rischi e incertezze cui è esposta.

²² Che le relative società sono tenute ad adottare con delibera dei rispettivi Cda.

²³ In particolare, il Codice contiene una sezione sui conflitti di interesse.

²⁴ Con delibera del Consiglio di amministrazione del 28 febbraio 2018.

osservanza è parte essenziale delle obbligazioni contrattuali del personale e nei contratti stipulati con i terzi è prevista l'adesione da parte di questi ai suoi principi.

Dal 2017, FS s.p.a. si è inoltre dotata, su base volontaria, di un *Framework* unico anticorruzione, che si compone, oltre al Modello di cui al d.lgs. 231 del 2001, dell'*Anti Bribery and Corruption management System* (ABC System, sopra richiamato), nonché delle "Linee di indirizzo sulla politica anticorruzione"²⁵.

In particolare, l'ABC System - volto a contrastare le ipotesi di corruzione in senso ampio, comprensive delle condotte anche non integranti fattispecie di reato, ma che potrebbero dare luogo ad abusi volti all'ottenimento di vantaggi privati e/o situazioni di *mala gestio* - incentra l'analisi degli eventi a rischio sui processi considerati maggiormente esposti al rischio di corruzione²⁶, prevedendo principi di controllo trasversali e strumenti di prevenzione specifici.

Nel 2020 il Sistema è stato aggiornato, da parte del Cda²⁷, conformemente alle sopravvenienze normative e organizzative. È stata inoltre creata, sul sito *internet* di FS s.p.a., la pagina "Etica, compliance, integrità", ove è presente una sottosezione dedicata al medesimo²⁸. Nel medesimo anno, FS s.p.a. ha inoltre avviato la prima campagna di *Risk Assessment Anti Bribery&Corruption*, secondo la metodologia del *Control risk self assessment*, conclusa nel 2021. La struttura *Anti-Corruption*, inquadrata in *Security & Risk* dal 1° agosto 2021, assicura la definizione e l'aggiornamento delle "Linee di Indirizzo sulla Politica Anticorruzione", nonché la definizione, l'aggiornamento, la gestione e il monitoraggio sull'attuazione dell'ABC system, curando anche la relativa reportistica agli Organi di amministrazione e controllo, la progettazione di iniziative di formazione e comunicazione interna, il supporto specialistico e metodologico a strutture/presidi ABC delle società controllate.

Nel primo trimestre del 2021 si è conclusa la prima campagna di *risk assessment* ABC, che ha coinvolto il *management* di tutte le Direzioni nell'analisi dei processi di competenza. Sul piano della formazione, nel corso dell'anno sono state pubblicate 3 "pillole ABC"²⁹ rivolte a tutti i

²⁵ Si segnala inoltre che nel 2017 Il Gruppo ha aderito al *Global Compact* delle Nazioni Unite, che presenta tra i suoi principi il contrasto della corruzione in ogni sua forma.

²⁶ Processi "Acquisti e appalti", "Conferimento di incarichi di consulenza", "Iniziative di sviluppo del business nei mercati internazionali", "Quote associative, sponsorizzazioni, co-marketing, erogazioni liberali e omaggi", "Risorse umane".

²⁷ Seduta del 29 aprile 2020.

²⁸ È stata, inoltre, razionalizzata la relativa pagina intranet, in cui sono pubblicati i modelli di FS e delle altre Società del Gruppo che se ne sono dotate.

²⁹ Brevi animazioni sui temi: conflitto di interessi; gestore contrattuale; accordi di vigilanza collaborativa con Anac.

dipendenti del Gruppo FS, ed è stata erogata specifica formazione *on-boarding* a tutti i neoassunti. Sono inoltre stati realizzati, con la funzione *Audit*, due *workshop* sulla metodologia di *risk assessment* ABC e sull'attività di *internal quality review*.

Infine, la procedura per la gestione delle segnalazioni è stata approvata dal Cda il 18 giugno 2019, in attuazione della legge 30 novembre 2017, n. 179. Essa disciplina il processo di ricezione, analisi e trattamento delle segnalazioni da chiunque inviate o trasmesse su fatti e comportamenti ritenuti illeciti o contrari alla legge, al Modello di organizzazione, gestione e controllo, ai sensi del d.lgs. 231 del 2001, all'*Anti Bribery & Corruption management System* e al Codice etico.

La procedura, integrata il 7 novembre 2019 con riferimento alle segnalazioni concernenti i soggetti apicali, è stata aggiornata dal Cda il 6 ottobre 2021, anche alla luce delle sopravvenienze normative di matrice eurounitaria.

Dal 2020, a supporto del processo di gestione delle segnalazioni, FS s.p.a. si è dotata di una piattaforma informatica, quale canale di segnalazione idoneo a garantire, con modalità informatiche, la riservatezza dell'identità del segnalante e adeguate misure di sicurezza delle informazioni; tale piattaforma è accessibile dal sito istituzionale, alla pagina "Etica, Compliance e integrità", oltre che dalla *intranet*.

Compliance e Compliance Antitrust

La struttura organizzativa *Compliance* monitora la normativa e le *best practices* nazionali ed internazionali, formula proposte per l'adeguamento alle disposizioni vigenti e fornisce supporto specialistico alle strutture interessate, anche con riferimento all'*Anti-Bribery&Corruption Management System*, all'*Antitrust Compliance Program*, oltre che al Modello 231, assicurandone l'aggiornamento in coordinamento con il relativo *team*. Supporta, inoltre, i processi decisionali di *business*³⁰. L'articolazione organizzativa di *Compliance* prevede poi, oltre alla suindicata struttura quale responsabile funzionale di Gruppo, la presenza di strutture/presidi nelle società controllate, tenute ad assicurare l'applicazione di metodologie e modalità operative coerenti con quelle definite da FS s.p.a.

Con disposizione di Gruppo n. 280/AD del 6 novembre 2019 è stato definito e diffuso il Modello di *Compliance* del Gruppo FS italiane, che prevede, tra l'altro, l'analisi e il

³⁰ La Struttura opera nell'ambito della direzione centrale *General Counsel*, Affari societari e *Compliance*.

monitoraggio dei mutamenti di contesto, per valutarne gli impatti sull'azienda; il supporto specialistico e metodologico ai referenti di processo; il presidio diretto o supporto specialistico nella gestione dei programmi di *compliance* aziendali; il supporto specialistico alle linee di *business* del Gruppo.

Il Gruppo FS si è dotato poi di uno specifico programma di *Compliance antitrust*, sviluppato anche alla luce delle linee guida adottate dalla Autorità garante della Concorrenza e del Mercato³¹. FS s.p.a. ha inoltre adottato, nel 2019, la *Policy antitrust* del Gruppo, nel cui ambito è stato istituito l'Organismo responsabile dell'esecuzione del programma, del quale fanno parte i responsabili delle strutture *Compliance* e *Antitrust*.

Il sistema di pianificazione e controllo di gestione, *Risk Management* e protezione dei dati personali

Nel corso del 2021 è stata istituita la struttura *macro Security & Risk* (di seguito "S&R") per assicurare l'interoperabilità di diverse funzioni aziendali di controllo. In particolare, nell'ambito di S&R è stata istituita la macro-struttura Protezione Aziendale (ora *Security*), a sua volta articolata in quattro strutture organizzative (*Group Security Integration Model*, *Security Intelligence*, Rapporti Protezione Civile e Antimafia, *Cyber Security*), con la responsabilità principale di definire le politiche e le linee guida di Gruppo nei diversi ambiti di *security*, nonché di definire modelli e sistemi per la protezione degli *asset* aziendali.

Nel corso del 2021 sono state realizzate e diffuse 503 informative di *travel security* e prodotti, a richiesta delle strutture interessate, 18 *security report* sulla situazione di Paesi stranieri. Sono stati predisposti 2 piani di sicurezza per le società FS Saudi e Italcertifer impegnate in Medio Oriente, e sono state supportate le società FS *International* e Italcertifer per la realizzazione delle rispettive policies di *global security*, non ancora pubblicate.

Nell'ambito delle attività antimafia è stato sottoscritto un Protocollo di legalità con le Prefetture di Verona e Vicenza per la "Tratta AV/AC Milano-Venezia, subtratta Verona-Vicenza" nonché è stato fornito supporto alle società Rfi e Italferr per la sottoscrizione di 375 Protocolli operativi per il monitoraggio dei flussi finanziari³² relativi a 34 opere classificate "infrastrutture ed insediamenti prioritari". Data la perdurante situazione di emergenza

³¹ Delibera AGCOM n. 27356 del 25 settembre 2018.

³² I Protocolli sono sottoscritti con il primo livello della filiera degli esecutori, che comprende gli appaltatori di lavori e i fornitori di servizi.

sanitaria nel corso dell'esercizio finanziario in esame, la Protezione Aziendale ha contribuito in maniera significativa ai lavori della *Task Force* Intersocietaria istituita per l'adozione delle misure necessarie al contenimento, in ambito aziendale e nelle strutture ferroviarie, della diffusione del virus Covid-19.

Infine, quanto alla protezione dei dati personali, in ottemperanza al Reg. Ue 2016/679 (*General data protection regulation - GDPR*), il Gruppo si è dotato di un proprio modello gestionale; FS s.p.a. ha, inoltre, adottato le "Linee di indirizzo in materia di *Data Protection*", recepita da tutte le società del Gruppo, che, a seconda dei casi, hanno nominato un *Data protection Officer* o un Referente *Data protection*, con il compito di assicurare il rispetto delle modalità operative e dei flussi informativi previsti. All'interno del Gruppo è stato inoltre definito un organigramma della *Data Protection*, con individuazione di figure quali, tra le altre, il "Titolare del trattamento", il *data manager* e il responsabile del trattamento esterno.

Tax control Framework e trattamento delle informazioni societarie

FS s.p.a. ha aderito, unitamente alle controllate Trenitalia e Rete ferroviaria italiana, al regime di adempimento collaborativo di cui al d.lgs. 5 agosto 2015 n. 128, recante Disposizioni sulla certezza del diritto nei rapporti tra fisco e contribuente. Ha conseguentemente adottato un *Tax control Framework*, così come declinato nei documenti "Strategia Fiscale di Ferrovie dello Stato italiane s.p.a. e del Gruppo Ferrovie dello Stato italiane" e "Modello di Controllo interno sulla rilevazione, misurazione, gestione e controllo dei rischi fiscali"³³. Quest'ultimo prevede l'integrazione delle procedure amministrative contabili del Dirigente preposto, nell'ambito dei presidi adottati ai fini della legge n. 262 del 2005, con apposite specifiche appendici fiscali e l'emanazione di ulteriori procedure.

La gestione del *Tax control Framework* è demandata al *Tax Director*, coadiuvato dalla struttura di *Tax Compliance*, collocata all'interno della struttura organizzativa fiscale della Direzione centrale amministrazione, bilancio, fiscale e controllo.

In materia invece di contrasto degli abusi di mercato, di cui al Reg. UE n. 569/2014, FS s.p.a. ha adottato il Regolamento per la gestione interna e la comunicazione all'esterno delle informazioni privilegiate e per il trattamento delle informazioni riservate³⁴, si è dotata di una

³³ Quali rischi di operare in violazione di norme di natura tributaria o in contrasto con i principi o le finalità dell'ordinamento.

³⁴ Il Regolamento è stato adottato dal Cda nella seduta del 27 maggio 2016 e successivamente aggiornato e modificato il 13 settembre 2017. È stato recepito con Diposizione di Gruppo n. 261 del 21 gennaio 2019.

Procedura per la gestione interna del registro delle persone che hanno accesso alle informazioni privilegiate, ed ha approvato il Codice di comportamento per l'identificazione dei soggetti *Internal Dealing* e per la comunicazione delle operazioni da essi effettuate sugli strumenti finanziari di FS³⁵.

³⁵ Recepito con disposizione di Gruppo n. 264 del 2019.

3. PIANO INDUSTRIALE, CONTRATTI DI PROGRAMMA E ATTIVITA' NEGOZIALE

3.1 Il Piano industriale

Nella passata relazione ci si è soffermati sul nuovo Piano industriale (2022-2031), che fa seguito al Piano 2019-2023 e sulle connessioni, anche per la contestualità temporale, con le modifiche statutarie. Si richiama quindi la logica sottesa a tale Piano, che ha un orizzonte tematico piuttosto ampio in quanto non si limita alla realizzazione delle sinergie infra-gruppo ma mira anche alle strutture urbane nell'ottica dell'integrazione della mobilità ferroviaria e stradale, anche con il sistema aeroportuale, con attenzione alla semplificazione delle procedure (è il caso della biglietteria integrata) ed il recupero delle scelte strategiche alla Capogruppo.

Importante è la emanazione dei lineamenti strategici del Piano Industriale 2022-2031, che è avvenuta nel cda del 13 gennaio 2022. Nel corso di tutti gli esercizi 2022 e 2023 è stata costante l'informazione sull'avanzamento del piano strategico. In particolare, nel Cda del 23 febbraio 2022, in occasione della presentazione dei lineamenti strategici, sono state evidenziate le aree meritevoli di un particolare supporto, soprattutto in vista del recupero dei volumi pre-covid, tenendo conto di talune questioni come questioni geopolitiche, aumento dei costi e un'inflazione in crescita.

Nella presentazione del Piano avvenuta nell'ambito della comunicazione esterna il 16 maggio 2022, sono stati indicati investimenti di FS in Italia nel periodo 2022-2031 per oltre 190 mld e 40 mila assunzioni. Il piano prevede ricavi nel 2031 in crescita a circa 22,5 miliardi di euro e l'*Ebitda* a 3,9 miliardi, con una crescita media annua (Cagr), nell'arco di piano, rispettivamente pari al 6,9 per cento e all'8,2 per cento.

La Rete ferroviaria gestita da Rfi è di 16.800 km, di cui circa 700 km di rete sono dedicati ai servizi alta velocità. Ovviamente il Piano riguarda anche la gestione, da parte di Anas di una rete stradale di circa 32.000 Km e prevede investimenti nella misura di circa 50 mld tra sviluppo rete, manutenzione straordinaria e altre attività necessarie al completamento del piano.

3.2 I Contratti di programma

3.2.1 Il Contratto di programma di RFI

In coerenza con quanto stabilito dal CIPE nella delibera n. 4 del 2012, il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, Rfi s.p.a., sottoscrive con il Mit (ora Mims) due distinti atti contrattuali, così articolati:

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

Il Contratto di programma – parte Investimenti (CdP-I)

Il 2020 ha visto il completamento dell'*iter* approvativo dell'aggiornamento 2018-2019 del CdP-I 2017-2021.

Allo stato attuale risulta dunque vigente l'aggiornamento 2018-2019 del Contratto di programma –parte investimenti 2017-2021.

Sono previsti, con l'Aggiornamento 2020/2021 del CdP-I, nuove risorse per 31.725,86 mln di euro che consentiranno, in coerenza con gli obiettivi del Pnrr, di investire per la sicurezza e l'ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria esistente, di migliorare la quantità e qualità dei servizi ai pendolari ma anche di sviluppare nuove infrastrutture volte a:

- colmare il *gap* infrastrutturale Nord – Sud per le regioni del Sud;
- puntare all'alta velocità e alla velocizzazione della rete per passeggeri e merci;
- completare i corridoi ferroviari TEN-T;
- completare le tratte di valico;
- potenziare i nodi e le direttrici ferroviarie.

Il Contratto di programma – parte Servizi (CdP-S)

Il d.m. n. 206 del 14 maggio 2020 ha approvato il primo Atto integrativo al Contratto di programma 2016-2021 - parte Servizi. Con tale Atto sono state recepite nella disciplina contrattuale le variazioni nel frattempo intervenute, rispetto al quadro finanziario originario come previsto nel CdP-S 2016-2021.

L'iter approvativo dello schema del secondo atto integrativo al Contratto di programma - parte Servizi 2016-2021 segue, come già avvenuto per il primo Atto integrativo, la procedura approvativa semplificata prevista dal d.l. n. 148 del 16 ottobre 2017 (c.d. "*Decreto Fiscale*" recante "*Disposizioni urgenti in materia finanziaria e per esigenze indifferibili*"), convertito, con modificazioni, dalla l. 4 dicembre 2017 n. 172 e modificativo della l. 14 luglio 1993, n. 238, in quanto l'aggiornamento contrattuale non comporta modifiche sostanziali ed è fondamentalmente finalizzato al recepimento delle risorse finanziarie recate dalla Legge di Bilancio o da altri provvedimenti di legge.

Il Contratto di programma 2022-2026

Con il d.l. 6 novembre 2021, n. 152, conv. con mod. dalla l. 29 dicembre 2021, n. 233, recante "*Disposizioni urgenti per l'attuazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza e la prevenzione delle infiltrazioni mafiose*", è stata inserita un'apposita norma per la velocizzazione dell'iter approvativo dei Contratti di programma con lo Stato in modifica delle precedenti norme che ne regolavano l'iter (l. n. 238 del 93, d.l. n. 148 del 2017 e d.lgs. n. 112 del 2015). Sulla base della citata disposizione è stato seguito l'iter di approvazione del contratto di programma 2022-2026 (parte investimenti e parte servizi).

Ad inizio luglio 2022 erano stati pubblicati, sul sito di Rfi, gli "Schemi dei nuovi contratti di programma - parte investimenti e parte servizi 2022-2026", per la consultazione da parte degli *stakeholders*. Il Cipess, con le delibere n. 24 e 25 del 2 agosto 2022, pubblicate in Gazzetta Ufficiale in data 9 novembre 2022, ha approvato i predetti Contratti. Essi sono stati sottoscritti da Mit e Rfi nel dicembre 2022.

Con il CdP-parte investimenti sono contrattualizzate nuove risorse per circa 13 mld; il nuovo CdP- parte servizi prevede una programmazione delle attività nel medio periodo e provvede a finalizzare le risorse stanziare dalla legge di bilancio 2022 su investimenti per la manutenzione straordinaria, pari a 5,1 mld, e risorse per le attività di gestione e

manutenzione ordinaria per circa 1 mld 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.

3.2.2 Il Contratto di programma di ANAS

Il 27 gennaio 2020 è stata pubblicata in Gazzetta Ufficiale la delibera Cipe 24 luglio 2019, n. 36 di approvazione dell'aggiornamento del Contratto di programma 2016-2020 fra Mit (ora Mims) e Anas, relativo al 2018-2019.

Più di recente il Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile (Cipess), con la delibera n. 44 del 27 luglio 2021, pubblicata in G.U. il 26 ottobre 2021, ha approvato l'aggiornamento 2020 del Contratto di programma 2016-2020 tra Mims e Anas. Tale aggiornamento viene formalizzato nelle more della predisposizione di un nuovo Contratto di programma ed è volto unicamente ad attivare le risorse aggiuntive disponibili a legislazione vigente, non recando modifiche delle pattuizioni convenzionali preesistenti che sono pertanto integralmente confermate nella fase transitoria. L'aggiornamento approvato recepisce l'allocazione delle risorse assegnate al Fondo unico Anas, nell'ambito del riparto di cui all'art. 1, comma 14, della l. n. 160 del 2019 (legge di bilancio 2020), per 1.017 mln, e con la l. 30 dicembre 2020, n. 178 (legge di bilancio 2021), per 1.253 mln. Tali finanziamenti assegnati dallo Stato rimangono "a contributo", come previsto dall'art. 35 del d.l. 30 dicembre 2019, n. 162, conv. con mod. nella legge 28 febbraio 2020, n. 8.

3.3 Attività negoziale

Nel C.d.A. 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 del Gruppo, 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.

Il Gruppo si è proposto di implementare un sistema unico di qualificazione dei fornitori.

4. RISORSE UMANE

La consistenza

Il numero dei dipendenti di FS s.p.a., come evidenziato nelle tabelle che seguono, cresce di 11 unità, mentre quello del Gruppo è passato dalle 81.409 unità del 2020 alle 81.906 unità del 2021, con un incremento netto di 497 unità.

Tabella 17 - Consistenza personale FS

	2020	2021
Dirigenti	121	115
Quadri	207	223
Impiegati/Operai	314	315
Totale	642	653

Fonte: FS s.p.a.

Tabella 18 - Consistenza personale Gruppo FS

	2020	2021
Dirigenti	1.004	998
Quadri	11.896	12.285
Impiegati	38.829	39.934
Operai	29.680	28.689
Totale	81.409	81.906

Fonte: FS s.p.a.

Tabella 19 - Consistenza personale con qualifica dirigenziale Gruppo FS

Dirigenti al 31.12.2020	1.004
Entrate	109
Uscite	115
Dirigenti al 31.12.2021	998
Consistenza media 2021	999,9
Consistenza media 2020	995,7

Fonte: FS s.p.a.

Tabella 20 - Turnover personale Gruppo FS

Consistenza personale Gruppo FS	2020	2021
Assunzioni da mercato	5.282	6.890
Assunzioni per reintegri giudiziali	5	6
Assunzioni per definizione contenzioso	54	51
Altre cause (operazioni societarie, tempi determinati, navi traghetto, altro)	759	1.733
Totale entrate	6.100	8.680
Accessi al Fondo di sostegno al reddito	319	2
Accessi al Fondo incentivo all'esodo	449	391
Altre cessazioni (dimissioni, licenziamenti, scadenza contratto, uscita dal perimetro societario)	7.687	7.790
Totale uscite	8.455	8.183
Totale generale	-2.355	497

Fonte: FS s.p.a.

I costi

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

Tabella 21 - Costo del personale FS s.p.a.

(valori in migliaia)

Bilancio FS - Costo del personale	2020	2021	Var. assoluta
Salari e stipendi	42.477	45.198	2.721
Oneri sociali	12.252	12.733	481
Altri costi del personale a ruolo	1.487	307	-1.180
Trattamento di fine rapporto	2.799	2.768	-31
Accantonamenti e rilasci	-602	322	924
Personale a ruolo	58.413	61.328	2.915
Salari e stipendi	23	88	65
Oneri sociali	70	90	20
Personale Autonomo e Collaborazioni	93	178	85
Lavoro interinale, distaccato e stage	1.044	1.173	129
Altri costi collegati al personale	2.291	2.483	192
Altri costi	3.335	3.656	321
Totale Costo del personale FS s.p.a.	61.841	65.162	3.321

Fonte: FS s.p.a.

Il costo del personale della Capogruppo ammonta a 65,16 mln (61,84 mln nel 2020), in aumento rispetto all'esercizio precedente di 3,32 mln, dovuto, in via prevalente, all'aumento di 2,91 mln dei costi per il personale a ruolo. Tale incremento è in particolare legato, in via principale, alla crescita della voce salari, stipendi ed oneri sociali per complessivi 3,2 mln, a seguito dell'adeguamento del fondo ferie (+ 977 mila euro) e del contestuale accantonamento effettuato nell'esercizio corrente per il rinnovo del contratto collettivo per il periodo 2021-2023 (+1,27 mln), ai maggiori accantonamenti per contenzioso lavoro (+300 mila euro), al rilascio fondo effettuato lo scorso anno per il rinnovo del contratto collettivo (+ 624 mila euro), ai maggiori oneri per incentivazione all'esodo riconosciuti nell'anno (+299 mila euro rispetto al 2020) e ad un incremento dei rimborsi per personale distaccato presso società del Gruppo e terzi (- 1,05 mln).

Tabella 22 - Costo del personale Gruppo FS

(valori in mln di euro)

Bilancio Gruppo FS - Costo del personale	2020	2021	Var. assol.
Salari e stipendi	3.189	3.419	230
Oneri sociali	823	842	19
Altri costi del personale a ruolo	56	25	-31
Trattamento di fine rapporto	199	199	0
Service Costs Tfr/CLC	8		-8
Accantonamenti e rilasci	16	126	110
Personale a ruolo	4.291	4.611	320
Salari e stipendi	5	7	2
Personale Autonomo e Collaborazioni	5	7	2
Altri costi	136	146	10
Totale Costo del personale	4.432	4.764	332

Fonte: FS s.p.a.

Il costo del personale del Gruppo FS, pari a 4,76 mln nel 2021, registra un incremento di euro 332 mln (euro 366 mln, al netto degli effetti dell'uscita dall'area di consolidamento del gruppo Sitaf di 34 mln). Tra le voci che presentano una variazione maggiormente significativa, l'incremento della voce Salari e stipendi comprensiva degli oneri sociali (+251 milioni di euro) è riconducibile principalmente all'aumento delle competenze fisse ed accessorie del personale connesso alla ripresa delle attività che avevano subito forti restrizioni durante l'anno precedente a causa della pandemia da Covid-19 e all'incremento degli accantonamenti delle ferie maturate ma non godute rispetto all'anno precedente durante il quale, per effetto della pandemia, si era ricorso ad un utilizzo massivo delle ferie maturate e non godute relative agli anni precedenti. La variazione positiva della voce Accantonamenti e rilasci (+110 mln) è legata, tra gli altri, ai maggiori accantonamenti per contenzioso giuslavoristico.

Tabella 23 - Costo del personale dirigenziale Gruppo FS

Bilancio Gruppo FS - Costo del personale dirigente	2020	2021	Var. assol.
Salari e stipendi	140.313.711	143.040.699	2.726.988
Oneri sociali	45.588.222	48.302.642	2.714.420
Altri costi del personale a ruolo	4.007.541	10.171.513	6.163.972
Trattamento di fine rapporto	7.664.098	8.115.674	451.576
Service Costs Tfr/CLC	15.853	9.796	-6.057
Accantonamenti e rilasci	3.599.894	772.780	-2.827.114
Personale dirigente a ruolo	201.189.319	210.413.104	9.223.785
Personale incaricato a tempo determinato	359.638	12.231	-347.407
Altri costi	567.773	819.634	251.861
Totale Costo del personale dirigenziale	202.116.730	211.244.969	9.128.239
Retribuzioni e costi medi unitari dei dirigenti (Gruppo FS)	2020	2021	
Retribuzioni (salari e stipendi)	140.313.711	141.405.356	1.091.645
Costo del personale dirigenziale	202.116.731	211.244.969	9.128.238
Consistenza media del personale dirigenziale	996	999,9	4
Retribuzione unitaria media (euro) (salari e stipendi)	140.877	141.425	548
Costo del personale dirigenziale unitario medio (euro)	202.928	211.275	8.347

Fonte: FS s.p.a.

Come evidenziato dalla tabella che precede il costo del personale dirigenziale di Gruppo mostra un incremento di euro 9.128.238.

Tabella 24 - Incidenza del costo del lavoro Gruppo FS

	2020	2021
Risorse Umane (media annua)	81.838	81.365
Costo complessivo (mln euro)	4.432	4.764
Costo medio unitario (euro)	54.156	58.551
Ricavi totali (mln euro)	10.837	12.154
% Costi personale/Ricavi totali	40,9	39
Costi operativi (mln euro)	9.204	10.266
% Costi personale/Costi operativi	48,2	46

Fonte: FS s.p.a.

La tabella dà conto del costo medio unitario del personale, pari euro 58.551 (euro 54.156 nel 2020); il costo complessivo del personale è pari al 39 per cento dei ricavi totali e al 46 per cento sui costi operativi totali.

Contrattazione collettiva

Per il personale di qualifica non dirigenziale del Gruppo trova applicazione, nella quasi totalità dei casi, il c.c.n.l. della Mobilità/ Area contrattuale attività ferroviarie, integrato con il contratto aziendale di Gruppo del 16 dicembre 2016³⁶.

Nel corso del febbraio 2021 il Gruppo ha sottoscritto intese di rilievo con le organizzazioni sindacali, orientate alla previsione del riconoscimento ai dipendenti, da parte delle società del Gruppo, di una somma *una tantum* ad integrale copertura del periodo 2018/2020.

Infine, in data 22 marzo 2022 è stata raggiunta un'intesa con le organizzazioni sindacali sul rinnovo del c.c.n.l. Mobilità/ Area AF e del contratto aziendale di Gruppo FS del 16 dicembre 2016, scaduti il 31 dicembre 2017.

Selezione e reclutamento del personale

Nel 2021 sono state definite le responsabilità e le modalità operative da seguire per la corretta, efficace e trasparente gestione del processo di acquisizione per il Gruppo, con una regolamentazione dei processi operativi in funzione dei *target* identificati³⁷.

Nel corso dell'esercizio finanziario in esame è stato inoltre rafforzato il presidio tecnologico attraverso il sistema di *Smart Recruiting*, rilasciato ad ottobre 2020, con la completa digitalizzazione dei processi selettivi e l'introduzione di *assessment online* per la valutazione dei candidati attraverso test scientifici adattivi, randomici, inclusivi e in linea con le norme UE e l'affinamento del sistema di intelligenza artificiale per la lettura semantica dei *curricula vitae*.

È stata anche aggiudicata una gara in ambito *Employer Branding* con l'obiettivo di rafforzare l'immagine del Gruppo FS come datore di lavoro, nonché rispetto a temi trasversali quali la *Diversity&Inclusion*. Al fine di consolidare, l'attrazione delle migliori competenze nell'ambito del reclutamento delle risorse umane ai vari livelli, sono stati inoltre gestiti i canali digitali di promozione delle opportunità professionali ottenendo risultati in crescita.

³⁶ Gli ulteriori contratti collettivi applicati sono il c.c.n.l. Logistica, Trasporto Merci e Spedizione per la società Mercitalia Intermodal, il c.c.n.l. del settore terziario per le Società GS Rail e GS Immobiliare, il c.c.n.l. Autoferrotranvieri-Internavigatori (Mobilità-TPL) per le società Busitalia Campania, Busitalia Rail, Busitalia Veneto e Ferrovie Sud Est.

³⁷ Con la disposizione di Gruppo n. 48/Ad del 22 aprile 2020 "Procedura di Gruppo per la gestione del processo di *talent acquisition*", ad integrazione della Disposizione di Gruppo 281/Ad del 6 novembre 2019, che aveva aggiornato le procedure di selezione e reclutamento del personale a livello di gruppo, con l'obiettivo di fruire di strumenti selettivi, trasparenti, efficienti e idonei a reperire le professionalità necessarie a fronteggiare le crescenti esigenze di *business* declinate dal piano d'impresa.

La politica retributiva

L'orientamento che la Società afferma di aver seguito nella realizzazione del sistema retributivo è quello di tener conto delle responsabilità, della complessità professionale e manageriale della posizione ricoperta, nel rispetto dei riferimenti retributivi di mercato, nonché dei risultati e della qualità dell'apporto professionale di ogni dipendente.

È stato adottato, per i dirigenti ed i quadri, un sistema di incentivazione di breve termine formalizzato MBO (*Management by objective*)³⁸.

Sul punto, questa Corte raccomanda alla Società, in ordine al numero, al valore dei premi assegnati a seguito dei risultati raggiunti in termini di *performance*, di mantenersi in linea con gli obiettivi definiti dall'Azionista, avendo a riferimento le migliori *best practices* del settore anche a livello internazionale.

Il sistema di incentivazione ha previsto l'assegnazione trasversale di obiettivi sia economico-finanziari che di sostenibilità ambientale, focalizzati sulla riduzione delle emissioni di CO2.

Quanto alla remunerazione della dirigenza, questa Corte ribadisce la necessità di conciliare l'esigenza di disporre di *manager* qualificati e motivati, con politiche retributive coerenti con l'orientamento generale dell'ordinamento volto al contenimento dei costi.

Si tiene conto dell'obiettivo perseguito nella situazione emergenziale per il Covid-19 che ha determinato effetti di trascinamento nella gestione delle politiche retributive di rendere coerenti il grado di responsabilità e i livelli retributivi posseduti tenuto conto delle *performance* realizzate.

Per quanto attiene ai dirigenti e ai "quadri" che ricoprono posizioni ritenute di particolare rilevanza per la missione aziendale, va posto in evidenza il sistema di incentivazione di breve termine formalizzato MBO (*Management By Objectives*), nel quale la componente variabile della retribuzione è correlata al raggiungimento di specifici indicatori di *performance* preventivamente individuati e determinati in coerenza con gli obiettivi aziendali.

³⁸ 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.

La formazione

La Società ha comunicato che, nel 2021, sono state erogate 659.530 giornate/uomo di formazione a livello di Gruppo, svolta prevalentemente in modalità di *distance learning*. Rispetto al precedente esercizio finanziario (in cui si contavano 518.444 giornate), si registra un incremento di circa il 27 per cento.

La quasi totalità delle attività formative (91 per cento) ha riguardato le abilitazioni tecnico-professionali per il personale di esercizio, la sicurezza di esercizio e sul lavoro.

Nel corso del 2021 è proseguito il significativo investimento sull'evoluzione del *digital learning* a supporto dello sviluppo del *know-how* in diversi domini di competenze.

Sono state consolidate le competenze di *authoring* interno, con il passaggio dal 9 per cento al 20 per cento di corsi autoprodotti. Le giornate di formazione per il personale esterno appartenente ad aziende fornitrici al fine di assicurare standard di competenze e di sicurezza omogenee sono state pari a 15.093.

Il costo complessivo, relativo alle sole giornate rivolte ai dipendenti, è stato di 6.285.203 euro (euro 5.692.854 nel 2020), con un incremento del 10,4 per cento rispetto ai costi sostenuti nel precedente esercizio finanziario, a fronte dell'incremento delle attività formative erogate.

Il ricorso ai finanziamenti alla formazione ha generato un ricavo di 5.195.700 euro derivante dai fondi interprofessionali.

La tabella che segue illustra gli interventi normativi svolti nel 2021 e i relativi costi, posti a confronto con quelli del precedente esercizio finanziario.

Tabella 25 - Interventi formativi

AREA	2020		2021	
	VOLUMI *(gg/uomo)	COSTO**	VOLUMI *(gg/uomo)	COSTO**
Manageriale	12.025,8		18.732,2	
Tecnico professionale	490.275,7		603.025,3	
Altro (istituzionale e trasversale)	16.142,5		37.772,6	
TOTALE	518.444,0	5.692.854	659.530,1	6.285.203
<i>Media gguu/occupato</i>	8,77***		11,13***	

*Fonte: sistema informativo di Gruppo RUN Formazione per la registrazione dei volumi (giornate per partecipazioni)

** il dato del costo è disponibile in forma aggregata

*** dato calcolato volumi annui/consistenza media annua (fonte Società rientranti in RUN Formazione)

La sicurezza e la salute sul lavoro

È apprezzabile l'attenzione che il Gruppo Fs ha avuto costantemente, nel 2021, alla rigorosa attuazione delle misure di salvaguardia e contrasto alla diffusione della pandemia da Covid-19 sui luoghi di lavoro, in linea con le disposizioni normative e regolamentari in vigore. Al riguardo, va sottolineato come i datori di lavoro delle società abbiano costantemente aggiornato i documenti "Gestione Emergenza Sanitaria Pubblica legata alla insorgenza del Coronavirus Covid-19 - Protocollo Anticontagio", con esplicitazione delle modalità attuative del "Protocollo condiviso di regolamentazione delle misure per il contrasto e il contenimento della diffusione del virus Covid-19 negli ambienti di lavoro", sottoscritto dalla Parti sociali e aggiornato il 6 aprile del 2021. In attuazione delle disposizioni stabilite dal d.l. 21 settembre 2021, n. 127 e successivo d.l. 8 ottobre 2021, n. 139, sono state emanate in data 11 ottobre 2021 le Linee Guida *Green Pass* - "Definizione del modello organizzativo di Gruppo per la verifica della certificazione verde (*Green Pass*) nei luoghi di lavoro". Le società, in attuazione dei dettati normativi e delle citate Linee guida, hanno definito il proprio Modello Organizzativo in ordine alle modalità operative per assicurare un sistema efficace di controllo e verifica delle certificazioni verdi nei luoghi di lavoro. Le società di trasporto, per garantire luoghi di lavoro sani e sicuri anche rispetto al Covid-19, hanno acquisito la certificazione allo standard *Biosafety Trust Certification*, modello di gestione per la prevenzione e controllo di infezioni virali sui mezzi di trasporto; il Gruppo ha, inoltre, conseguito il certificato allo standard *WELL Health-Safety Rating*, sviluppato dall'*International Well Building Institute* di New York, per la verifica della rispondenza delle sedi ai requisiti di emergenza sanitaria.

Nella tabella seguente sono esposti i dati Inail riguardanti gli infortuni verificatisi nel 2021 presso FS e le Società del Gruppo (Rfi, Trenitalia, Mercitalia *Logistics*, Mercitalia *Rail*, Ferservizi e Italferr, Italcertifer, FS Sistemi Urbani, Busitalia Sita Nord) distinti tra infortuni in occasione di lavoro e infortuni *in itinere*.

Tabella 26 - Infortuni indennizzati INAIL

Anno	Infortuni in occasione di lavoro	Indice di incidenza**	Infortuni <i>in itinere</i>
2021*	909	15,39	228
2020	833	14,04	198
2019	1.090	17,64	292
2018	1.159	19,27	308
2017	1.296	21,66	335
2016	1.352	22,60	303
2015	1.457	24,14	264

* Dati FS s.p.a. - INAIL 2020 al 30/09/2021 in via di definizione.

** Indice di incidenza: [n. infortuni sul lavoro/consistenza] *1000 dipendenti

Perimetro Societario di Rendicontazione:

- 2014-2016: Società FS, Rfi, Trenitalia, Ferservizi e Italferr
- 2017-2018: Società FS, Rfi, Trenitalia, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail Ferservizi e Italferr
- 2019-2021: Società FS, Rfi, Trenitalia, Mercitalia Logistics, Mercitalia Rail Ferservizi, Italferr, Italcertifer, FS Sistemi Urbani, Busitalia Sita Nord.

FS ha quindi riferito che il Gruppo, nel 2021, ha confermato gli impegni sugli obiettivi di prevenzione, incentrato sulla costante riduzione degli infortuni e sul miglioramento dei processi operativi di sicurezza.

La stima dei risultati complessivi mostra un aumento degli infortuni e della loro frequenza rispetto al 2020, che Fs, in sede istruttoria, ha ricondotto alla piena ripresa delle attività di trasporto nell'esercizio finanziario in esame rispetto al *lockdown* di quello precedente, sottolineando come, in ogni caso, i dati confermino il *trend* di costante riduzione degli infortuni e dell'indice di incidenza nel medio termine, in particolare rispetto ai dati del 2019, anno precedente al Covid-19.

5. CONSULENZE E PRESTAZIONI PROFESSIONALI EQUIPARATE

La Disposizione di Gruppo n. 297 AD del 6 luglio 2021, recante “*Modello di Governance del Gruppo in materia di affidamento di Consulenze e prestazioni professionali equiparate e relativo monitoraggio*”, prevede che il ricorso a tali prestazioni debba avvenire solo qualora queste siano di effettiva utilità e strumentalità rispetto agli obiettivi aziendali³⁹.

Le tabelle che seguono mostrano gli importi relativi ai costi per consulenze e prestazioni professionali equiparate per gli esercizi 2020 e 2021 di FS s.p.a. e delle società controllate, incluse nel perimetro di consolidamento⁴⁰.

Tabella 27 - Costi per consulenze FS e Gruppo

	(migliaia di euro)	
	2020	2021
FS	3.560	3.326
FSTechnology	1.329	547
Trenitalia	896	794
Rfi	808	547
Italferr	693	918
Ferrovie sud-est	529	823
Fs International	-	1.485
Altre Gruppo	7.132	9.304
Totale	14.947	17.744

* FS specifica che i dati 2020 sono stati aggiornati, scorporando in particolare la formazione istituzionale e manageriale ai sensi del DdG n. 259/Ad pari circa a 2,6 mln, per ragioni di comparabilità con i valori 2021.

Fonte: sistema applicativo Focal Point consulenze e prestazioni equiparate (estrazione ottobre 2022)

I costi per consulenze e prestazioni professionali equiparate relativi al 2021 si riferiscono anche ad attività del periodo relative a contratti stipulati in esercizi precedenti, ed

³⁹ Per “consulenze” si intendono le prestazioni a carattere intellettuale e occasionale svolte per acquisire competenze distintive, altamente qualificate, mentre per “prestazioni professionali equiparate” si intendono le attività a carattere specialistico che sono motivate, di norma, da una carenza quantitativa (risorse limitate/tempi ristretti), anche temporanea e/o con riferimento ad una determinata tematica, dell’organico della struttura richiedente.

Fs precisa, per completezza, che il 13 aprile 2022 è stata emessa la nuova Comunicazione organizzativa (CoG 83/AD), che aggiorna e sostituisce la DdG 297/2021, modificando, tra l’altro, il perimetro delle prestazioni professionali equiparate a consulenze. Tra le novità, ad esempio, la formazione viene esclusa dal concetto di prestazione professionale equiparata a consulenza.

Specifica, inoltre, in termini di bilancio, che le consulenze e prestazioni professionali equiparate sono un “di cui” della più ampia voce di bilancio “Consulenze e prestazioni professionali”.

⁴⁰ Non sono inclusi i dati relativi ad Anas, in quanto la stessa non ha ancora completamente implementato la norma interna ed attivato gli specifici flussi informativi. Il 15 dicembre 2020 la società ha emesso una Istruzione Operativa che disciplina, tra l’altro, il processo di monitoraggio degli incarichi per le sole materie di interesse di Gruppo conferiti mediante affidamento diretto e il relativo flusso informativo nei confronti della Capogruppo. FS riferisce che per il 2021 sono stati comunicati costi con riferimento a tali incarichi per circa 1,6 mln.

ammontano a circa euro 17,7 mln, con un incremento di circa euro 2,7 mln rispetto al 2020, riconducibile, principalmente, a *Fs International* s.p.a.

Al riguardo, in considerazione dell'elevato livello raggiunto nel 2021, soprattutto nell'ambito internazionale, va sottolineato come sia importante limitare l'affidamento di consulenze a questioni specifiche di evidente complessità e nell'ottica di una concreta finalizzazione per FS.

La tabella che segue mostra l'importo delle consulenze e prestazioni professionali equiparate del Gruppo nel biennio 2020-2021, rientranti nell'ambito della Disposizione di Gruppo n. 297/Ad del 2021, con evidenza dei compensi per legali esterni e per società fornitrici di corsi di formazione professionale, oltre che dei corrispettivi per la revisione legale dei conti.

Tabella 28 - Consulenze e prestazioni professionali equiparate

(mln)

Descrizione	2020		2021	
	Importo	Compos. perc	Importo	Composiz. Perc.
Corrispettivi riconosciuti ai legali esterni	3,0	20	4,3	24
Altro	12,0	80	13,4	76
Totale	15	100	17,7	100
<i>SubTotale Consulenze</i>	<i>7,9</i>	<i>45</i>	<i>9,4</i>	<i>53</i>
<i>SubTotale Prestazioni Equiparate</i>	<i>7,1</i>	<i>40</i>	<i>8,3</i>	<i>47</i>
Corrispettivi società di revisione legale conti per revisione*	2,9		3,0	

*Fonte: Relazione finanziaria annuale 2021 Gruppo FS

I costi per consulenze e prestazioni professionali equiparate 2021 del Gruppo riguardano principalmente l'area legale, amministrazione, finanza e controllo, personale e organizzazione, nonché strategie e operazioni straordinarie.

6. CONTENZIOSO E PROCEDIMENTI INNANZI ALLE AUTORITÀ

6.1 Contenzioso del lavoro

Al 31 dicembre 2021 risultano pendenti n. 2.603 giudizi proposti da n. 5.633 ricorrenti. Nel corso dell'anno sono stati notificati n. 1.651 nuovi ricorsi.

Anche per il 2021, l'acquisizione del contenzioso della società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl, avvenuta nei primi mesi del 2017, ha determinato un incremento complessivo delle vertenze che comunque nel tempo si sta riducendo per le iniziative di contenimento intraprese (es. transazioni e interventi gestionali).

La seguente tabella evidenzia l'andamento dei contenziosi pendenti dal 2017 al 2021.

Tabella 29 - Contenziosi pendenti (Gruppo FS)

Anno di riferimento	N. contenziosi pendenti
2017	3.910
2018	3.322
2019	3.023
2020	2.926
2021	2.603

Fonte: FS s.p.a.

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. In particolare, su un totale di n. 157 cause pendenti nel 2021 (n. 100 nel 2020), sono state rese n. 8 sentenze di condanna (la cui esecuzione ha comportato un esborso di euro 2.191.111,8); n. 7 conciliazioni giudiziali (comportanti il pagamento di euro 1.288.079,7) e n. 6 conciliazioni stragiudiziali (per un importo complessivo di euro 2.106.000);
- per il riconoscimento di mansioni superiori (237 ricorsi nel 2021, rispetto ai 75 ricorsi del 2020);
- di accertamento della nullità del termine apposto al contratto di lavoro, con conversione di quest'ultimo in contratto di lavoro a tempo indeterminato. Al 2020, risultavano pendenti n. 43 giudizi (n. 50 nel 2020), promossi da 44 lavoratori del settore navigazione di Rfi s.p.a.;

- di riconoscimento del rapporto di lavoro subordinato alle dipendenze delle società del Gruppo FS, avanzata da dipendenti delle ditte appaltatrici (n. 171 cause pendenti nel 2021 rispetto alle 176 del 2020);
- di pagamento delle retribuzioni e del TFR non corrisposti dal datore di lavoro ai sensi dell'all'art. 29 co. 2 d.lgs. 276/2003 (825 giudizi proposti da 1.564 dipendenti delle ditte appaltatrici rispetto ai 1.036 giudizi proposti da 2.095 ricorrenti nel 2020);
- volte all'ottenimento dell'integrazione della retribuzione percepita durante le giornate di assenza per ferie, computata secondo le previsioni della contrattazione collettiva nazionale ed aziendale⁴¹.

6.2 Contenzioso civile, amministrativo e penale rilevante

Si indica, di seguito, il contenzioso di maggiore rilevanza, illustrandone il relativo sviluppo.

“Sconto K2”. È in corso il giudizio civile instaurato da Trenitalia s.p.a. innanzi al Tribunale civile di Roma per ottenere da Rfi s.p.a. la restituzione di euro 243 mln, ritenuti indebitamente percepiti a titolo di Sconto K2 a seguito dell'annullamento, con sentenza del Consiglio di Stato, n. 1110 del 2013, del decreto Mit (ora Mims) n. 92T dell'11 luglio 2007⁴². L'udienza di precisazione delle conclusioni si è svolta il 15 giugno 2022; all'esito della stessa, la causa è stata trattenuta in decisione con assegnazione alle parti dei termini per il deposito delle comparse conclusionali e delle memorie di replica.

Revoca di amministratori. In data 17 dicembre 2018 è stato notificato a FS un atto di citazione da parte di alcuni *ex* consiglieri di amministrazione, avente ad oggetto la ritenuta mancanza di giusta causa che dovrebbe ricorrere per la revoca degli amministratori prevista dall'art. 2383 cod. civ., con conseguente diritto al risarcimento del danno (quantificato dagli attori in euro 866.666), nonché la ritenuta non applicabilità a FS dell'art. 6 della l. 15 luglio 2002, n. 145, recante *Disposizioni per il riordino della dirigenza statale e per favorire lo scambio di esperienze e*

⁴¹ Per completezza, si segnala inoltre il contenzioso promosso nei confronti delle società del Gruppo che applicano il c.c.n.l. 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; il pagamento di indennità previste per il settore Autolinee in forza di nuovi accordi di II livello sottoscritti dal dicembre 2019.

⁴² Sulla cui ottemperanza il Consiglio stesso si era pronunciato con sentenza n. 1345 del 2014.

l'interazione tra pubblico e privato. L'udienza per la precisazione delle conclusioni, fissata al 24 maggio 2021, è stata poi oggetto di una serie di rinvii, ed è pendente.

Emolumenti ex AD. Il contenzioso fa riferimento all'elargizione premiale riconosciuta al Presidente e Ad *pro tempore* di FS dal Cda sulla 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.

Con riferimento alla prima, con sentenza n. 8230 del 2020, il Tribunale di Roma ha condannato l'ex Ad alla restituzione di euro 4,56 mln, oltre alla rifusione delle spese di lite, quantificate in euro 70.000 più accessori. Avverso la sentenza è stato proposto appello; ad esito della prima udienza del 18 gennaio 2021, la Corte ne ha sospeso l'efficacia esecutiva, rinviando per la precisazione delle conclusioni all'udienza del 6 dicembre 2021. È seguito un rinvio d'ufficio dapprima al 22 dicembre 2022 e, poi, al 13 febbraio 2023.

Quanto al secondo, con sentenza del Tribunale ordinario di Roma n. 10212 del 2019, gli amministratori *pro-tempore* di FSI sono stati condannati al pagamento in solido, in favore della medesima, della somma risarcitoria di 5,59 mln (comprensiva di rivalutazione), oltre interessi al tasso legale, a seguito dell'accertamento della responsabilità per il danno cagionato a FS.

La sentenza ha invece ritenuto non accoglibile la domanda proposta da FS nei confronti degli ex componenti del Comitato Compensi.

La sentenza ha, altresì, condannato gli amministratori *pro tempore*, in solido, alla rifusione, in favore di FS, delle spese di giudizio liquidate in 84.968,90 euro oltre CPA e IVA come per legge; ha invece condannato FS alla rifusione, in favore degli ex componenti del Comitato Compensi nonché delle parti chiamate in causa in garanzia dai predetti ex componenti del Comitato (si tratta delle rispettive compagnie di assicurazione e dei membri *pro tempore* del Collegio sindacale), delle spese di giudizio liquidate per ciascuna parte in 36.207,00 euro per compensi oltre rimborso forfettario ed accessori come per legge (per un importo complessivo pari a circa 52.000 euro ciascuno).

A seguito di impugnazione, la Corte di appello ha sospeso l'efficacia esecutiva della sentenza di primo grado. La causa è stata rinviata al 12 ottobre 2021 per la trattazione e, poi, al 7 febbraio 2023 per la precisazione delle conclusioni.

Il 10 maggio 2023 è stata pubblicata la sentenza 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'ex AD, riducendo tuttavia l'importo da restituire a euro 2.498.266,00 (oltre interessi legali dalla data dell'erogazione - venticinque maggio 2004 - al saldo), considerando parte dello stesso premio come legittimo.

La Corte di Appello ha infatti affermato che il Consiglio di amministrazione aveva la competenza a statuire sui compensi dell'ex AD in relazione all'opera prestata come Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato S.p.a., ma ciò non può affermarsi per la quota di remunerazione riferita a cariche rivestite in altre società (anche se controllate dalla stessa FS). In particolare, secondo la Corte è mancato del tutto il titolo giustificativo del premio con riferimento a un periodo antecedente dicembre 2000, epoca in cui addirittura l'attuale Ferrovie dello Stato s.p.a. nemmeno era stata costituita.

L'importo che deve essere restituito ex art. 2033 c.c. è stato quindi determinato dal giudice d'appello utilizzando un parametro, calcolato in mesi, che ha come riferimento l'importo complessivo del premio in rapporto all'entità del periodo antecedente la costituzione di FS (da settembre 1996 a dicembre 2000, ossia 52 mensilità) rispetto alla totalità del periodo di cui alla delibera consiliare (da settembre 1996 a maggio 2004, ossia 95 mensilità).

La somma da restituire è quindi pari a euro 2.498.266.

Per quanto attiene, invece, all'azione di responsabilità nei confronti degli amministratori, ai sensi dell'art.2393 c.c., il cui giudizio in primo grado aveva avuto l'esito della citata condanna in solido dei medesimi, nelle more del giudizio di appello e dell'attuale sospensione dell'esecuzione, sono state avanzate proposte transattive che dalle competenti strutture della società, non sono state ritenute, sotto il profilo tecnico, adeguate.

. Con sentenza del 28 giugno 2023, la Corte di appello di Roma, tra l'altro, in parziale accoglimento dell'appello proposto e in riforma della sentenza impugnata, ha condannato gli amministratori *pro tempore*, in solido tra loro, alla restituzione in favore di FS dell'importo di euro 2.498.266, oltre interessi legali dal 25 maggio 2004 al saldo.

Ha condannato altresì i medesimi alla rifusione in favore di FS del 50 per cento delle spese e competenze del giudizio di primo grado che per l'intero (100 per cento) erano state liquidate, nell'impugnata sentenza, in euro 1.499 per spese e in euro 73.886, oltre spese generali, IVA e CPA come per legge, restando l'ulteriore 50 per cento compensato tra le parti, nonché al 50

per cento delle competenze del presente grado che al 100 per cento sono state liquidate in euro 32.000, oltre spese generali, IVA e CPA, restando compensato l'ulteriore 50 per cento.

Ha inoltre condannato due degli amministratori *pro tempore*, in solido tra loro, alla rifusione in favore degli altri appellati, nonché di un terzo chiamato in causa nel processo di primo grado, delle competenze del secondo grado di giudizio, liquidate per ciascuno in euro 32.000, oltre a spese generali, IVA e CPA come per legge.

Ha poi condannato tutti gli appellanti, in solido, alla rifusione delle competenze del secondo grado di giudizio nei confronti di un ulteriore terzo chiamato in causa, che ha liquidato in euro 32.000 oltre spese generali, IVA e CPA, come per legge.

Fse – Arriva +altri / Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e nei confronti di FS. Con sentenza n. 6417 del 2017, il TAR Lazio ha respinto il ricorso proposto da Arriva Italia s.r.l., Ferrotramviaria s.p.a. e Cotrap per l'annullamento del decreto Mit (ora Mims) n. 248/2016, che ha individuato FS s.p.a. soggetto cui trasferire la partecipazione in Fse s.r.l., detenuta dallo stesso Ministero. Avverso la pronuncia è stata presentata impugnazione, tra l'altro, per il mancato rispetto degli obblighi imposti dalla disciplina in materia di aiuti di Stato, con riferimento allo stanziamento della somma di euro 70 mln in favore di Fse s.r.l. di cui all'art. 1, comma 867, della l. n. 28 dicembre 2015, n. 208, così come modificato dall'art. 47 del d.l. n. 50 del 2017; nonché al trasferimento di Fse s.r.l. a FS s.p.a., senza procedure di gara ed in assenza di corrispettivo, con specifico riferimento alla ricapitalizzazione di Fse s.r.l. per euro 42 mln e alla conversione in capitale sociale di una parte di finanziamenti precedentemente erogati per euro 32 mln avvenuti nel pregresso esercizio.

Il Consiglio di Stato ha devoluto la questione alla Corte di giustizia UE, ai sensi dell'art. 267, par. 1, lett. a) del Tfu. Con sentenza del 19 dicembre 2019, la Corte di giustizia ha evidenziato come siano qualificati "aiuti di Stato" ai sensi dell'art. 107 TFUE *"lo stanziamento di una somma di denaro in favore di un'impresa pubblica che versa in gravi difficoltà finanziarie o il trasferimento dell'intera partecipazione detenuta da uno Stato membro nel capitale di detta impresa ad un'altra impresa pubblica, senza alcun corrispettivo, ma in cambio dell'obbligo per quest'ultima di rimuovere lo squilibrio patrimoniale della prima"*, e che *"spetta al giudice del rinvio trarre tutte le conseguenze derivanti dal fatto che tali aiuti non sono stati notificati alla Commissione europea, in violazione del disposto dell'articolo 108, paragrafo 3, TFUE, e devono pertanto essere considerati illegittimi"*.

Conseguentemente, il Consiglio di Stato, quale giudice del rinvio, ha dato incarico ad un consulente di accertare *“se il valore di Ferrovie del Sud Est e Servizi s.r.l. alla data di tale trasferimento, come aumentato, ove occorra, dello stanziamento della somma di euro 70 mln in suo favore da parte dello Stato italiano, superi l'importo dell'investimento che Ferrovie dello Stato Italiano deve effettuare al fine di onorare il proprio obbligo di rimuovere lo squilibrio patrimoniale di Fse”*⁴³.

Il verificatore, consultate le parti, ha comunicato loro di aver richiesto al Consiglio di Stato di pronunciarsi sull'individuazione di quale fosse la *“data di trasferimento”* a cui fa riferimento il quesito formulato nell'ordinanza collegiale n. 6537/2020. A seguito dell'udienza in camera di consiglio tenutasi in data 7 aprile 2022 il Consiglio di Stato, con ordinanza collegiale n. 3184/2022 ha ritenuto *“necessario che l'accertamento tecnico demandato al verificatore faccia riferimento sia alla data del 4 agosto 2016 (coincidente con la data di adozione del Decreto Ministeriale n. 264/2016) e del 25 ottobre 2016 (data di adozione della delibera del Consiglio di Amministrazione di FSI con cui si è autorizzato il rilascio, ai sensi dell'art. 2, comma 4, del D.M. 4 agosto 2016, della dichiarazione con la quale FSI avrebbe espresso la propria volontà di provvedere alla rimozione dello squilibrio patrimoniale di FSE, nonché il compimento di quanto necessario al perfezionamento della procedura di trasferimento in capo a FSI dell'intera partecipazione di FSE), come indicato dalle appellanti, sia alla data del 28 novembre 2016 (data della stipula dell'atto notarile di trasferimento della partecipazione, previa verifica delle condizioni imposte dal ricordato decreto ministeriale)”*. Il procedimento di verifica è in corso⁴⁴.

Alla luce di quanto precede e di quanto evidenziato nei precedenti referti, la Corte richiama l'attenzione della Capogruppo sull'adozione delle misure necessarie a mantenere indenne il patrimonio sociale.

Concordato Ferrovie del Sud Est e servizi automobilistici Srl. Con provvedimento del 25 giugno 2018, il Tribunale di Bari ha omologato il concordato preventivo in continuità

⁴³ All'udienza pubblica del 30 marzo 2021, FS e Fse hanno formulato richiesta di estromissione dalla fase di verifica di soggetti terzi (tra i quali l'ex amministratore unico di Fse) che avevano presentato istanza di intervento nel giudizio. Con ordinanza depositata il 2 aprile 2021, il Consiglio di Stato, ritenuta la questione sull'ammissibilità degli interventi da decidersi in via preliminare, ha disposto il rinvio della trattazione della questione all'udienza pubblica del 15 luglio 2021. Con ordinanza n. 6556, pubblicata il 30 settembre 2021, il Consiglio di Stato ha ritenuto ammissibile il solo intervento di Anav, con esclusione degli altri.

⁴⁴ A seguito della richiesta di proroga dei termini del verificatore, il Consiglio di Stato, con ordinanza n. 08047/2022, ha fissato il termine per la relazione finale di verifica al 13 febbraio 2023 e la data per l'udienza di discussione al 23 marzo 2023.

proposto da Fse Srl e Servizi automobilistici Srl.

Nel corso del 2020, Fse Srl si è avvalsa delle disposizioni contenute nell'art. 9, primo comma, del d.l. n. 23 del 2020, c.d. "Decreto Liquidità", che, per le procedure già omologate, prevede una proroga *ex lege* di sei mesi dei termini di adempimento del piano di concordato.

Pertanto, i tempi di adempimento delle tre restanti rate di pagamento dei debiti chirografari (31 dicembre 2019, 31 dicembre 2020 e 31 dicembre 2021) hanno subito il differimento di sei mesi secondo i seguenti termini:

- il pagamento della II *tranche* del credito chirografario pari a euro 1,4 mln circa è stato prorogato al 30 giugno 2021;
- il pagamento della III (e ultima) *tranche* del credito chirografario pari a euro 21,5 mln circa è stato prorogato al 30 giugno 2022.

Alla data del 25 ottobre 2022, con riguardo al passivo concordatario, sono stati effettuati pagamenti per complessivi euro 162.697.664.

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.

Fs ha precisato che sono in corso valutazioni sugli effetti di tale sentenza sugli altri simili giudizi di accertamento negativo del credito promossi nei confronti di creditori contestati, nonché sui conseguenti impatti economico-finanziari.

Bancarotta fraudolenta. È pendente innanzi al Tribunale di Bari, nei confronti dell'ex Ad di Fse ed altri, un procedimento penale, attualmente alla fase dibattimentale, 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. Fse Srl e FS s.p.a. si sono costituite parti civili.

Innanzi al medesimo Tribunale pende inoltre un ulteriore procedimento (istauratosi a seguito di stralcio da quello che precede), nei confronti di 20 imputati, per i reati di "bancarotta fraudolenta preferenziale in favore del creditore" e di "bancarotta fraudolenta impropria per

effetto di operazioni dolose”. All’udienza preliminare, svoltasi - dopo una serie di rinvii - il 25 gennaio 2022, Fse Srl e FS s.p.a. hanno depositato gli atti di costituzione di parte civile. Il Giudice dell’udienza preliminare, in data 21 giugno 2022, ha disposto il rinvio a giudizio di tutti gli imputati. Il procedimento pende in fase dibattimentale.

In data 17 giugno 2022 è stato notificato a FS, in qualità di parte offesa, l’avviso di fissazione dell’udienza preliminare nell’ambito di un procedimento ulteriore stralcio di quello per bancarotta pendente innanzi al Tribunale di Bari di cui si è detto. Il suddetto avviso, notificato anche a Fse, è stato emesso nei confronti di due imputati, accusati di aver concorso con condotte dissipatorie, unitamente agli altri, al dissesto di Fse. L’udienza preliminare si è conclusa il 21 novembre 2022; il Giudice, dopo aver ammesso la costituzione di parte civile di Fs e Fse, a seguito delle discussioni delle parti, ha disposto il rinvio a giudizio degli imputati all’udienza del 13 dicembre 2022.

Incidente ferroviario di Viareggio. In relazione al procedimento penale scaturito dall’incidente ferroviario avvenuto in Viareggio il 29 giugno 2009, la Corte di Cassazione, con sentenza n. 32899 dell’8 gennaio 2021 (depositata il 6 settembre 2021), esclusa la sussistenza dell’aggravante della violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro *ex art. 589, comma 2, c.p.*, ha escluso l’illecito amministrativo di cui all’art. 25-*septies* del d.lgs. 231/2001 tutte le società la cui condanna era stata invece confermata in grado di appello, incluse Rfi s.p.a., Trenitalia s.p.a. e Mercitalia *Rail* s.r.l. (quale beneficiaria della scissione del ramo Cargo di Trenitalia). In precedenza, analoga decisione assolutoria era stata emessa dal Tribunale di Lucca nei confronti di FS s.p.a. e di Mercitalia *Logistics* s.r.l. (già FS Logistica s.p.a.), confermata in grado di appello e non impugnata dall’accusa.

Per quanto riguarda le persone fisiche, con il rigetto del ricorso del Procuratore Generale, sono divenute definitive le assoluzioni pronunciate dal giudice dell’appello in favore di 5 funzionari di Rfi s.p.a.

L’assoluzione di ulteriori 5 esponenti del Gruppo FS era già divenuta definitiva all’esito del secondo grado, in assenza di impugnativa da parte dell’accusa (per due funzionari del Gruppo è stata dichiarata l’estinzione dei reati per decesso degli stessi). Annullate senza rinvio le statuizioni della sentenza di appello relative al reato di omicidio colposo (art. 589 c.p.), dichiarato estinto per intervenuta prescrizione per la caduta della precedentemente

contestata aggravante della violazione della normativa antinfortunistica, la Corte ha rinviato al giudice dell'appello, per la sola riquantificazione della pena, tutti gli imputati esterni al Gruppo (fatta eccezione per un'unica posizione), già condannati in secondo grado, ritenendo confermata la loro responsabilità per il reato di disastro ferroviario colposo *ex art.* 430 e 449 c.p. Medesima pronuncia è stata emessa anche nei confronti dell'Ad *pro tempore* di Trenitalia e dell'Ad *pro tempore* di Cargo Chemical poi Responsabile della B.U. Industria Chimica e Ambiente di FS Logistica.

È stato invece disposto l'annullamento con rinvio alla Corte d'Appello di Firenze, per rivalutazione nel merito della responsabilità per il disastro ferroviario colposo (unico reato non ancora prescritto), in ordine alla posizione del Direttore *pro tempore* della Divisione Cargo di Trenitalia, dell'ex Ad di FS s.p.a. e di Rfi s.p.a. e di altri due dirigenti, l'uno in forza in Rfi e l'altro in Trenitalia s.p.a. all'epoca dei fatti.

La Suprema Corte ha annullato in via definitiva le statuizioni risarcitorie disposte dai giudici di merito in favore di 19 parti civili, per lo più associazioni e organizzazioni sindacali, ed annullato le statuizioni civili disposte in favore di altre due associazioni, con rinvio alla Corte di Appello di Firenze per nuovo giudizio.

È stata infine disposta nei confronti degli imputati, la cui responsabilità penale è stata dichiarata irrevocabile, in solido con le società responsabili civili (tra le quali Trenitalia s.p.a. e Mercitalia Logistics s.p.a., già FS Logistica s.p.a.), la rifusione delle spese del giudizio di legittimità in favore delle altre parti civili costituite.

Per quanto riguarda gli impatti di natura finanziaria per il Gruppo, limitatamente alle poste economiche contenute in sentenza ma non coperte da polizza assicurativa, come sopra detto, le sanzioni pecuniarie ai sensi del d.lgs. 231/2001 disposte a carico di Rfi s.p.a. e Trenitalia s.p.a., pari complessivamente a euro 1.400.000, sono state definitivamente annullate.

All'udienza del 30 giugno 2022, la Corte di appello di Firenze, quale giudice del rinvio, ha emesso dispositivo di sentenza. Per quanto di interesse del Gruppo FS, il Giudice - anche considerata l'intervenuta prescrizione del reato di omicidio colposo - ha adottato le seguenti decisioni:

- sono stati assolti "*per non aver commesso il fatto*" due dirigenti, all'epoca dei fatti, in forze a Rfi e Trenitalia;
- è stata confermata la condanna, ridotta però da 7 a 5 anni di reclusione, per l'ex Ad di

FS, imputato anche quale ex Ad di Rfi, escluso il profilo di colpa inerente all'omessa riduzione della velocità dei convogli;

- per l'ex Ad di Rfi, esclusi i profili di colpa inerenti alla violazione dell'obbligo datoriale di valutazione dei rischi e l'omessa riduzione della velocità dei convogli, è stata confermata la condanna, ridotta da 6 a 4 anni, mesi 2 e giorni 20 di reclusione;
- per l'ex Ad di Trenitalia è stata rideterminata la pena, con riduzione da 6 a 4 anni, mesi 2 e giorni 20 di reclusione;
- per l'ex Ad di Cargo Chemical, poi responsabile della B.U. Industria Chimica e Ambiente di F.S. Logistica, è stata rideterminata la pena, ridotta da 6 a 4 anni di reclusione, con assoluzione dello stesso *"per non aver commesso il fatto"* in qualità di Direttore p.t. dell'ex Divisione Cargo di Trenitalia.

Anche nei confronti degli imputati esterni al Gruppo FS, la Corte ha ridotto le pene pronunciate nel primo giudizio di appello, anche per effetto del riconoscimento delle attenuanti generiche, in precedenza negate; è stata poi confermata l'assoluzione *"per non aver commesso il fatto"* di un imputato straniero.

La Corte di Appello, infine, ha revocato le statuizioni disposte nei precedenti gradi di giudizio in favore di due enti/associazioni, per il resto confermate.

Avverso la sentenza della Corte di Appello, le difese riferibili al Gruppo FS – nell'interesse delle persone fisiche ancora coinvolte e delle Società responsabili civili – hanno presentato ricorsi per Cassazione. Si è in attesa della fissazione del giudizio.

6.3 Procedimenti dinnanzi alle Autorità

Procedimento AGCOM A536. In data 12 luglio 2022 l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha notificato a ONE ed ai suoi consorziati parti del procedimento - tra i quali Busitalia Sita-Nord s.r.l. e Ataf Gestioni s.p.a. - il provvedimento adottato nell'adunanza del 21 giugno 2022 con cui è stata accertata una violazione dell'art. 102 del Tfu in materia di abuso di posizione dominante. Secondo l'Autorità, gli operatori *incumbent* riuniti nel consorzio ONE - gestore dei servizi di TPL su gomma nell'intero bacino della Regione Toscana fino al subentro da parte del nuovo operatore, avvenuto a novembre 2021 - hanno adottato una complessa strategia ostruzionistica e dilatoria concernente la mancata cessione di beni, informazioni e dati essenziali per la prestazione dei servizi di TPL da parte

dell'operatore aggiudicatario del servizio all'esito di una procedura di gara (Autolinee Toscane, impresa soggetta al controllo della francese RATP), ritardandone così il subentro sul mercato. L'Autorità, tuttavia, ha rilevato che la responsabilità delle parti è mitigata dal peculiare contesto in cui ha avuto luogo la condotta abusiva, caratterizzato da un elevato grado di complessità *"connesso, da un lato, al cospicuo numero di Parti coinvolte e alla mole di beni essenziali e informazioni ad essi correlate e, dall'altro, a questioni specifiche di oggettiva complessità negoziale"*, nonché da un articolato contenzioso giudiziario. L'accertamento della violazione ha comportato l'irrogazione di sanzioni amministrative pecuniarie a ONE (circa euro 2.868.000) e a 15 imprese consorziate, tra le quali Busitalia (circa euro 54.000) e ATAF Gestioni (circa euro 254.000).

Procedimento AGCOM A551. Con provvedimento del 19 luglio 2022, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha avviato nei confronti di Trenitalia s.p.a. un procedimento per la presunta violazione dell'art. 102 Tfu in materia di abuso di posizione dominante per condotte afferenti alla vendita dei servizi contribuiti (regionali e/o Intercity) in connessione con i servizi Freccie/AV. Il procedimento trae origine dalle segnalazioni del *competitor* sul mercato dei servizi AV che lamenta, a fronte di specifiche richieste ed all'esito di una complessa negoziazione (giunta a conclusione il 28 giugno scorso, con la firma di un accordo con Trenitalia s.p.a.), il persistere dell'impossibilità di replicare l'offerta di Trenitalia sui propri sistemi di vendita (se non a costi più elevati) – segnatamente, l'offerta, in un'unica soluzione, di servizi contribuiti in connessione con i servizi Italo – con conseguente pregiudizio della concorrenza sui mercati AV. Secondo le prime valutazioni dell'Autorità, Trenitalia s.p.a. avrebbe posto in essere un *"rifiuto costruttivo"* a contrarre, dapprima ritardando ingiustificatamente la trattativa con il concorrente e successivamente imponendo condizioni irragionevoli per l'accesso alla vendita dei servizi contribuiti, gestiti in via esclusiva in forza dei contratti di servizio pubblico. Il termine di conclusione del procedimento è fissato, ad oggi, al 31 ottobre 2023.

Ricorso al TAR Lombardia (R.G. 1366/2022) – Rfi s.p.a. contro Autorità di Regolazione per Energia Reti e Ambiente. Il ricorso è stato proposto per ottenere l'annullamento della nota dell'11 maggio 2022 (prot. DIEU/rte/mpg) avente ad oggetto *"Regime tariffario speciale a favore*

di RFI - applicazione alla fornitura per usi diversi da trazione”, nonché 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, con particolare riferimento al punto 3.2.2.

Nella nota impugnata, diretta a e-distribuzione s.p.a. e Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali e, per conoscenza, a Rfi s.p.a. e FS, l’ARERA afferma che, in forza dell’art. 29, comma 1, del d.l. 91/14 (come modificato dalla legge 167/17), il Regime Tariffario Speciale, di cui è titolare Rfi ai sensi del d.p.r. n. 730/1963, sia limitato all’energia di trazione, ritenendo viceversa esclusa dal suddetto Regime l’energia c.d. “per usi diversi dalla trazione”. Nel premettere che i benefici del Regime Tariffario Speciale si sostanziano: a) nel riconoscimento di una quota di “compensativa”, b) nell’applicazione degli oneri generali di sistema in forma ridotta, l’Autorità ha disposto che: a far data dal 1° gennaio 2015 cessa il diritto alla componente compensativa in relazione agli usi diversi da usi trazione; a far data dal 1° gennaio 2018 tutti i punti di prelievo per gli usi diversi da trazione sono soggetti al pagamento pieno della componente tariffaria ASOS (onere generale di sistema). Le indicazioni fornite da ARERA, pertanto, laddove applicate dai distributori e da Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali avrebbero un’efficacia retroattiva, comportando degli effetti economico-finanziari per Rfi s.p.a. - sulla base delle prime stime effettuate - dal 2015 al 2022, per la sola compensativa, pari a circa 140 milioni di euro, oltre al beneficio che si perderebbe per gli anni successivi. Il ricorso, oltre ad ARERA, è stato notificato anche a Cassa per i Servizi Energetici e Ambientali nonché, quali cointeressati, al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, a Trenitalia s.p.a. ed a ITALO – Nuovo Trasporto Viaggiatori s.p.a. Il ricorso è in attesa di fissazione dell’udienza.

Casi UE SA 32179/SA 32953. Il 28 marzo 2014 la DG Concorrenza della Commissione Europea ha notificato all’Italia una decisione di avvio di una procedura di indagine formale per due possibili aiuti di Stato relativi a:

- alcune operazioni di *asset allocation* infragruppo (caso SA 32179);
- le compensazioni per obbligo di servizio merci (SA 32953).

La prima misura sotto indagine riguarda quattro operazioni di *asset allocation*, interne al Gruppo FS Italiane, realizzate rispettivamente a favore di Trenitalia s.p.a. e di FS Logistica

s.p.a. (ora Mercitalia Logistics s.p.a.). In particolare, si tratta di trasferimenti che riguardano attivi non costituenti infrastruttura ferroviaria (principalmente officine) e comunque non più funzionali alle attività del gestore dell'infrastruttura.

La seconda misura sotto indagine riguarda le compensazioni riconosciute dall'Italia a Trenitalia s.p.a. per il trasporto pubblico di merci dal 2000 al 2014 in forza dei tre contratti di servizio, succedutisi negli anni. Dopo un biennio (2015 - 2016) in cui non si sono registrati sviluppi, a partire dall'ultima parte del 2017 la Commissione Europea ha ripreso l'esame di entrambi i *dossier*. FS specifica che, in considerazione dello stato di evoluzione dei casi e della loro complessità, con riferimento a entrambi i dossier si è ancora oggi nell'impossibilità di individuare una oggettiva situazione di passività potenziale. Osserva inoltre che, con riferimento al caso SA 32179, l'eventuale evoluzione negativa avrebbe effetti esclusivamente interni al Gruppo FS Italiane; mentre con riguardo al caso SA 32953 non è ad oggi possibile effettuare un'attendibile stima dell'eventuale importo che dovesse mai essere riconosciuto. L'esame di entrambi i casi è stato successivamente sospeso a causa dell'emergenza Covid-19, che ha modificato le priorità di DG COMP.

Contratto di Servizio passeggeri Stato-Trenitalia 2017-2026. Il caso è stato oggetto di diverse richieste di informazioni da parte della DG Concorrenza della Commissione Europea (DG COMP), ma non è stata sinora avviata un'indagine formale dato il riscontro fornito dalle Autorità italiane, con il supporto di FS, a tali richieste. Le ultime richieste di informazioni da parte della DG COMP risalgono alla metà del 2019. L'esame del caso è stato successivamente sospeso a causa dell'emergenza Covid-19, che ha modificato le priorità di DG COMP. Solo ad ottobre 2021, la stessa DG COMP ha peraltro ripreso i contatti con le Autorità italiane al fine di verificare la presenza dei presupposti necessari ad archiviare il caso.

7. SICUREZZA DEL SISTEMA FERROVIARIO E CYBER-SECURITY

Incidenti ferroviari

Nel corso del 2021 gli incidenti ferroviari “significativi”, sulle linee ferroviarie gestite da Rfi s.p.a., gestore dell’Infrastruttura del Gruppo FS, sono stati 110 (nel 2020 ammontavano ad 80, anche se con livelli di traffico inferiori), con un incidente significativo ogni 3,1 mln di km percorsi dai treni (nel 2020, un incidente significativo ogni 3,8 mln di km percorsi). L’analisi dei dati ha evidenziato che gli incidenti gravi alle persone, causati dal materiale rotabile in movimento, rappresenta la quota preponderante degli incidenti complessivi (80 per cento).

Tabella 30 - Incidenti ferroviari per tipologia

DESCRIZIONE	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Collisioni	5	3	1	6	4	4	5
Deragliamenti	3	1	4	6	5	6	1
Passaggi a livello	19	11	11	3	4	6	7
Danni a persone da materiale rotabile	67	70	75	80	50	54	88
Altro	4	5	8	9	6**	10	9
Totale	98	90	99	104	69	80	110

**I dati sull’incidentalità ferroviaria sono estrapolati dalla relazione finanziaria 2021, ma potrebbero essere soggetti a variazione nei mesi successivi in relazione all’andamento delle indagini relative agli incidenti stessi.*

Fonte: FS s.p.a.

Cyber security

La Direttiva UE - NIS (*Network and Information Security*), in materia di *cyber security*, recepita in Italia con il d.lgs. 18 maggio 2018, n. 65⁴⁵, applicabile al Gruppo FS Italiane in quanto Operatore di Servizi Essenziali, prevede l’adozione di misure tecniche ed organizzative idonee a rafforzare la gestione dei rischi cibernetici e la prevenzione degli incidenti informatici nell’ambito di un modello nazionale ed europeo i cui requisiti fondamentali sono la cooperazione e l’integrazione informativa tra gli stati membri.

Inoltre, con il d.lgs. del 21 settembre 2019, n. 105, è stato istituito il Perimetro di sicurezza nazionale cibernetica, nel cui ambito sono compresi anche soggetti privati che possono configurarsi come attori strategici, la cui protezione è essenziale per il funzionamento del sistema-Paese e che sono tenuti ad applicare idonee misure di sicurezza tecniche ed organizzative e di notifica in caso di incidenti di sicurezza.

⁴⁵ Da ultimo modificato dal d.l. 14 giugno 2021, n. 82, convertito, con modificazioni, dalla L. 4 agosto 2021, n. 109.

FS ha costituito, sin dal 2013, la struttura organizzativa *Cyber Security Solutions*, oggetto di successive modifiche organizzative e funzionali. Essa è collocata nella macro struttura Protezione Aziendale (ora *Security*) e contribuisce al complesso sistema di controllo realizzato da S&R attraverso la definizione di politiche, linee guida e standard in materia di sicurezza delle informazioni e dei sistemi informativi, nonché la rilevazione delle minacce ai sistemi informativi di Gruppo, effettuata dal *Cyber Security Operation Center (C-SOC)*, e la gestione degli incidenti di sicurezza, assicurata dal *Computer Security Incident Response Team (CSIRT)*⁴⁶. Nel corso del 2021, è stata ricondotta a livello di Capogruppo, mediante la costituzione della struttura *Technology, Innovation & Digital*, la responsabilità di garantire, a livello di Gruppo, la definizione delle strategie di sviluppo tecnologico, digitale ed ICT e del modello di *Data Governance* del Gruppo, nonché di guidarne l'evoluzione tecnologica e digitale. La società *FSTechnology s.p.a.*, in qualità di *Digital Factory* interna, ha la responsabilità di attuazione del Piano dei Sistemi di Gruppo, definito da FS d'intesa con le Società del Gruppo.

Nel 2021 è stata realizzata una sala "Lampertz", in grado di duplicare le funzionalità del C-SOC e che si configura come sito di *disaster and recovery*. Nell'ambito delle attività di supporto svolte a favore delle società del Gruppo FS, sono stati registrati oltre 4.000 incidenti di sicurezza, di cui la maggior parte a impatto "nullo", 956 a impatto "importante", 2 a impatto "urgente" e nessuno a impatto "critico"⁴⁷. Sono stati inoltre effettuati 8.530 test di *vulnerability assessment* su altrettanti indirizzi IP e 302 *penetration test* su applicazioni delle società del Gruppo FS, analizzati 1.315 *malwares* ed esaminati 43 progetti/iniziative ICT.

In data 23 marzo 2022, si è verificato un attacco *cyber*, che ha coinvolto i sistemi ospitati nel *Data Center* dell'*outsourcer* AETA, nonché diverse postazioni di lavoro del Gruppo FS, le cui cronologia, modalità di azione e tracciamento delle attività effettivamente realizzate sono state analizzate da parte della struttura *Cyber*, del *DaRT team* della società fornitrice del *software (Detection and Response Team)* e delle Autorità di Polizia postale ed Agenzia italiana

⁴⁶ La struttura *Cyber Security Solutions* è articolata su quattro microaree: *Infosharing & Compliance*, che assicura la *compliance* al quadro normativo di riferimento, in costante e rapida evoluzione; *Engineering & Service Management*, che elabora i requisiti funzionali di sicurezza cibernetica dei progetti ICT; *Cyber Security Operations*, che effettua il monitoraggio h 24 delle vulnerabilità e delle possibili minacce, e gestisce eventuali tentativi di attacco alle infrastrutture ed ai sistemi di Gruppo, inclusi quelli di vendita e di circolazione ferroviaria e i sistemi SCADA/ICS; *Project & Program Management*, che provvede a pianificare e monitorare i tempi, il budget e le risorse per il raggiungimento degli obiettivi.

⁴⁷ In base all'impatto ed ai sistemi oggetto di attacco, gli incidenti sono classificati in: Livello 1. Impatto nullo, Livello 2. Impatto nullo con coinvolgimento di sistemi di elevata criticità, Livello 3. Impatto importante, Livello 4. Impatto urgente, Livello 5. Impatto critico.

per la *Cyber Sicurezza*. La struttura di *Cyber Security* del Gruppo ha infatti posto in essere le azioni ritenute necessarie per bloccare la propagazione del *malware*. I disservizi avuti sui sistemi non sono stati dunque legati all'azione del *ransomware*, ma conseguenti all'azione di contenimento perché questo non si diffondesse.

Successivamente sono iniziate le procedure per l'installazione degli antivirus sui pc utenti e l'attività propedeutica all'avvio del piano di bonifica delle postazioni di lavoro.

È importante la costituzione, avvenuta nel febbraio 2023, della nuova società *FS Security* che integrerà le strutture di protezione aziendale finora suddivise in RFI (Rete ferroviaria italiana) e Trenitalia.

8. I RISULTATI DELLA GESTIONE

Il bilancio della Società e del Gruppo FS è stato deliberato dal Cda in data 30 marzo 2022 e approvato dall'Assemblea nella seduta del 3 maggio 2022.

Il dirigente preposto e l'Ad della Capogruppo hanno rilasciato l'attestazione sul bilancio d'esercizio e sul consolidato di FS s.p.a. in data 30 marzo 2022, 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 2021, 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 2021, 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* 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 s.p.a. che del Gruppo FS.

8.1 Il bilancio di FS s.p.a.

Stato patrimoniale riclassificato

La tabella che segue mostra i dati relativi allo stato patrimoniale riclassificato relativo all'esercizio finanziario 2021, posto a confronto con l'esercizio 2020.

Tabella 31 – Stato patrimoniale FS riclassificato

(valori in mln)

	31.12.2021	31.12.2020	Var. assoluta
ATTIVITÀ			
Capitale circolante netto gestionale	436	442	(6)
Altre attività nette	228	287	(59)
Capitale circolante	664	729	(65)
Immobilizzazioni tecniche	552	543	9
Partecipazioni	38.056	38.062	(6)
Capitale immobilizzato netto	38.608	38.605	3
TFR	(7)	(8)	1
Altri fondi	(318)	(312)	(6)
TFR e Altri fondi	(325)	(320)	(5)
CAPITALE INVESTITO NETTO	38.947	39.014	(67)
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(629)	(579)	(50)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	(327)	(301)	(26)
Posizione finanziaria netta	(956)	(880)	(76)
Mezzi propri	39.903	39.894	9
COPERTURE	38.947	39.014	(67)

Fonte: FS s.p.a.

Il capitale investito netto, pari a 38.947 mln di euro (39.014 mln di euro nel 2020), registra nel corso dell'esercizio una diminuzione di 67 mln di euro, dovuto al decremento del capitale circolante (- 65 mln di euro) e del TFR e degli altri fondi (- 5 mln di euro), parzialmente compensato dalla crescita del capitale immobilizzato netto (+ 3 mln di euro).

In particolare, il capitale circolante netto gestionale, pari a 436 mln (442 mln di euro nel 2020), presenta una variazione negativa di 6 mln di euro.

Le "altre attività nette", che ammontano a 228 mln (287 mln nel 2020), registrano una diminuzione di 59 mln, derivante in via principale dalla diminuzione di 87 mln dei crediti correnti, per la maggior parte attribuibili ai crediti verso le società del Gruppo per i dividendi di RFI s.p.a.; al decremento, per 22 mln, dei debiti correnti e non correnti⁴⁸, nonché, per 8 mln di euro, del debito verso l'Erario per Iva.

⁴⁸ Dovuti soprattutto ai debiti per consolidato fiscale, ai debiti verso il personale, ai debiti verso il fondo a gestione bilaterale, ai debiti verso le società controllate per l'Iva di *pool* e ad altri debiti verso terzi.

Il capitale immobilizzato netto si attesta a 38.608 mln di euro (38.605 mln di euro nel 2020), con un aumento di 3 mln, riconducibile all'incremento delle attività immateriali e materiali (+ 1 mln) e degli investimenti immobiliari (+ 7 mln), mentre si riscontra il decremento netto delle partecipazioni (- 5 mln), in via principale per la svalutazione di partecipazioni in società controllate.

La posizione finanziaria netta presenta una variazione positiva di 76 mln, legata, in via principale, alla sottoscrizione nel mese di dicembre di nuovi prestiti bancari con due istituti bancari privati per un importo nominale totale di 200 mln di euro in capo a FS non ancora assegnati a società del Gruppo, cui si contrappongono i finanziamenti a medio/lungo termine concessi a Blufferries s.r.l., *TrainOSE SA*, *Qbuzz BV*, *TX Logistik AG* e *Trenitalia France s.a.s.*, per un importo complessivo di 105 mln attraverso l'impiego di proprie disponibilità liquide, il versamento effettuato a Nugo s.p.a. per 10 mln, ai fini del ripianamento della perdita e della ricostituzione del capitale sociale, e all'erogazione alla Regione Sardegna del contributo ricevuto dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, pari a 9 mln e relativo al Programma Operativo Nazionale Trasporti (PON-T) 2000-2006, successivamente trasferito dalla Regione Sardegna a Trenitalia s.p.a.

Nel corso dell'anno sono state completate nuove sottoscrizioni di prestiti obbligazionari e nuovi finanziamenti bancari per un totale di 2,3 mln, di cui 2,1 mln di euro messi a disposizione delle principali società del Gruppo. Sono stati, inoltre, rimborsati 0,8 mln relativi a finanziamenti bancari e prestiti obbligazionari.

Infine, i mezzi propri (39.903 mln nel 2021 rispetto ai 39.894 mln nel 2020) evidenziano un incremento di 9 mln, dovuto essenzialmente ai derivati attivi registrati nel 2020 (6 mln) rispetto ai derivati passivi registrati nell'esercizio corrente (3 mln).

Conto economico riclassificato

La tabella che segue mostra i principali dati della gestione 2021 a confronto con quella del 2020.

Tabella 32 – FS Conto economico riclassificato

(valori in mln)

	2021	2020	Variaz. Assol.
Ricavi operativi	163	197	(34)
Ricavi dalle vendite e prestazioni	153	189	(36)
Altri ricavi	10	8	2
Costi operativi	(268)	(256)	(12)
MARGINE OPERATIVO LORDO (Ebitda)	(105)	(59)	(46)
Ammortamenti	(25)	(23)	(2)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(2)	(5)	3
RISULTATO OPERATIVO (Ebit)	(132)	(87)	(45)
Proventi e oneri finanziari	99	115	(16)
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	(33)	28	(61)
Imposte sul reddito	33	13	20
RISULTATO NETTO D'ESERCIZIO	0	41	(41)

Fonte: FS s.p.a.

Il risultato netto di esercizio si attesta a un valore di 0,1 mln di euro. Rispetto al precedente esercizio presenta un decremento di 41 mln di euro, dovuto principalmente alla componente operativa (- 46 mln), alla componente finanziaria (- 16 mln), in parte compensate dall'andamento della componente fiscale (+ 20 mln).

L'Ebitda presenta un valore negativo di 105 mln (- 59 mln nel 2020), con un decremento di 46 mln che si deve alla diminuzione, per 34 mln, dei ricavi operativi, seguito da un incremento, per 12 mln, dei costi operativi.

Più specificamente, la flessione dei ricavi operativi è determinata in prevalenza dalla riduzione dei ricavi da contratto con i clienti, per la riduzione dei ricavi da commesse estere e dei servizi resi dalla Capogruppo alle società controllate, per complessivi 43 mln, compensato dall'aumento delle vendite di immobili e terreni di *trading*, per 11 mln.

L'incremento dei costi operativi è invece dovuto principalmente: all'aumento del costo del personale (+ 4 mln di euro), delle variazioni di giacenze di immobili e terreni *trading*, a seguito dell'aumento registrato nel costo del venduto (+ 6 mln di euro) e delle quote associative (+ 2 mln); alla risoluzione favorevole di un contenzioso tributario promosso da FS e da Terna s.p.a. nello scorso esercizio (+ 13 mln); ai maggiori oneri sostenuti principalmente per contenziosi (+ 2 mln di euro) e per versamento di imposte e tasse (+ 4 mln di euro), cui si contrappongono i minori servizi connessi a commesse estere (- 21 mln di euro).

Il risultato operativo (Ebit) è anche nel 2021 negativo (-132 mln) e presenta una diminuzione

di 45 mln rispetto al precedente esercizio finanziario (in cui si attestava a -87 mln), per le medesime ragioni sopra illustrate a livello di *Ebitda*, ma è leggermente attenuato dalle minori svalutazioni complessive registrate sui crediti e sulle disponibilità liquide (considerando anche gli effetti derivanti dall'applicazione del principio Ifrs 9), parzialmente compensati da maggiori ammortamenti di periodo.

Il peggioramento del saldo dei proventi e oneri finanziari (99 mln nel 2021 rispetto ai 115 mln del 2020, - 16 mln), è imputabile principalmente:

- al decremento dei dividendi distribuiti dalle società controllate, collegate e terzi per complessivi 66 mln e all'incremento netto degli oneri finanziari relativi a derivati *Cross Currency Swap* di copertura in *Cash Flow Hedge* ai fini della copertura dell'oscillazione dei tassi di cambio per 8 mln;
- alle minori svalutazioni di partecipazioni in società del Gruppo per 33 mln;
- all'incremento netto degli utili su cambi di periodo pari a 15 mln essenzialmente rilevato sui finanziamenti a breve e medio-lungo periodo termine in sterline e sulle operazioni legate alla commessa Metro *Riyadh*;
- agli interessi che, a seguito della condanna definitiva della Regione Basilicata al pagamento in favore di Trenitalia s.p.a. dei disavanzi di esercizio spettanti per gli anni dal 1987 al 1993, la stessa dovrà retrocedere a FS per 5 mln;
- e, infine, al miglioramento del saldo netto dei proventi su debiti per 5 mln.

Il risultato della voce "imposte sul reddito" è di segno positivo (crediti e/o rimborsi) per 33 mln nel 2021 (13 mln nel 2020), i quali evidenziano un incremento complessivo di 20 mln.

8.1.1 Situazione patrimoniale e finanziaria di FS s.p.a.

La tabella che segue mostra i dati relativi alla situazione patrimoniale-finanziaria di FS nell'esercizio finanziario 2021, raffrontati a quelli registrati nel 2020.

Tabella 33 – Situazione patrimoniale – finanziaria FS

	31.12.2021	31.12.2020	Var. assol.
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	48.358.406	50.788.278	(2.429.872)
Investimenti immobiliari	449.837.629	442.403.269	7.434.360
Attività immateriali	53.533.929	50.147.475	3.386.454
Attività per imposte anticipate	174.427.259	175.033.072	(605.813)
Partecipazioni	38.055.974.521	38.061.634.521	(5.660.000)
Attività finanziarie non correnti (inclusi derivati)	8.358.805.216	6.840.307.296	1.518.497.920
Crediti commerciali non correnti	3.529.017	3.758.600	(229.583)
Altre attività non correnti	24.595.193	24.065.497	529.696
Totale Attività non correnti	47.169.061.170	45.648.138.008	1.520.923.162
Rimanenze	358.567.396	372.097.043	(13.529.647)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	675.660.694	293.710.284*	381.950.410
Crediti tributari	84.133.190	86.264.467	(2.131.277)
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	2.196.118.793	3.147.542.214	(951.423.421)
Crediti commerciali correnti	178.745.741	196.458.944	(17.713.203)
Altre attività correnti	2.359.082.120	595.133.072	1.763.949.048
Totale Attività correnti	5.852.307.934	4.691.206.024	1.161.101.910
Totale Attività	53.021.369.104	50.339.344.032	2.682.025.072
Patrimonio netto			
Capitale sociale	39.204.173.802	39.204.173.802	-
Riserve	66.854.616	64.806.665	2.047.951
Riserve di valutazione	(271.354)	(69.955)	(201.399)
Utili (Perdite) portati a nuovo	628.862.321	589.951.253	38.911.068
Utile (Perdite) d'esercizio	136.993	40.959.019	(40.822.026)
Totale Patrimonio Netto	39.899.756.378	39.899.820.784	(64.406)
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	8.029.992.583	6.533.734.581	1.496.258.002
TFR e altri benefici ai dipendenti	7.294.604	7.635.534	(340.930)
Fondi rischi e oneri	149.520.312	148.095.814	1.424.498
Passività per imposte differite	167.844.702	164.067.473	3.777.229
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	4.895.039	4.827	4.890.212
Altre passività non correnti	27.003.070	29.028.996	(2.025.926)
Totale Passività non correnti	8.386.550.310	6.882.567.225	1.503.983.085
Finanziamenti a breve termine e quota corrente finanziamenti medio/lungo termine	1.610.768.511	2.548.120.993	(937.352.482)
Passività finanziarie correnti (inclusi derivati)	631.849.985	314.144.825*	317.705.160
Debiti commerciali correnti	106.268.988	132.710.431	(26.441.443)
Altre passività correnti	2.386.174.932	561.979.774	1.824.195.158
Totale Passività correnti	4.735.062.416	3.556.956.023	1.178.106.393
Totale Passività	13.121.612.726	10.439.523.248	2.682.089.478
Totale Patrimonio Netto e Passività	53.021.369.104	50.339.344.032	2.682.025.072

*La voce presenta una divergenza rispetto a quanto indicato nella Relazione relativa al precedente esercizio finanziario in quanto Fs ha proceduto a riclassificare 9.995 mila euro, relativi a depositi vincolati verso Rfi s.p.a., dalla voce "Conti correnti di tesoreria", nell'ambito delle "disponibilità liquide e mezzi equivalenti", alla voce "Altre passività finanziarie".

Fonte: FS s.p.a.

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 2021 il totale delle attività, pari a 53.021 mln (50.339 mln nel 2020), presenta un incremento di 2.682 mln.

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

Gli immobili impianti e macchinari, che ammontano a 48,36 mln nel 2021 rispetto ai 50,79 mln del 2020, presentano una diminuzione di 2,43 mln in via principale per le riclassifiche pari a 2,02 mln, di cui 2,01 mln relativi alla porzione del fabbricato di Villa Patrizi, sede legale della Società e in utilizzo diretto da parte della stessa, e agli ammortamenti di periodo pari a 1,83 mln. A tali decrementi si contrappone l'incremento di periodo pari a 1,84 mln costituito dalle manutenzioni straordinarie effettuate sulla suindicata Villa per 1,18 mln e dall'iscrizione di nuovi *assets* per diritti d'uso, definito secondo l'Ifrs 16, per 654 mila euro, principalmente attribuibile al nuovo contratto di locazione con Grandi Stazioni Rail s.p.a., avente ad oggetto immobili ad uso ufficio nella Stazione di Roma Termini da destinare alla realizzazione dell'Innovazione Hub.

La voce "Investimenti immobiliari", pari ad euro 449,83 mln nel 2021 (442,40 mln nel 2020), accoglie terreni e fabbricati locati a società del Gruppo e a terzi o non utilizzati dalla Società, ma non destinati alla vendita. Si registra un incremento di 7,43 mln, dovuto in via principale agli incrementi di periodo pari a 12,56 mln⁴⁹ e alle riclassifiche per 1,63 mln, cui si contrappongono gli ammortamenti dell'anno per 6,76 mln.

La voce "attività immateriali", costituita in via esclusiva da costi sostenuti per la realizzazione e lo sviluppo del *software* relativo prevalentemente ai sistemi informativi di Gruppo, è pari a 53,53 mln (50,15 mln nel 2020), con un incremento di 3,39 mln⁵⁰.

La tabella che segue illustra le consistenze ad inizio e a fine esercizio delle partecipazioni, raggruppate per categoria.

⁴⁹ Gli incrementi di periodo sono riferiti principalmente agli interventi di messa a norma e riqualificazione degli ambiti delle Grandi Stazioni (8,34 mln), alle manutenzioni straordinarie effettuate su Villa Patrizi (1,89 mln), alla riqualificazione della ex cabina ACE Roma Termini (1,59 mln) e del Museo di Trieste (352 mila euro).

⁵⁰ Nel corso dell'anno sono stati realizzati investimenti per 18,96 mln e passaggi in esercizio per 16,81 mln principalmente per acquisizioni e sviluppi di applicativi di sistemi informatici di Gruppo in ambito commerciale, amministrativo, gestionale e sicurezza informatica.

Tabella 34 – Partecipazioni*(valori in migliaia)*

Partecipazioni in	Valore netto al 31.12.2021	Valore netto al 31.12.2020	Fondo svalutazione cumulato
Imprese controllate	37.891.715	37.897.375	215.911
Imprese collegate	53.369	53.392	-
Imprese a controllo congiunto	95.120	95.120	-
Altre imprese	15.771	15.748	-
Totale	38.055.975	38.061.635	215.911

Fonte: FS s.p.a

Le partecipazioni, ammontanti a 38.056 mln (38.061,63 mln nel 2020) subiscono un decremento di 5,66 mln, che si deve in via principale alla società FS *International* s.p.a. per l'aumento di capitale sottoscritto e versato (+1,17 mln) e per la svalutazione intercorsa a seguito di *impairment test* (- 6,83 mln).

Le attività finanziarie, nel complesso, ammontano ad euro 10.554,92 mln. La tabella che segue ne illustra la composizione al 31 dicembre 2021 e 2020.

Tabella 35 – Attività finanziarie non correnti e correnti (inclusi derivati)*(valori in migliaia)*

Valore contabile									
	31.12.2021			31.12.2020			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	totale	Non correnti	Correnti	Totale
Strumenti finanziari derivati di copertura	-	-	-	5.665	-	5.665	(5.665)	-	(5.665)
Finanziamenti a medio/lungo termine	8.355.966	914.551	9.270.517	6.834.642	926.640	7.761.282	1.521.324	(12.089)	1.509.235
Crediti per finanziamenti a breve	-	1.279.267	1.279.267	-	2.215.294	2.215.294	-	(936.027)	(936.027)
Altri crediti finanziari	2.839	2.301	5.140	-	5.608	5.608	2.839	(3.307)	(468)
Totale	8.358.805	2.196.119	10.554.924	6.840.307	3.147.542	9.987.849	1.518.498	(951.423)	567.075

Fonte: FS s.p.a

Nel corso del 2021, tali attività hanno registrato nel loro complesso un decremento pari a 567,075 mln.

Si rappresentano le attività di particolare rilievo:

- in data 18 marzo 2021, con regolamento il 25 marzo 2021, FS ha collocato il suo

terzo *green bond* per l'ammontare di 1 mld. Il titolo ha cedola fissa pari allo 0,375 per cento e scadenza 25 marzo 2028 ed è stato emesso a valere sul Programma *Euro Medium Term Notes* (EMTN)⁵¹;

- in data 19 aprile 2021, FS ha finalizzato con Eurofima una nuova emissione obbligazionaria in *private placement* per 250 mln a tasso variabile e scadenza aprile 2041⁵²;
- nel mese di giugno 2021 FS ha sottoscritto tre contratti di prestito bancari per un importo complessivo di 500 mln, della durata di tre anni⁵³;
- in data 7 luglio 2021 FS ha trasformato il *Bridge Loan intercompany*, controgarantito da Busitalia Sita Nord s.r.l. e concesso a Qbuzz BV in data 7 novembre 2019, in un finanziamento a medio-lungo termine di importo pari a 170 mln con scadenza 31 dicembre 2029, allo scopo di finanziare gli investimenti in autobus elettrici, diesel e idrogeno e relative infrastrutture elettriche nell'area di *Groningen Drenthe*;
- in data 16 dicembre 2021 la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) ha sostenuto l'acquisto di convogli moderni ad alta velocità da parte di Trenitalia s.p.a. per le linee italiane e spagnole, sottoscrivendo in *private placement* un *green bond* emesso da FS per 350 mln. Il titolo ha tasso variabile e scadenza dicembre 2038 ed è stato emesso a valere sul Programma EMTN.

Di segno opposto sono invece i rimborsi dei finanziamenti effettuati da parte delle società del Gruppo nel corso dell'esercizio per un totale complessivo di 874,46 mln, prevalentemente riconducibili alle società Rfi s.p.a. per 702,93 mln, Trenitalia s.p.a. per 112,50 mln, QBuzz BV per 21,11 mln e Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici s.r.l. per 20,71 mln.

Per quanto attiene ai crediti per finanziamenti a breve nell'esercizio, si registra una diminuzione complessiva dei medesimi per 936,03 mln, che ha riguardato i minori finanziamenti concessi alle società Trenitalia s.p.a. (- 555 mln), QBuzz BV (- 159,71 mln), Trenitalia C2C Limited (- 146,83 mln), Rfi s.p.a. (- 50 mln) e Busitalia Sita Nord s.r.l. (- 20 mln). Per quanto attiene agli altri crediti finanziari, si registra una diminuzione per 468 mila euro.

⁵¹ La provvista è stata impiegata in un *intercompany loan* a favore di Trenitalia s.p.a. per finanziare il materiale rotabile impiegato nel pubblico servizio.

⁵² La provvista è stata impiegata in un *intercompany loan* a favore di Trenitalia s.p.a. per finanziare il materiale rotabile impiegato nel pubblico servizio a media-lunga percorrenza.

⁵³ La provvista è stata impiegata in un *intercompany loan* a favore di Rfi s.p.a.

Le variazioni di maggior rilievo sono dovute da un lato ai minori crediti finanziari verso Trenitalia C2C per 3,96 mln e Trenitalia s.p.a. per 597 mila euro, e dall'altro lato all'incremento della *Backup Facility* per 4,02 mln e ai maggiori crediti finanziari verso Trenitalia UK Limited per 225 mila euro.

Le altre attività non correnti e correnti, nel loro complesso pari ad euro 2.383,68 mln (619,20 mln nel 2020).

Tabella 36 – Altre attività non correnti e correnti

(valori in migliaia)

	31.12.2021			31.12.2020			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Altri crediti verso società del Gruppo	1	48.684	48.685		138.367	138.367	1	(89.683)	(89.682)
Crediti per IVA	23.882		23.882	23.882	-	23.882	-	-	-
Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili	-	2.304.377	2.304.377	-	450.912	450.912	-	1.853.465	1.853.465
Altre Amministrazioni dello Stato	-	2	2	-	13	13	-	(11)	(11)
Debitori diversi e ratei/risconti	1.785	7.596	9.381	1.257	6.259	7.516	528	1.337	1.865
Totale	25.668	2.360.659	2.386.327	25.139	595.551	620.690	529	1.765.108	1.765.637
Fondo svalutazione	(1.073)	(1.577)	(2.650)	(1.073)	(418)	(1.491)	-	(1.159)	(1.159)
Totale al netto del fondo di svalutazione	24.595	2.359.082	2.383.677	24.066	595.133	619.199	529	1.763.949	1.764.478

Fonte: FS s.p.a

L'incremento di 1.764,48 mln è dovuto essenzialmente ai maggiori crediti finanziari valutati nei confronti del Mims (attuale Mit), il cui incremento è di 1.853,47 mln; risulta quindi marginale la variazione negativa (per 89,68 mln) degli altri crediti verso società del Gruppo. In particolare, i crediti verso il Ministero, che si riferiscono al trasferimento effettuato a TELT Sas per la realizzazione della linea ferroviaria Torino – Lione, a valere sul capitolo 7532, ammontano a 2.304,38 mln (450,91 mln nel 2020). Per 2.007,04 mln si riferiscono alla contabilizzazione dei nuovi impegni del Mims a favore di FS in conseguenza della firma del Contratto di Programma 2021-2029 per la realizzazione della nuova linea Torino-Lione, autorizzati con DD n. 51 del 30 luglio 2021 e DD n. 52 del 3 agosto 2021.

La posta negativa, come si è detto, marginale, per 86,68 mln, è determinata invece dalla

riduzione dei crediti Iva di Gruppo per 4,68 mln e dei crediti verso società controllate per 91 mln, valore mitigato dall'incremento dei crediti per consolidato fiscale per 6 mln.

La posta relativa ai debitori diversi mostra un differenziale positivo per 1,87 mln, determinato dai maggiori crediti tributari per imposte da recuperare (per 3,37 mln), parzialmente compensati dalle poste negative relative ai minori acconti versati a fornitori (971 mila euro), anche esteri, ai minori crediti verso istituti previdenziali (330 mila euro) e ai minori crediti non commerciali verso terzi (437 mila euro).

L'applicazione del principio contabile internazionale IFRS 9, con conseguente svalutazione delle altre attività ha determinato l'incremento del Fondo svalutazione complessivamente di 1.159 mila euro rispetto al periodo precedente.

Quanto alle rimanenze, pari a 358,57 mln (372,1 mln nel 2020), esse sono costituite dai beni immobili destinati alla vendita. Il decremento netto di 13,53 mln rispetto al 31 dicembre 2020 è attribuibile alle dismissioni effettuate nell'esercizio (12,5 mln) al netto dell'utilizzo del relativo fondo svalutazione (2,07 mln), agli incrementi registrati dai lavori di manutenzione straordinaria eseguiti sugli immobili (685 mila euro). Nel corso dell'esercizio sono stati riclassificati dalla voce "Investimenti immobiliari" 383 mila euro, relativi ad immobili rientranti in piani di vendita.

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

Tabella 37 – Crediti commerciali non correnti e correnti

(valori in migliaia)

	31.12.2021			31.12.2020			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Clienti ordinari	3.544	74.381	77.925	3.921	74.766	78.687	(377)	(385)	(762)
Amministrazioni dello Stato e altre amministrazioni pubbliche	-	5.054	5.054	-	4.915	4.915	-	139	139
Crediti verso società del Gruppo	-	123.302	123.302	-	140.752	140.752	-	(17.450)	(17.450)
Totale	3.544	202.737	206.281	3.921	220.433	224.354	(377)	(17.696)	(18.073)
Fondo svalutazione	(15)	(23.991)	(24.006)	(163)	(23.974)	(24.137)	148	(17)	131
Totale al netto del fondo di svalutazione	3.529	178.746	182.275	3.758	196.459	200.217	(229)	(17.713)	(17.942)

Fonte: FS s.p.a

I crediti commerciali, pari a 182,28 mln nel 2021 (200,22 mln nel 2020) subiscono una flessione di 17,94 mln dovuta al decremento dei crediti verso clienti ordinari per 762 mila euro, legati per la maggior parte alle attività commerciali connesse alla commessa estera Metro *Riyadh* e a Grandi Stazioni *Retail* s.p.a., e dei crediti per 17,45 mln in esito alle attività commerciali svolte nei confronti di clienti gruppo.

I crediti verso le società del Gruppo sono dovuti essenzialmente al contratto di fornitura e gestione dei servizi, ai servizi informatici, alle commissioni su fidejussioni, al *Welfare*, alla commessa estera *Riyadh* e alle partite di natura immobiliare principalmente verso Grandi Stazioni *Rail* s.p.a. e Rfi s.p.a.

Il Fondo svalutazione, di cui 23,99 mln per crediti correnti e 15 mila euro per crediti non correnti, si è incrementato complessivamente di 131 mila euro rispetto al periodo precedente⁵⁴.

La voce disponibilità liquide e mezzi equivalenti ha subito una variazione in aumento di 381,95 mln, dovuta essenzialmente all'incremento dei depositi bancari e postali di 390,69 mln, afferenti al *cash pooling* delle società per 315,7 mln, all'incremento netto dei proventi incassati relativi alle operazioni di finanziamento *intercompany* per 40,56 mln e all'utilizzo di una linea di credito per 30 mln. A tale crescita si contrappone il decremento dei conti correnti di tesoreria per 8,57 mln principalmente per l'erogazione alla Regione Sardegna del contributo ricevuto dal Mims, relativo al Programma Operativo Nazionale Trasporti (PON-T) 2000-2006, successivamente trasferito dalla Regione Sardegna a Trenitalia s.p.a.

I crediti tributari, che ammontano nel 2021 a 84,13 mln (86,26 mln nel 2020; - 2,13 mln), si riferiscono principalmente ai crediti Ires rinvenienti dal consolidato fiscale ed alle ritenute d'acconto di Gruppo.

Passività

Nel 2021, il totale delle Passività ammonta a 53,02 mld (50,34 mld nel 2020), presentando un incremento di 2,68 mld. Si indicano nel prosieguo le principali variazioni registrate nel corso dell'esercizio.

⁵⁴ Tale incremento include anche l'adeguamento della svalutazione dei crediti commerciali dovuto all'applicazione del principio contabile internazionale Ifrs 9, di cui 11 mila euro sui crediti commerciali al 31 dicembre 2021.

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

Tabella 38 - Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine

Finanziamenti a medio/lungo termine al netto della quota corrente			
	31.12.2021	31.12.2020	variazioni
Prestiti obbligazionari	7.031.178	5.931.955	1.099.223
Finanziamenti da banche	998.815	601.780	397.035
Totale (A)	8.029.993	6.533.735	1.496.258
Finanziamenti a breve termine e quota corrispondente di finanziamenti a medio/lungo termine			
Prestiti obbligazionari (breve termine)	499.069	614.766	(115.697)
Finanziamenti da banche (breve termine)	1.111.023	1.835.682	(724.659)
Debiti verso altri finanziatori (breve termine)	-	97.060	(97.060)
Debiti finanziari verso società del Gruppo (breve termine)	677	613	64
Totale (B)	1.610.769	2.548.121	(937.352)
Totale finanziamenti (A+B)	9.640.762	9.081.856	558.906

Fonte: FS s.p.a

L'incremento dei finanziamenti a medio/lungo e breve termine di 558,9 mln è in via principale dovuto alla sottoscrizione di nuovi prestiti obbligazionari a valere sul Programma *Euro Medium Term Notes (EMTN)*, per un ammontare complessivo di valore nominale pari a 1,35 mld⁵⁵; alla sottoscrizione nei mesi di giugno e di dicembre di nuovi prestiti bancari per un importo nominale totale pari a 700 mln euro di cui 200 mln in capo a FS, non ancora assegnati a società del Gruppo; alla nuova emissione obbligazionaria a tasso variabile in *private placement*, finalizzata nel mese di aprile con Eurofima, per un ammontare complessivo di 250 mln.

A tali incrementi si contrappongono il decremento della provvista a breve termine per 918,2 mln, il rimborso totale della seconda emissione obbligazionaria per 600 mln e parziale della quattordicesima emissione obbligazionaria per 12,5 mln, entrambi a valere sul Programma *Euro Medium Term Notes (EMTN)*, dei prestiti BEI per 105,87 mln e Cassa Depositi e Prestiti per 100 mln.

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

⁵⁵ Avvenuta nel mese di marzo per 1 mld e a dicembre per 350 mln.

Tabella 39 – Passività finanziarie non correnti e correnti (inclusi i derivati)*(valori in migliaia)*

	31.12.2021			31.12.2020			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Passività finanziarie	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Strumenti finanziari	3.024	-	3.024	-	-	-	3.024	-	3.024
Passività del leasing	511	181	692	5	202	207	506	(21)	485
Altre passività finanziarie	1.360	631.669	633.029	-	313.943	313.943	1.360	317.726	319.086
Totale	4.895	631.850	636.745	5	314.145	314.150	4.890	317.705	322.595

Fonte: FS s.p.a

Le altre passività finanziarie correnti e non correnti, pari ad euro 636,75 mln (314,15 mln nel 2020), registrano un incremento di 322,60 mln, dovuto essenzialmente al maggior debito registrato sui conti correnti intersocietari⁵⁶. In tale ambito, la voce “Altre passività finanziarie” accoglie la riclassifica di importo pari a 9,995 mln dalla voce “Conti correnti di tesoreria”.

Nella voce “Strumenti finanziari” si rinviene il debito derivante dalla valutazione degli strumenti derivati di copertura del rischio finanziario sulla base di quanto previsto dall’Ifrs 13. Il perimetro dei derivati in capo alla Società alla data di valutazione è costituito da *Cross Currency Swap* di copertura in *Cash Flow Hedge* e da *Interest Rate Swap* di copertura in *Fair Value Hedge* correlato all’emissione obbligazionaria serie 11 EMTN.

Le altre passività correnti e non correnti sono pari nel 2021 a 2.413,18 mln. La tabella seguente ne illustra il dettaglio.

⁵⁶ Principalmente verso Trenitalia s.p.a. per 116,50 mln, Rfi s.p.a. per 86,7 mln, Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici s.r.l. per 52,8 mln, FSTechnology s.p.a. per 43,74 mln, Trenitalia TPER Scarl per 20,14 mln, Ataf Gestioni s.r.l. per 15,13 mln e Mercitalia Rail s.r.l. per 12,86 mln cui si contrappone il decremento dello stesso verso Busitalia Veneto s.p.a. per 11,85 mln, Mercitalia Shunting & Terminal s.r.l. per 7,4 mln, QBuzz BV per 3,1 mln, Busitalia Sita Nord Srl per 2,5 mln e Mercitalia Logistics s.p.a. per 2,26 mln.

Tabella 40 – Altre passività non correnti e correnti*(valori in migliaia)*

	31.12.2021			31.12.2020			Variazione		
	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale	Non correnti	Correnti	Totale
Acconti per contributi	-	2.304.378	2.304.378	-	450.912	450.912	-	1.853.466	1.853.466
Debiti per Iva	-	539	539	-	8.492	8.492	-	(7.953)	(7.953)
Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	-	5.006	5.006	-	5.339	5.339	-	(333)	(333)
Altri debiti verso società del Gruppo	19.957	24.841	44.798	20.409	33.773	54.182	(452)	(8.932)	(9.384)
Altri debiti e ratei/risconti passivi	7.046	51.411	58.457	8.619	63.464	72.083	(1.573)	(12.053)	(13.626)
Totale	27.003	2.386.175	2.413.178	29.028	561.980	591.008	(2.025)	1.824.195	1.822.170

Fonte: FS s.p.a

L'incremento delle altre passività non correnti e correnti per un totale pari a 1,82 mld è dovuto principalmente all'incremento, per 1,85 mld, degli acconti per contributi, interamente riferiti alle risorse destinate alla realizzazione della linea ferroviaria Torino – Lione⁵⁷.

La voce include inoltre il decremento dei debiti per Iva⁵⁸ (-7,95 mln) e dei debiti verso società del Gruppo, dovuto principalmente al consolidato fiscale per 5,2 mln, e alla riduzione dei "Debiti Iva di Gruppo" per 3,75 mln, attribuibile essenzialmente all'effetto del trasferimento dei debiti/crediti netti Iva effettuato nel corso dell'esercizio da parte delle società partecipanti all'Iva di Pool.

Il decremento degli Altri debiti e ratei/risconti passivi (-13,63 mln) è imputabile principalmente all'adeguamento del "Fondo per il sostegno al reddito" (-2 mln), ai debiti verso il personale, principalmente per incentivi all'esodo formalizzati nell'esercizio la cui manifestazione finanziaria avverrà nel successivo esercizio, per incentivi al personale e distaccati dirigenti in altre società del Gruppo (-3,13 mln), ad altri debiti diversi, in particolare all'erogazione alla Regione Sardegna del contributo relativo al Programma Operativo Nazionale Trasporti (PON-T) 2000-2006 (-9,41 mln).

Il decremento dei debiti commerciali per 26,44 mln è essenzialmente dovuto alla riduzione dei debiti verso fornitori terzi, acconti commerciali e debiti verso le imprese del Gruppo. Altra

⁵⁷ La variazione rispetto all'esercizio precedente è speculare alla citata variazione dei crediti nei confronti del MIMS.

⁵⁸ Che fa riferimento al debito verso l'Erario per l'Iva di periodo.

posta in diminuzione, per 8,5 mln, è costituita da acconti ed anticipi, ricevuti a fronte di espropri non ancora definiti.

Il Fondo rischi e oneri è pari a 149,52 mln (148,1 mln nel 2020); si riporta nella tabella che segue il dettaglio delle relative consistenze ad inizio e fine anno.

Tabella 41 – Fondo per rischi ed oneri

(valori in migliaia)

	31.12.2020	Accantonamenti	Utilizzi	Altre variazioni	31.12.2021
Fondo imposte	2	-	(2)	-	-
Contenzioso nei confronti del personale e di terzi	5.981	1.884	(183)	-	7.682
Altri rischi minori	142.113	1.266	(1.621)	80	141.838
Totale	148.096	3.150	(1.806)	80	149.520

Fonte: dati FS

Il fondo subisce un decremento netto pari a 1,42 mln, dovuto principalmente ad utilizzi per 1,81 mln, riferiti agli oneri sostenuti a fronte degli obblighi contrattuali relativi alla ex Ferrovie *Real Estate* s.p.a. ed altri oneri derivanti dalla gestione immobiliare e al contenzioso per il personale, cui si contrappongono gli accantonamenti dell'anno di 3,15 mln (di cui 1,88 mln per un aggiornamento puntuale della valutazione dei rischi di soccombenza e 1,27 mln per il rinnovo contrattuale 2021-2023). Altre variazioni, per 80 mila euro, riguardano una riclassifica operata tra le altre passività correnti e non correnti, del Fondo di sostegno al reddito a fronte dei progetti attivati nel corso dell'esercizio.

Il Patrimonio netto ammonta a 39,9 miliardi, con una modesta flessione di 64 mila euro rispetto al 31 dicembre 2020, dovuta essenzialmente al minor utile netto d'esercizio.

Il capitale sociale di FS al 31 dicembre 2021, interamente sottoscritto e versato, è costituito da 39.204.173.802 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro ciascuna, per un totale di 39.204.173.802 euro.

Al 31 dicembre 2021 la riserva legale ammonta a 66,85 mln e si è incrementata di 2,05 mln a seguito della destinazione della quota prevista dall'art. 2430 c.c. a valere sull'utile 2020. La Riserva per utili (perdite) attuariali include gli effetti delle variazioni attuariali del Tfr e della

Carta di Libera Circolazione⁵⁹. Al 31 dicembre 2021, si registra una riserva negativa per utile attuariale, al netto dell'effetto imposte, pari a 271 mila euro. La Riserva per utili/perdite portate a nuovo, pari ad euro 628.862 mila, accoglie la destinazione di quota parte dell'utile 2020 e degli anni precedenti.

L'utile dell'esercizio 2021 è pari a 137mila euro.

8.1.2 Conto economico di FS s.p.a.

La tabella che segue illustra i dati relativi alle voci del conto economico, per il 2021, di FS s.p.a., posti a raffronto con quelli relativi al 2020.

Tabella 42 – Conto economico FS

	2021	2020	Var. assol.
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	153.011.925	188.535.042	(35.523.117)
Altri proventi	9.857.360	8.275.836	1.581.524
Totale ricavi	162.869.285	196.810.878	(33.941.593)
Costo del personale	(65.162.304)	(61.840.530)	(3.321.774)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(14.824.735)	(8.387.759)	(6.436.976)
Costi per servizi	(152.717.226)	(170.269.015)	17.551.789
Costi per godimento beni di terzi	(2.608.258)	(4.343.385)	1.735.127
Altri costi operativi	(33.471.684)	(12.100.159)	(21.371.525)
Costi per lavori interni capitalizzati	872.619	970.565	(97.946)
Totale costi	(267.911.588)	(255.970.283)	(11.941.305)
Ammortamenti	(24.585.028)	(22.976.676)	(1.608.352)
Svalutazioni e perdite (riprese) di valore	(1.760.185)	(5.156.590)	3.396.405
Risultato operativo	(131.387.516)	(87.292.671)	(44.094.845)
Proventi da partecipazioni	65.209.726	130.829.816	(65.620.090)
Altri proventi finanziari	139.137.779	165.233.654	(26.095.875)
Oneri su partecipazioni	(16.100.583)	(48.882.971)	32.782.388
Altri oneri finanziari	(89.372.695)	(132.310.594)	42.937.899
Totale proventi e oneri finanziari	98.874.227	114.869.905	(15.995.678)
Risultato prima delle imposte	(32.513.289)	27.577.234	(60.090.523)
Imposte sul reddito	32.650.282	13.381.785	19.268.497
Risultato del periodo delle attività continuative	136.993	40.959.019	(40.822.026)
Risultato netto d'esercizio	136.993	40.959.019	(40.822.026)

Fonte: FS s.p.a.

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

⁵⁹ La Carta di Libera Circolazione (CLC) garantisce ai dipendenti, dipendenti in pensione e ai loro familiari, il diritto di viaggiare - gratuitamente o, in alcuni casi, attraverso il pagamento del diritto di ammissione - sui treni gestiti da Trenitalia.

Ricavi

I ricavi delle vendite e delle prestazioni, che ammontano ad euro 153 mln (188,54 mln nel 2020), sono illustrati nel dettaglio nella tabella seguente.

Tabella 43 – Ricavi delle vendite e prestazioni

	2021	2020	(valori in migliaia) Variazione
Ricavi da contratti con i clienti	88.622	120.517	(31.895)
Servizi resi dalla capogruppo	50.843	49.652	1.191
Servizi diversi	14.611	59.261	(44.650)
Vendita immobili e terreni da <i>trading</i>	23.038	11.502	11.536
Vendite diverse	130	102	28
Altri ricavi per vendite e prestazioni	64.390	68.018	(3.628)
Ricavi da gestione immobiliare	64.158	67.932	(3.774)
Ricavi per contributi	232	86	146
Totale	153.012	188.535	(35.523)

Fonte: FS s.p.a.

Si registra rispetto all'esercizio precedente un decremento di 35,52 mln rispetto all'esercizio precedente, dovuto principalmente all'effetto combinato dei seguenti fattori:

- nel corso dell'esercizio sono stati venduti immobili e terreni *trading* per un importo complessivo di 23,04 mln ed è stata realizzata una plusvalenza netta di 8,44 mln (+ 5,16 mln rispetto all'anno precedente). I ricavi da vendite immobiliari evidenziano, quindi, un incremento di 11,54 mln, dovuto alla risposta del mercato al portafoglio immobiliare proposto in vendita, che trova correlazione con l'incremento del costo del venduto (+ 6,38 mln);
- si è registrato un decremento dei ricavi da servizi diversi (44,65 mln) da ricondurre principalmente agli effetti delle attività operative relative alla commessa Metro *Riyadh*; tale riduzione è dovuta a una riqualificazione delle assunzioni di base del progetto principalmente legate ai costi aggiuntivi e alle *contingency* legate alla pandemia per Covid-19;
- l'incremento dei ricavi, in lieve aumento sugli addebiti che FS ha effettuato nei confronti delle società del Gruppo per 1,19 mln, è ascrivibile principalmente ai servizi prestati nel 2021 connessi con le risorse umane (30,12 mln), servizi connessi alle relazioni esterne (9,40

mln), servizi di contabilità e attività tributaria (5,79 mln), servizi relativi all'area affari istituzionali (3,31 mln), affari societari (2,69 mln);

- i ricavi da gestione immobiliare, che comprendono principalmente canoni di locazione, riaddebito oneri condominiali e ricavi da sfruttamento commerciale delle stazioni di proprietà, evidenziano una riduzione complessiva di 3,77 mln, connessa principalmente alla riduzione dei canoni di retrocessione rivenienti dalle Grandi Stazioni *Rail* s.p.a. per 6,86 mln, solo in parte compensata da un incremento dei ricavi da riaddebito per attività di *Facility Management* per Grandi Stazioni *Retail* s.p.a. per 1,69 mln, e da maggiori ricavi provenienti dalla vendita degli spazi pubblicitari nelle quattro principali grandi stazioni (Roma Termini, Milano Centrale, Napoli Centrale e Torino Porta Nuova) per 505 mila euro. Fs evidenzia, inoltre, una riduzione nei canoni di locazione su altri immobili di proprietà per effetto perimetro e per effetto della regolarizzazione delle partite pregresse connesse al rilascio dell'immobile di Genova Lagaccio (ex PaR), più che compensata dall'incremento dei ricavi da riaddebito oneri condominiali per un incremento netto di 905 mila euro.

Gli altri proventi, pari ad euro 9,86 mln nel 2021 (euro 8,28 mln nel 2020) registrano un incremento di 1,58 mln per l'effetto combinato della riduzione delle commissioni attive su fidejussioni alle società del Gruppo, principalmente verso Rfi s.p.a. (-1,95 mln) e dell'incremento dei proventi diversi (+3,47 mln) relativi, per la maggior parte, al credito rilevato verso Trenitalia s.p.a. (3,25 mln) per la vicenda contenziosa, sorta nel 1997, avente ad oggetto il recupero di un ingente credito vantato da FS, a cui poi è subentrata Trenitalia s.p.a., nei confronti della società Sita s.p.a. e da questa nei confronti della Regione Basilicata e dei Comuni di Potenza, Matera e Maratea.

Costi

I costi operativi ammontano a 267,9 mln (255,97 mln nel 2020), con un incremento di 11,94 mln. Tale aumento è dovuto principalmente all'incremento del costo del personale (+ 3,32 mln), dei costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (+ 6,44 mln), nonché degli altri costi operativi (+ 21,37 mln), parzialmente compensato dal decremento dei costi per servizi (-17,55 mln), secondo quanto più dettagliatamente illustrato nel prosieguo.

Il costo del personale è pari nel 2021 a 65,16 mln (61,84 mln nel 2020). La tabella che segue illustra il dettaglio.

Tabella 44 - Costo del personale*(valori in migliaia)*

	2021	2020	Variazione
Salari e stipendi	45.198	42.477	2.721
Oneri sociali	12.733	12.252	481
Altri costi del personale a ruolo	307	1.487	(1.180)
Trattamento di fine rapporto	2.768	2.799	(31)
Personale a ruolo accantonamenti e rilasci	322	(602)	924
Personale a ruolo	61.328	58.413	2.915
Salari e stipendi	88	23	65
Oneri sociali	90	70	20
Personale autonomo e collaborazioni	178	93	85
Lavoro interinale, personale distaccato e stage	1.173	1.044	129
Altri costi collegati al personale	2.483	2.291	192
Altri costi	3.656	3.335	321
Totale	65.162	61.841	3.321

Fonte: FS s.p.a.

Il costo totale del personale presenta un incremento di 3,32 mln, riconducibile in via principale:

- all'aumento di 2,92 mln dei costi per il personale a ruolo dovuto principalmente all'aumento della voce salari, stipendi ed oneri sociali per complessivi 3,2 mln, per l'adeguamento del fondo ferie (+977 mila euro) e del contestuale accantonamento effettuato nell'esercizio corrente per il rinnovo del contratto collettivo per il periodo 2021-2023 (+ 1,27 mln), ai maggiori accantonamenti per contenzioso lavoro (+ 300 mila euro), al rilascio fondo effettuato lo scorso anno per il rinnovo del contratto collettivo (+ 624 mila euro), ai maggiori oneri per incentivazione all'esodo riconosciuti nell'anno (+299 mila euro) ed un incremento dei rimborsi per personale distaccato presso Società del Gruppo e terzi (per 1,05 mln);
- ad un incremento dei costi per personale autonomo e collaborazioni per 85 mila euro dovuto ad un aumento degli incarichi di collaborazione;
- ad un incremento degli altri costi del personale per 321 mila euro, dovuto ai maggiori costi per la formazione (+ 178 mila euro) e per lavoro interinale (+ 224 mila euro).

I costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci, pari a 14,82 mln (8,38 mln nel 2020), registrano un incremento di 6,44 mln, attribuibile principalmente all'aumento dei costi di gestione delle giacenze di immobili e terreni *trading*.

I costi per servizi ammontano a 152,71 mln (170,27 mln nel 2020). La tabella che segue ne illustra il dettaglio.

Tabella 45 – Costi per servizi

(valori in migliaia)

	2021	2020	Variazioni
Prestazioni per il trasporto	4	8	(4)
MANUTENZIONI, PULIZIA E ALTRI SERVIZI APPALTATI	7.889	7.037	852
Servizi e lavori appaltati per conto terzi	869	99	770
Servizi pulizia ed altri servizi appaltati	608	558	50
Manutenzione e riparazioni beni immobili e mobili	7.762	7.321	441
Manutenzioni accantonamenti e rilasci	(1.350)	(941)	(409)
SERVIZI IMMOBILIARI E UTENZE	23.894	24.253	(359)
SERVIZI AMMINISTRATIVI ED INFORMATICI	58.249	51.633	6.616
COSTI PER COMUNICAZIONE ESTERNA E COSTI DIVERSI	11.310	10.752	558
DIVERSI	51.371	76.586	(25.215)
Prestazioni professionali	3.346	4.183	(837)
Assicurazioni	1.463	1.710	(247)
Consulenze	1.675	1.601	74
<i>Facility management</i>	16.231	13.839	2.392
Viaggi e soggiorno	442	418	24
Altri servizi amministrativi	1.727	1.902	(175)
Altri costi per servizi	26.487	52.933	(26.446)
Totale	152.717	170.269	(17.552)

Fonte: FS s.p.a

La decrescita di tali costi di 17,55 mln è principalmente dovuta ai minori altri costi per servizi (26,45 mln), i quali sono per la gran parte legati alla commessa Metro *Rihad*, per 21,55 mln (situazione che non trova totale compensazione con i ricavi da contratto, tanto è vero che il

risultato complessivo è negativo per 6,98 mln).

I servizi che invece mostrano un maggior incremento di spesa sono quelli informatici (per 6,62 mln) principalmente forniti dalla società *FSTechnology* s.p.a., quelli di comunicazione esterna per eventi, mostre e fiere (per 558 mila euro), nonché i maggiori oneri (per complessivi 852 mila euro) nei confronti di Ferservizi s.p.a. per la gestione del patrimonio immobiliare, manutenzioni, pulizie e utenze. Ha particolare rilievo anche l'area di *facility management*, il cui incremento è di 2,39 mln, soprattutto con riguardo alla manutenzione ed il mantenimento in efficienza del patrimonio immobiliare delle principali stazioni nazionali.

Gli altri costi operativi presentano un incremento significativo di 21,37 mln e sono di vario genere soprattutto a carattere tributario.

Va infine sottolineato come sia diminuita per ben 3,4 mln la dimensione della svalutazione sui crediti, in parte dovuta ad una maggiore analiticità e quindi affidabilità delle stime sull'effettivo realizzo dei crediti ed in parte per l'adeguamento del fondo svalutazione crediti, ai sensi dell'Ifr 9.

8.1.3 Rendiconto finanziario di FS s.p.a.

La tabella che segue mostra i dati del rendiconto finanziario di FS, posto a raffronto con quelli del precedente esercizio finanziario.

Tabella 46 – Rendiconto finanziario FS

	2021	2020
Utile/(perdita) di esercizio	136.993	40.959.019
Imposte sul reddito	(32.650.282)	(13.381.785)
Proventi/oneri finanziari	(98.874.227)	(114.869.905)
Ammortamenti	24.585.028	22.976.676
Accantonamenti e svalutazioni	3.151.104	21.972
Svalutazioni	178.048	(527.519)
Accantonamento fondi per benefici ai dipendenti	9.017	5.986
ACCANTONAMENTI E SVALUTAZIONI	3.338.169	(499.561)
Variazione delle rimanenze	13.912.760	7.167.940
Variazione dei crediti commerciali	16.930.127	(42.258.403)
Variazione dei debiti commerciali	(26.357.864)	(29.445.229)
Variazione delle altre attività	(1.758.474.247)	66.733.687
Variazione delle altre passività	1.827.427.727	(60.359.035)
Utilizzi fondi rischi e oneri	(1.806.211)	(1.884.389)
Pagamento benefici ai dipendenti	(220.352)	(384.813)
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	102.343.476	58.401.219
Variazione dei crediti/debiti per imposte	28.712.756	47.195.887
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa (A)	99.048.853	(19.648.692)
Investimenti in immobili, impianti e macchinari	(1.181.685)	(1.770.581)
Investimenti immobiliari	(12.559.975)	(7.307.979)
Investimenti in attività immateriali	(18.958.913)	(23.776.328)
Investimenti in partecipazioni	(164.496.725)	(74.175.495)
Investimenti al lordo dei contributi	(197.197.298)	(107.030.383)
Contributi-partecipazioni	153.576.725	63.459.429
Contributi	153.576.725	63.459.429
Disinvestimenti in immobili, impianti e macchinari	-	18.612
Disinvestimenti in attività immateriali	-	-
Disinvestimenti in investimenti immobiliari	119	2.465
Disinvestimenti in partecipazioni	9.750.000	31.656
Disinvestimenti	9.750.119	52.733
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività di investimento (B)	(33.870.454)	(43.518.221)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio/lungo termine	1.478.185.757	227.172.062
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	(922.401.136)	302.575.701
Variazioni delle passività del <i>leasing</i>	(171.505)	(103.602)
Variazione delle attività finanziarie	(562.417.439)	(633.082.475)
Variazione delle passività finanziarie	2.931.130	(3.183.225)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività finanziaria (C)	(3.873.193)	(106.621.539)
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nell'esercizio (A+B+C)	61.305.206	(169.788.452)
Disponibilità liquide a inizio periodo	(14.765.683)	155.022.769
Disponibilità liquide a fine periodo	46.539.523	(14.765.683)
di cui saldo del c/c intersocietario	(629.121.171)	(298.480.531)

Dati: FS s.p.a.

Per quanto attiene al flusso di cassa netto, si registra un risultato positivo per 61,3 mln di euro rispetto a quello negativo (per 169,79 mln) dell'esercizio precedente.

Al riguardo, l'incidenza più rilevante è quella del fondo cassa netto da attività operativa (per 99,05 mln) che compensa ampiamente i due fattori negativi rispettivamente del flusso da investimento (per 33,87 mln) e da attività finanziaria (per 3,87 mln). Per quanto attiene a quest'ultimo dato, va sottolineato come vi sia stato un rilevante decremento dall'omologo dato ben più negativo del 2020 (per 106,62 mln).

Le disponibilità liquide mostrano un notevole incremento rispetto al dato di inizio esercizio, tornando al segno positivo per 46,54 mln.

8.2 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, a partire dalla data in cui lo stesso viene acquisito e sino alla data in cui tale controllo cessa. Il controllo può essere esercitato sia in forza del possesso azionario diretto o indiretto della maggioranza dei voti esercitabili, sia per effetto del diritto a percepire i rendimenti variabili derivanti dal proprio rapporto con le stesse, incidendo su tali rendimenti ed esercitando il proprio potere sulle società, anche prescindendo da rapporti di natura azionaria. L'esistenza di potenziali diritti di voto esercitabili alla data di bilancio è considerata ai fini della determinazione del controllo. Il bilancio consolidato 2021 è stato predisposto in conformità ai principi contabili internazionali (*International Accounting Standards* - Ias e *International Financial Reporting Standards* - Ifrs), emanati dall'*International Accounting Standards Board* (Iasb), e alle interpretazioni emesse dall'*Ifrs Interpretations Committee* (Ifric) e dallo *Standing Interpretations Committee* (Sic), riconosciuti nell'Unione Europea ai sensi del regolamento (CE) n. 1606/2002 e in vigore alla chiusura dell'esercizio.

Di seguito vengono descritte le variazioni più significative intervenute nel corso del 2021 nell'area di consolidamento:

- in data 26 febbraio 2021 la società del Gruppo Busitalia Sita Nord s.r.l. ha ceduto ad Auto Guidovie Italiane s.p.a., per un corrispettivo, decisamente contenuto, di 75 mila euro, l'intera quota di capitale sociale detenuta in *City Boat* s.r.l. (25 per

cento) e la quota di capitale da quest'ultima detenuta in Venezia *City Sightseeing* (75 per cento);

- in data 2 marzo 2021 l'Assemblea straordinaria di Tunnel Ferroviario del Brennero – Società di Partecipazioni s.p.a. ha deliberato un aumento di capitale da euro 985.790.910 fino ad un massimo di euro 1.015.790.910, da eseguirsi entro il 31 maggio 2021 mediante emissione di nuove azioni ordinarie da offrire in opzione alla pari ai soci. L'azionista Rfi s.p.a. ha sottoscritto e versato, in data 16 aprile 2021, la parte di propria competenza, nonché, in data 7 maggio 2021, la quota rimasta inoptata. Pertanto, sulla base dei versamenti effettuati, la quota di capitale sociale posseduta dal gruppo è attualmente pari ad euro 912.764.223 (89,857 per cento);
- in data 23 aprile 2021 l'Assemblea della società Intermodalidad de Levante s.a. ha deliberato un aumento di capitale sociale mediante l'emissione di 10.000 nuove azioni del valore nominale di euro 6,00 ciascuna, a cui si aggiunge un sovrapprezzo azioni di euro 644 ciascuna, per un valore complessivo di euro 6.500.000, sottoscritto proporzionalmente dagli attuali soci (55 per cento Operador Ferroviario de Levante SL e 45 per cento Trenitalia s.p.a.);
- in data 11 giugno 2021 è stato stipulato l'atto di costituzione della società Sei mobil on demand GmbH, con sede a Sendenhorst. La società è posseduta interamente dalla Sei mobil Verkehrsgesellschaft GmbH;
- in data 11 ottobre 2021 l'assemblea dei soci ha deliberato il cambio di denominazione della società Thello Sas in Trenitalia France s.a.s.;
- in data 2 novembre 2021 è stato stipulato l'atto di costituzione della società erixx Holstein GmbH. La società è posseduta interamente dalla Osthannoversche Eisenbahnen AG – OHE AG;
- in data 2 novembre 2021 la società Nugo s.p.a. è stata messa in liquidazione;
- in data 10 novembre 2021 la società Autostrade del Lazio s.p.a. è stata messa in liquidazione;
- in data 14 dicembre 2021 Ataf Gestioni s.r.l. ha ceduto alla società IGP Decaux s.p.a. le proprie quote in IMAGO SpA ad un corrispettivo pari a 0,3 mln;
- in data 23 dicembre 2021 la società Cisalpino SA in liquidazione è stata cancellata dal registro delle imprese.

8.2.1 Il bilancio consolidato

Stato patrimoniale consolidato riclassificato

La tabella che segue mostra i dati relativi allo stato patrimoniale riclassificato del 2021, posto a paragone con quelli relativi al 2020.

Tabella 47 - Stato patrimoniale consolidato riclassificato

(valori in mln)

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

Fonte: FS s.p.a

Il capitale investito netto di Gruppo è pari nel 2021 a 50,44 mld, rispetto ai 50,32 mld del 2020, e registra un incremento di 121 mln, per la crescita del capitale immobilizzato netto per 553 mln, nonché dell'iscrizione di Attività nette possedute per la vendita per 16 mln, e della diminuzione degli Altri fondi, per 74 mln, cui si è contrapposta la riduzione di 522 mln del Capitale circolante.

Il Capitale circolante netto gestionale, che si attesta a un valore negativo di 110 mln rispetto al valore positivo per 107 mln del 2020, decresce di 217 mln. Si indicano di seguito le principali variazioni:

- maggiori debiti commerciali, per 848 mln, connessi in particolare ai maggiori lavori effettuati nel corso dell'esercizio relativi a progetti di investimento sulla rete ferroviaria per 431 mln, stradale e autostradale per 123 mln e all'incremento della produzione nei servizi di trasporto correlato alla ripresa dell'offerta commerciale rispetto all'esercizio precedente, che era stato fortemente impattato dalle restrizioni legate alla pandemia da Covid-19, per 302 mln;

- minori rimanenze e attività da contratto per lavori in corso su ordinazione per 52 mln, principalmente riferibili a minori rimanenze di materie prime e di consumo per 47 mln, quale risultato di maggiori consumi di materie prime rispetto agli acquisti dell'anno e all'adeguamento del fondo svalutazione relativo ai materiali obsoleti non più utili allo svolgimento dei processi manutentivi e ai ricambi e componenti, in particolare di Trenitalia s.p.a., oggetto di una campagna straordinaria di dismissione/rottamazione;
- crescita dei crediti legati ai partner commerciali (clienti e fornitori) per 495 mln⁶⁰;
- maggiori crediti relativi al Contratto di Servizio (CdS) verso le Regioni per 132 mln e verso il Mef per 59 mln per i corrispettivi maturati nell'esercizio e non ancora incassati.

Le Altre attività nette, che si attestano a un valore di 2.331 mln (2.636 mln nel 2020), registrano un decremento pari a 305 mln, che è dovuta in via principale ai minori crediti netti iscritti verso il Mef, il Mit e altri Enti/ Amministrazioni dello Stato, per 304 mln, quale effetto della rilevazione per competenza dei nuovi contributi, legati anche agli interventi di ristoro da parte dello Stato per l'emergenza Covid-19, e degli incassi dell'esercizio, al netto della variazione degli acconti allocati ai progetti avviati.

Il Capitale immobilizzato netto, che si attesta a un valore di 52.251 mln (51.698 mln nel 2020), presenta un incremento di 553 mln, nel cui ambito le principali variazioni sono riferite all'incremento degli investimenti di periodo (pari a 9.976 mln) da un lato e dall'altro lato ai contributi in conto impianti rilevati per competenza pari a 7.654 mln e agli ammortamenti del periodo per 1.595 mln, con un saldo netto di 727 mln.

Vanno anche considerate le variazioni meno significative come le alienazioni per 62 mln (principalmente per i trasferimenti nei confronti di Autolinee Toscane s.p.a., conseguenti alla soccombenza nell'aggiudicazione della Gara Toscana); le perdite di valore per 87 mln legate per lo più alla svalutazione dei terreni e fabbricati non più utilizzabili nel processo industriale (53 mln). Gli Altri fondi registrano una variazione in diminuzione pari a 74 mln, ascrivibile

⁶⁰ Tale crescita si deve in via principale all'incremento degli acconti a fornitori (+ 209 mln), prevalentemente per gli anticipi a fornitori garanti per effetto dell'art. 207, comma 2, del d.l. 19 maggio 2020, n. 34, recante *Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da Covid-19*; all'aumento del fatturato per pedaggio a seguito della ripresa del traffico ferroviario (+86 mln) unito all'effetto della Delibera ART n. 88/2021 (+ 42 mln); all'incremento dei crediti connessi al canone autostradale e al canone di concessione per effetto dell'incremento della circolazione autostradale rispetto allo scorso anno (+51 mln); a maggiori crediti verso società del Gruppo prevalentemente dovuti al noleggio di materiale rotabile, la cui regolazione finanziaria avverrà nei primi mesi del 2022 (+82 mln).

alla riduzione del fondo TFR e altri benefici ai dipendenti per 42 mln⁶¹ e degli altri fondi rischi per 32 mln⁶².

La Posizione finanziaria netta presenta un indebitamento netto di 8.887 mln (8.893 mln nel 2020) e registra un decremento di 6 mln rispetto al 31 dicembre 2020.

Conto economico consolidato riclassificato

La tabella che segue mostra i principali dati relativi al conto economico consolidato riclassificato per l'esercizio finanziario 2021, posti a raffronto con quelli del precedente esercizio.

Tabella 48 - Conto economico consolidato riclassificato

	2021	2020	(valori in mln) Variazione
RICAVI OPERATIVI	12.154	10.837	1.317
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	11.747	10.482	1.265
Altri proventi	407	355	52
COSTI OPERATIVI	(10.266)	(9.204)	(1.062)
MARGINE OPERATIVO LORDO (EBITDA)	1.888	1.633	255
Ammortamenti, accantonamenti e svalutazioni	(1.695)	(1.911)	216
RISULTATO OPERATIVO (EBIT)	193	(278)	471
Saldo della gestione finanziaria	14	(283)	297
RISULTATO PRIMA DELLE IMPOSTE	207	(561)	768
Imposte sul reddito	(14)	(1)	(13)
RISULTATO DI ESERCIZIO DELLE ATTIVITA' CONTINUATIVE	193	(562)	755
Risultato di esercizio delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali			
RISULTATO NETTO DI ESERCIZIO	193	(562)	755
RISULTATO NETTO DI GRUPPO	194	(570)	764
RISULTATO NETTO DI TERZI	(1)	8	(9)

Fonte: FS s.p.a.

Nel 2021 si registra un Risultato Netto di esercizio positivo pari a 193 mln, rispetto alla perdita

⁶¹ Principalmente dovuto alle liquidazioni erogate al personale in uscita nel corso dell'esercizio e alle anticipazioni corrisposte.

⁶² Per effetto in via principale degli accantonamenti dell'esercizio pari a 475 mln cui si contrappongono gli utilizzi per 211 mln, a seguito della risoluzione di diverse cause e il rilascio dei fondi rischi per 300 mln prevalentemente per contenziosi verso lo Stato di Anas s.p.a.

di 562 mln rilevata a fine esercizio precedente che secondo la Società sarebbe riconducibile agli effetti della pandemia.

I risultati economici dell'esercizio in esame e di quello precedente risultano entrambi fortemente condizionati da una serie di eventi di natura esogena rispetto alla ordinaria attività del Gruppo, che riguardano:

- i contributi iscritti a ristoro dei mancati ricavi, per i due esercizi;
- gli effetti positivi sui Ricavi da infrastruttura della Delibera ART n. 88/2021, per l'esercizio 2021;
- gli effetti su Ricavi e Costi, per l'esercizio 2020, della cessione della partecipazione in Sita, società concessionaria per l'Autostrada A32 e per il Traforo del Frejus, controllata indirettamente fino a fine ottobre 2020 tramite Anas s.p.a., e quindi consolidata integralmente fino a tale data, per poi essere trattata contabilmente, nel consolidato, come previsto per le società collegate;
- gli effetti del Rilascio fondi per rinnovo CCNL, per l'esercizio 2020;
- gli effetti della cessione del Ramo Toscana, per l'esercizio 2021, in quanto a partire dal 1° novembre 2021 la società Autolinee Toscane s.p.a. è subentrata nel servizio, a seguito della sentenza del Consiglio di Stato n. 47719/2021 del 21 giugno 2021, previa acquisizione del personale e degli asset di Busitalia Sita Nord s.r.l., Ataf Gestioni s.r.l. oltre che le sue società consortili.

FS ha pertanto realizzato un'operazione tendente a sterilizzare i ricavi operativi, i costi operativi e l'*EBITDA* dagli eventi sopradescritti al fine di realizzare un'attendibile comparazione tra i due esercizi.

Tabella 49 - Ricavi operativi, costi operativi ed *EBITDA* "pro-formati"

(valori in mln)

	2021 pro-forma	2020 pro-forma	Variazione
Ricavi operativi	11.147	9.586	1.561
Costi operativi	(10.266)	(9.284)	(982)
Margine operativo lordo (<i>Ebitda</i>)	881	302	579

Fonte: FS s.p.a.

Va quindi tenuto conto che si è comunque di fronte ad una stima degli effetti attribuibili agli effetti di natura straordinaria di cui sopra.

Per quanto attiene alla composizione del risultato netto del Gruppo si indicano le voci principali.

Il Margine Operativo Lordo (*Ebitda*), pari a 1.888 mln (1.633 mln nel 2020), migliora di 255 mln ed in questo caso, per le ragioni di cui sopra, secondo le stime di FS il valore si attesterebbe a 579 mln.

I Ricavi operativi (12.154 mln nel 2021 rispetto ai 10.837 mln del 2020) registrano un incremento di 1.317 mln, a seguito dell'aumento dei Ricavi da servizi di trasporto per 730 mln, dei Ricavi da Servizi di infrastruttura per 532 mln, cui si contrappone la diminuzione degli Altri ricavi da contratti con la clientela per 14 mln. Gli Altri ricavi e proventi invece registrano nel periodo una variazione netta positiva pari a 69 mln.

Segue un'analisi di dettaglio delle principali variazioni delle componenti specificatamente riferite ai Ricavi da servizi di trasporto (che, come detto, presentano un incremento di 730 mln):

- i ricavi del servizio passeggeri su ferro *Long Haul* aumentano complessivamente per un importo pari a 267 mln, sia nella componente mercato, per 200 mln, che nella componente servizio universale, per 67 mln.

Più specificamente, quanto alla prima componente (mercato), la ripresa dei volumi di domanda, registrata dal principale operatore del trasporto passeggeri del Gruppo, è stata pari al 20,7 per cento, coadiuvata dall'incremento dei postikm vendibili del 5 per cento, tenuto anche conto del mantenimento della dislocazione a "scacchiera" dei posti al fine di mantenere il necessario distanziamento sociale⁶³. Sul volume dei ricavi per il 2021, in relazione alla particolare dislocazione dei passeggeri si è continuato a registrare l'impatto del Covid-19 con andamenti variabili nel periodo di riferimento.

Con riferimento alla seconda componente, i ricavi del servizio passeggeri universale rilevano un aumento dei volumi di domanda del 34,1 per cento e un incremento dei postikm vendibili del 30,9 per cento, pur sempre tenendo conto degli effetti che il cennato posizionamento a scacchiera dei posti ha determinato. In ogni caso, i corrispettivi da contratto di servizio relativi al servizio universale risultano sostanzialmente in linea rispetto all'esercizio precedente (+3 mln circa, pari a + 0,9 per cento);

- i ricavi del servizio passeggeri su ferro Regionale aumentano per un importo pari a 428

⁶³ Del 50 per cento fino ad agosto, del 75 per cento dal 1° settembre e dell'80 per cento da novembre.

mln; La variazione è riconducibile per 342 mln ai trasporti eseguiti in ambito nazionale e per 86 mln a quelli eseguiti all'estero.

In particolare, l'incremento del traffico passeggeri nazionale, per 128 mln, si è reso possibile per l'alleggerimento e dalla successiva eliminazione dei provvedimenti sui divieti agli spostamenti disposti dalle Autorità per il contenimento dell'emergenza sanitaria; il restante incremento è riconducibile ai ricavi derivanti dai corrispettivi per i contratti di servizio pubblico (+214 mln). Il significativo scostamento è principalmente ascrivibile all'effetto della dinamica dell'andamento dei Contratti di Servizio stipulati dalla società Trenitalia s.p.a. con le singole Regioni, ivi inclusa la stima dei corrispettivi necessari all'equilibrio economico-finanziario dei contratti stessi effettuata tenendo preventivamente in considerazione i contributi previsti per il settore trasporto pubblico regionale⁶⁴.

In ambito internazionale (+86 mln) si registrano variazioni positive su tutti i mercati di azione del Gruppo⁶⁵ principalmente come effetto della progressiva riduzione delle restrizioni messe in campo dai rispettivi governi per il contenimento della pandemia da Covid-19.

I Ricavi da servizi di infrastruttura aumentano rispetto al periodo precedente per un importo pari a 532 mln.

Gli Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni aumentano per un importo pari a 18 mln, mentre gli Altri proventi si incrementano di 52 mln.

Con particolare riferimento alla voce "Contributi" legati alla pandemia, il Gruppo ha ricevuto nel 2021 un totale di 958 mln di ristori (a fronte di 1.054 mln nel 2020).

I Costi operativi si attestano a 10.266 mln, in aumento di 1.062 mln rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente. La variazione della posta è essenzialmente riconducibile:

- all'incremento dei costi riferiti al personale per 332 mln;
- all'incremento degli altri costi netti per un importo pari a 730 mln, riconducibile a fenomeni di carattere industriale. In particolare, le principali componenti dell'incremento

⁶⁴ FS evidenzia altresì che non sono occorse riduzioni di corrispettivi, anche in virtù del d.l. 22 marzo 2021, n. 41 (c.d. "Decreto Sostegni") che, all'articolo 29, comma 3-bis, ha prorogato la non applicazione di decurtazioni di corrispettivo o sanzioni/penali per i servizi TPL e regionali fino alla cessazione dello stato di emergenza epidemiologica e, comunque, non oltre il 31 luglio 2021. La proroga è stata estesa al 31 marzo 2022 in sede di conversione del d.l. 24 dicembre 2021, n. 221, ad opera della l. 18 febbraio 2022, n. 11.

⁶⁵ Tedesco + 73 mln, olandese + 9 mln e greco + 4 mln.

si riferiscono: ai costi per materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (+304mln); ai costi per servizi, per un importo pari a 618 mln.

Detti aumenti sono parzialmente compensati dalle capitalizzazioni, che aumentano di 217 mln.

Il Risultato operativo (*Ebit*) ammonta a 193 mln (nel 2020 presentava il valore negativo di 278 mln), in aumento per un importo pari a 471 mln.

La voce svalutazioni e perdite di valore diminuisce per un importo pari a 79 mln, sostanzialmente per minori svalutazioni complessive operate su immobili, impianti e macchinari pari a -26 mln e minori rettifiche su attività finanziarie per l'applicazione del principio contabile internazionale IFRS 9, che ha determinato un minore accantonamento netto per 37 mln.

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

8.2.2 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 2021, a raffronto con quelli dell'esercizio 2020.

Tabella 50 - Situazione patrimoniale e finanziaria del Gruppo Fs

(valori in mln)

	31.12.2021	31.12.2020	Variaz. Assoluta
Attività			
Immobili, impianti e macchinari	47.049	46.460	589
Investimenti immobiliari	1.477	1.393	84
Attività immateriali	2.560	2.668	(108)
Attività per imposte anticipate	546	539	7
Partecipazioni (metodo del Patrimonio Netto)	751	765	(14)
Attività finanziarie non correnti per accordi di servizi in concessione	1.554	1.891	(337)
Attività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	993	1.054	(61)
Crediti commerciali non correnti	5	6	(1)
Altre attività non correnti	4.254	4.770	(516)
Totale attività non correnti	59.189	59.546	(357)
Rimanenze	2.251	2.307	(56)
Disponibilità liquide e mezzi equivalenti	2.145	1.270	875
Crediti tributari	100	104	(4)
Attività finanziarie correnti per accordi di	1.599	1.412	187

servizi in concessione			
Attività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	170	637	(467)
Crediti commerciali correnti	2.971	2.493	478
Altre attività correnti	5.662	3.450	2.212
Totale attività correnti	14.898	11.673	3.225
Attività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	16	-	16
Totale attività	74.103	71.219	2.884
Patrimonio Netto e passività			0
Capitale sociale	39.204	39.204	0
Riserve	60	70	(10)
Riserve di valutazione	(423)	(413)	(10)
Utili/(Perdite) portati a nuovo	2.350	2.956	(606)
Utile/(Perdita) d'esercizio	194	(570)	764
Patrimonio Netto del Gruppo	41.385	41.247	138
Utile/(Perdita) di Terzi	(1)	8	(9)
Capitale e Riserve di Terzi	162	154	8
Totale Patrimonio Netto di Terzi	161	162	(1)
Patrimonio Netto	41.546	41.409	137
Passività			
Finanziamenti a medio/lungo termine	8.901	7.733	1.168
TFR e altri benefici ai dipendenti	1.030	1.073	(43)
Fondi rischi e oneri	2.410	2.437	(27)
Passività per imposte differite	599	597	2
Acconti per opere da realizzare non correnti	1.171	1.214	(43)
Passività finanziarie non correnti (inclusi i derivati)	1.304	1.381	(77)
Debiti commerciali non correnti	15	26	(11)
Altre passività non correnti	124	140	(16)
Totale passività non correnti	15.554	14.601	953
Finanziamenti a breve termine e quota corrente di finanziamenti a medio/lungo termine	2.774	3.832	(1.058)
Quota a breve dei Fondi rischi e oneri	13	18	(5)
Debiti per imposte sul reddito	6	4	2
Acconti per opere da realizzare correnti	577	431	146
Passività finanziarie correnti (inclusi i derivati)	213	169	44
Debiti commerciali correnti	6.445	5.586	859
Altre passività correnti	6.975	5.169	1.806
Totale passività correnti	17.003	15.209	1.794
Passività possedute per la vendita e gruppi in dismissione	-	-	
Totale passività	32.557	29.810	2.747
Totale Patrimonio Netto e passività	74.103	71.219	2.884

Fonte: FS. s.p.a.

Attività e passività possedute per la vendita

La voce “Attività possedute per la vendita”, pari a 16 mln, accoglie sostanzialmente il valore dell’infrastruttura ferroviaria di OHE AG nel *Land* della Bassa Sassonia (circa 250 km di

binari, pari a 11,4 mln) e della sede operativa di Sippel a Hofheim, vicino a Francoforte (4,5 mln), per le quali è stato stipulato un accordo di cessione che avrà efficacia nel corso del 2022.

Attività

Nel 2021 il totale delle Attività, al netto di quelle destinate alla vendita, evidenzia rispetto al precedente esercizio un incremento di 2.868 milioni passando da 71.219 mln a 74.087 mln.

In particolare, la voce “Immobili, impianti e macchinari” presenta una variazione positiva di circa 589 mln, dovuta in via principale all’effetto netto degli investimenti realizzati nell’esercizio per 9.675 mln, relativi prevalentemente alla progettazione e realizzazione di opere in corso, sia per la rete ad Alta Velocità/Alta Capacità che per la Rete Tradizionale (7.736 mln) ed all’acquisizione, ristrutturazione, manutenzione e riqualificazione del materiale rotabile (1.548 mln), all’ammodernamento degli impianti e fabbricati d’officina e dotazioni tecniche (73 mln), all’acquisizione di nuovi autobus (46 mln) nonché alla capitalizzazione delle spese di progettazione e lavori e agli interventi di manutenzione straordinaria (36 mln), dell’iscrizione di “Contributi conto impianti”, ricevuti dal Mef, dalla Ue e dagli altri Enti Pubblici per 7.646 mln, degli ammortamenti per 1.331 mln, dalle perdite di valore per 71 mln e alle alienazioni e dismissioni per 55 mln.

Le Attività immateriali hanno subito un decremento complessivo di 108 mln passando da 2.668 mln a 2.560 mln. La variazione è imputabile essenzialmente all’effetto netto degli investimenti realizzati nell’esercizio per 277 mln relativi principalmente agli investimenti effettuati per lo sviluppo e la realizzazione dei *software*, per interventi finalizzati al miglioramento dell’efficienza dei processi produttivi e all’aumento dell’efficienza e razionalizzazione dei canali di vendita relativi ai business del Gruppo, degli ammortamenti per 254 mln e delle perdite di valore per 16 mln.

Le Partecipazioni, contabilizzate con il metodo del patrimonio netto, ammontano a 751 mln (765 mln nel 2020).

La tabella che segue illustra le consistenze delle partecipazioni, raggruppate per categoria, e le relative variazioni intervenute nel corso del 2021.

Tabella 51 – Partecipazioni raggruppate per categoria*(valori in mln)*

	Valore finale al 31.12.2020	Diminuzione per dividendi	Variazioni del perimetro di consolidamento	Impatto economico	Altro	Valore finale al 31.12.2021
Partecipazioni in imprese a controllo congiunto	153	(4)		3		152
Partecipazioni in imprese collegate	612	(11)		29	(31)	599
	765	(15)		32	(31)	751

Fonte: FS s.p.a

La voce registra un decremento di 14 mln legato principalmente all'effetto combinato dei risultati di periodo delle società valutate con il metodo del patrimonio netto (32 mln), alla distribuzione dei dividendi (15 mln), alla variazione della "Riserva per Delta *fair value* su derivati *Cash Flow Hedge*" (+7 mln) e agli effetti dell'operazione – classificata come "*under common control*" – con cui la società Ferrovie Nord Milano ha acquisito il controllo della società Milano Serravalle – Milano Tangenziali s.p.a. (- 40 mln).

La voce "Attività finanziarie non correnti e correnti per accordi di servizi in concessione", pari complessivamente a 3.153 mln (quota corrente pari a 1.599 mln), si riferisce all'ammontare della produzione realizzata sull'infrastruttura in concessione, prevalentemente stradale, in attesa di essere rimborsata dai Ministeri o Enti di riferimento.

L'importo si riferisce sostanzialmente sia a costi sostenuti da Anas s.p.a. di cui è già stata predisposta la relativa rendicontazione e richiesta di rimborso ai Ministeri ed Enti competenti, sia 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.

La variazione in diminuzione per 153 mln di euro rispetto al 2020 è stata determinata dal decremento generato dagli incassi dell'esercizio (per 1.656 mln), dall'incremento dei crediti esigibili relativo alla produzione di periodo (1.490 mln) e dall'impatto positivo delle poste valutative del periodo (13 mln).

La voce "Attività finanziarie correnti e non correnti" presenta un decremento di 528 mln, imputabile essenzialmente al decremento dei "Crediti verso il Mef per contributi quindicennali da riscuotere" (504 mln).

Tabella 52 – Altre attività non correnti e correnti
(valori in mln)

	31.12.2021			31.12.2020			Variazioni		
	Non correnti	correnti	totale	Non correnti	correnti	totale	Non correnti	correnti	totale
Altri crediti verso società del Gruppo	44	4	48	94	16	110	(50)	(12)	(62)
Crediti per Iva	24	18	42	24	15	39		3	3
Ministero dell'economia e delle finanze	2.664	726	3.390	3.035	794	3.829	(371)	(68)	(439)
Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile	668	3.070	3.738	688	1.092	1.780	(20)	1.978	1.958
Contributi in conto impianti da Ue, altri Ministeri e altri		110	110		97	97		13	13
Crediti verso lo Stato per contenziosi	719		719	854	1	855	(135)	(1)	(136)
Altre amministrazioni dello Stato		422	422		274	274		148	148
Debitori diversi e ratei/risconti	147	1.407	1.554	88	1.258	1.346	59	149	208
Totale	4.266	5.757	10.023	4.783	3.547	8.330	(517)	2.210	1.693
Fondo svalutazione	(12)	(95)	(107)	(13)	(97)	(110)	1	2	3
Totale netto fondo svalutazione	4.254	5.662	9.916	4.770	3.450	8.220	(516)	2.212	1.696

Fonte: FS s.p.a.

La voce “Altre attività non correnti e correnti” ammonta complessivamente a 9,92 mld, con una variazione positiva di 1,696 mld rispetto all’esercizio precedente, derivante soprattutto dall’incremento dei crediti verso il Mims (1,958 mld), mitigato dalla diminuzione dei crediti verso il Mef (per 439) e, in misura minore, verso altre amministrazioni.

Di particolare rilevanza è la rappresentazione dei trasferimenti a favore del Gruppo FS contenuta nella relazione finanziaria.

Tabella 53 – Trasferimenti a favore del Gruppo

(valori in mln)

	Valori al 31.12.2020	Incrementi	Decrementi	Altre variazioni	Valori al 31.12.2021
IN CONTO ESERCIZIO					
Dal Mef	151	1.174	(1.066)		259
Dal Mims	507	1.007	(467)	(412)	635
Totale in conto esercizio	658	2.181	(1.533)	(412)	894
IN CONTO IMPIANTI					
Dal Mef	3.678	6.559	(7.106)		3.131
Dal Mims	1.203	2.319	(492)	3	3.033
Totale in conto impianti	4.881	8.878	(7.598)	3	6.164
IN CONTO CAPITALE					
Dal Mims	70				70
TOTALE TRASFERIMENTI A FAVORE DEL GRUPPO FS	5.609	11.059	(9.131)	(409)	7.128

Fonte: FS s.p.a

Dalla tabella che precede emerge comunque a fine 2021 rispetto a fine 2020 un maggior livello dei trasferimenti che passano da 5,61 mld a 7,12 mld. Tale variazione in aumento (per 1,52 mld) è dovuta in maggior misura dai trasferimenti in conto impianti (per 1.283 mln) ed in minor misura dai trasferimenti in conto esercizio (per 236 mln).

I “crediti commerciali correnti e non correnti” risultano in aumento rispetto all’esercizio precedente (per 477 mln) legato essenzialmente al maggior livello di crediti derivanti dall’emissioni di fatture. Incidono in termini marginali invece le riduzioni dei crediti che sono legati all’attività del settore merci, dovute anche agli incassi intervenuti nel corso dell’anno (diminuiti di 25 mln). Vanno anche segnalati i due prospetti legati all’incremento dei crediti che derivano dal Contratto di Servizio sia nei confronti delle Regioni sia nei confronti del Mef (per 132 mln e per 59 mln) e da quelli dei crediti verso società del Gruppo (per circa 77 mln), legati questi ultimi alla locazione di materiale rotabile.

Le disponibilità liquide ammontano a 2,15 mld, con un aumento rispetto all’esercizio precedente di 875 mln per effetto dei maggiori depositi bancari e postali per 316 mln afferenti al cash pooling delle società e dei maggiori versamenti effettuati dal Mef relativi al Contratto di Programma e dalla Commissione Europea.

Passività

Nel 2021 il totale delle Passività, al netto di quelle destinate alla vendita, evidenzia rispetto al precedente esercizio un incremento di 2,75 mld passando da 29,81 mld a 32,56 mld.

Il capitale sociale del Gruppo al 31 dicembre 2021, interamente sottoscritto e versato dal socio unico Mef, è costituito da 39.204.173.802 azioni ordinarie, del valore nominale di 1 euro caduna.

Il valore positivo degli utili (perdite) per 2,35 mld si riferisce sostanzialmente alle perdite e agli utili riportati a nuovo dalle società consolidate, nonché alle rettifiche di consolidamento emerse negli esercizi precedenti. Gli “altri movimenti” negativi per 35 mln, riflettono essenzialmente l’operazione – classificata “*under common control*” – con cui Fnm s.p.a. ha acquisito il controllo della società Milano Serravalle – Milano Tangenziali s.p.a. (- 40 mln di euro).

La voce “Finanziamenti a medio/lungo termine e a breve termine” presenta un incremento di 110 mln essenzialmente per effetto: i) dell’incremento dei prestiti obbligazionari di 981 mln per l’effetto combinato delle due nuove tranches di emissione del prestito obbligazionario relativo al Programma Euro *Medium Term Notes* per 1.350 mln e del nuovo prestito Eurofima per 250 mln, e dei rimborsi della prima emissione obbligazionaria a valere sul Programma Euro *Medium Term Notes* per 613 mln; ii) della riduzione dei finanziamenti da banche, pari a 741 mln, dovuto principalmente all’effetto del decremento della provvista a breve per 918 mln, ai rimborsi delle quote capitale per prestiti per 443 mln, finanziati da BEI e Intesa Sanpaolo destinati all’acquisto di nuovo materiale rotabile per la media e lunga percorrenza e per il trasporto regionale, ai rimborsi delle quote capitale dei prestiti per 14 mln, finanziati da Banco di Sardegna, inerente il valore di indennizzo per la risoluzione della convenzione vigente con Tunnel Gest s.p.a., alla sottoscrizione di nuovi finanziamenti con Unicredit e Intesa San Paolo per 700 mln, alla riduzione degli scoperti di conto corrente per 147 mln e all’aumento delle operazioni di *factoring e confirming* per 88 mln; iii) dalla riduzione dei debiti verso altri finanziatori pari a 130 mln sostanzialmente per effetto del rimborso della quota capitale e interessi di CDP e *Targeted Longer Term Refinancing Operations* - TLTRO.

La voce “Fondi per rischi ed oneri” (sia quota a breve che a lungo) ammonta complessivamente a 2.423 mln con una variazione in diminuzione di 32 mln imputabile principalmente ai Fondi per incentivi all’esodo del personale (+24 mln), ai Fondi per

contenzioni nei confronti del personale (-7 mln), ai Fondi per contenzioso nei confronti dei terzi (-111 mln), del Fondo istituito a copertura degli oneri connessi alla bonifica dei siti inquinati e alla valorizzazione delle opere da dismettere (-5 mln) e degli altri fondi diversi (+58 mln).

La voce “Acconti per opere da realizzare correnti e non correnti”, pari complessivamente a 1.748 mln (quota corrente pari a 577 mln), si riferisce alla quota di contributi già incassata a fronte di lavori ancora da eseguire relativi alla società Anas s.p.a.

La voce “Passività finanziarie non correnti e correnti”, pari a 1.517 mln, presenta un decremento rispetto al 2020 di 33 mln. Tale variazione è imputabile principalmente ai seguenti effetti: i) decremento delle passività per *leasing* per complessivi 51 mln legata principalmente all’iscrizione di nuovi contratti e alla variazione dei contratti già esistenti; ii) incremento del debito finanziario nei confronti della società Trenitalia Tper (20 mln) e NUGO in liquidazione (5 mln); iii) diminuzione degli acconti incassati da Anas SpA per opere non ancora realizzate per le quali, in mancanza di una specifica programmazione, non è certa la realizzazione (1 mln); iv) della diminuzione del debito verso la collegata CAV (5 mln); v) all’aumento degli scoperti di c/c bancario (16 mln) e vi) alla riduzione del fair value degli strumenti derivati (-15 mln).

La voce “Debiti commerciali non correnti e correnti” si incrementa nel corso dell’esercizio 2021 di 848 mln, riconducibile principalmente ai maggiori lavori effettuati nel corso dell’esercizio 2021 per progetti di investimento sulla rete AV-AC e tradizionale (+431 mln) e sulla rete stradale e autostradale (+123 mln), alla rinegoziazione dei contratti di fornitura con uno dei principali fornitori di materiale rotabile e delle nuove consegne dei convogli dell’Alta Velocità per la tratta Milano-Parigi che ha comportato uno slittamento, al 2022, della regolazione finanziaria dei relativi debiti (+216 mln), al quale si contrappone la normale dinamica dei pagamenti di periodo (-22 mln) nonché alla variazione dei debiti commerciali verso le società collegate del Gruppo Trenitalia Tper e Trenord (+86 mln).

Le “Altre passività non correnti e correnti” ammontano complessivamente a 7.099 mln e comprendono gli acconti iscritti principalmente dal gestore dell’infrastruttura a fronte di contributi in conto impianti stanziati da parte dello Stato (Mef e Mims), dell’Unione Europea e di Altre Amministrazioni, relativi agli investimenti da effettuare sulla rete infrastrutturale nonché gli stanziamenti relativi al progetto *Tunnel Euralpin Lyon Turin Sas – TELT Sas* (già

Lyon Turin Ferroviarie Sas – LTF Sas).

La voce “Debiti per imposte”, pari a 6 mln accoglie per 4 mln le somme dovute dalle società del Gruppo rientranti nel perimetro del consolidato fiscale, per IRAP, e dalle altre non rientranti, per IRES ed IRAP, e per 2 mln le imposte sul reddito delle società estere.

8.2.3 Conto economico consolidato

La tabella che segue illustra i dati del conto economico consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2021, ponendoli a raffronto con i dati dell’esercizio 2020.

Tabella 54 - Conto economico consolidato

(valori in mln)

	2021	2020	Variaz. Assoluta
Ricavi e proventi			
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	11.747	10.482	1.265
Altri proventi	407	355	52
Totale ricavi e proventi	12.154	10.837	1.317
Costi operativi			
Costo del personale	(4.764)	(4.432)	(332)
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(1.582)	(1.278)	(304)
Costi per servizi	(5.418)	(4.800)	(618)
Costi per godimento beni di terzi	(110)	(116)	6
Altri costi operativi	(206)	(175)	(31)
Costi per lavori interni capitalizzati	1.814	1.597	217
Totale costi operativi	(10.266)	(9.204)	(1.062)
Ammortamenti	(1.594)	(1.604)	10
Svalutazioni e perdite/(riprese) di valore	(101)	(180)	79
Accantonamenti		(127)	127
Risultato operativo	193	(278)	471
Proventi e oneri finanziari			
Proventi finanziari	142	81	61
Oneri finanziari	(160)	(387)	227
Totale proventi e oneri finanziari	(18)	(306)	288
Quota di utile/(perdita) delle partecipazioni contabilizzate con il metodo del patrimonio netto	32	23	9
Risultato prima delle imposte	207	(561)	768
Imposte sul reddito	(14)	(1)	(13)
Risultato di periodo delle attività destinate alla vendita al netto degli effetti fiscali		-	
Risultato netto d’esercizio (Gruppo e Terzi)	193	(562)	755
<i>Risultato netto di Gruppo</i>	194	(570)	764
<i>Risultato netto di Terzi</i>	(1)	8	(9)

Fonte: FS s.p.a

Rinviandosi a quanto già illustrato nel commento relativo al conto economico consolidato riclassificato, si osserva quanto segue.

L'anno 2021 torna a chiudere con un Risultato Netto di esercizio positivo, pari a 193 mln, dopo la forte perdita, di 562 mln, rilevata a fine esercizio precedente e riconducibile, secondo quanto sostenuto dalla Società, sostanzialmente al fattore straordinario della pandemia da Covid-19. I ricavi delle vendite e delle prestazioni ammontano nel 2021 a 11,75 mld (10,48 mld nel 2020; + 1,27 mld).

La tabella che segue ne illustra il dettaglio.

Tabella 55 – Ricavi delle vendite e delle prestazioni

(valori in mln)

	2021	2020	Variazione	Variazione area (Gruppo Sitaf)	Delta residuale
RICAVI DA SERVIZI DI TRASPORTO	5.774	5.044	730	-	730
<i>Prodotti del traffico viaggiatori</i>	<i>2.029</i>	<i>1.626</i>	<i>403</i>	<i>-</i>	<i>403</i>
<i>Prodotti del traffico merci</i>	<i>796</i>	<i>763</i>	<i>33</i>	<i>-</i>	<i>33</i>
Ricavi da mercato	2.825	2.389	436	-	436
<i>Contratti di servizio Pub. e altri Contr.</i>	<i>401</i>	<i>397</i>	<i>4</i>	<i>-</i>	<i>4</i>
<i>Ricavi da Regioni</i>	<i>2.548</i>	<i>2.258</i>	<i>290</i>	<i>-</i>	<i>290</i>
Ricavi da contratti di servizio	2.949	2.655	294	-	294
RICAVI DA SERVIZI DI INFRASTRUTTURA	3.054	2.522	532	108	640
ALTRI RICAVI DA SERVIZI	407	355	52	-	52
RICAVI PER LAVORI IN CORSO SU ORDINAZIONE	43	109	(66)	49	(17)
TOTALE RICAVI DA CONTRATTI CON I CLIENTI (A)	9.278	8.030	1.248	157	1.405
ALTRI RICAVI (B)	2.469	2.452	17	-	17
TOTALE RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI (A+B)	11.747	10.482	1.265	157	1.422

Fonte: FS s.p.a

I Ricavi da contratti con i clienti registrano, tenuto conto degli effetti dell'uscita dall'area di consolidamento del Gruppo (157 mln), un incremento di 1.405 mln, che si deve in via principale all'aumento per 730 mln dei ricavi da servizi di trasporto e dei ricavi da servizi di

infrastruttura (+ 640 mln).

Nell'ambito della prima voce, i "prodotti del traffico viaggiatori" e "Ricavi da Contratti di servizio" presentano rispettivamente una crescita di 403 mln e di 294 mln, in quest'ultimo caso dovuto in via principale all'aumento dei corrispettivi registrati dal settore trasporto regionale quale effetto dell'andamento dei Contratti di servizio (+ 212 mln). Tale esito positivo è dovuto al riscontrato relativo impatto della pandemia nei primi due mesi del 2020. I "Ricavi da servizi di infrastruttura" presentano complessivamente, tenuto conto degli effetti dell'uscita dall'area di consolidamento del gruppo Sitaf (108 milioni di euro), un incremento pari a 640 mln imputabile prevalentemente ai maggiori lavori effettuati nell'esercizio per servizi di gestione sulla rete stradale e autostradale in concessione (+444 mln).

La voce "Altri ricavi da servizi" registra un incremento complessivo pari a 52 mln, imputabile principalmente alle maggiori plusvalenze realizzate per la vendita di materiali fuori uso e tolto d'opera (+45 mln).

Il costo del personale è pari a 4.764 mln. La tabella che segue ne rappresenta la composizione.

Tabella 56 – Costo del personale

(valori in mln)

	2021	2020	Variazione	Variazione area (Gruppo Sitaf)	Delta residuale
Salari e stipendi	3.419	3.189	230	22	252
Oneri sociali	842	823	19	7	26
Altri costi del personale a ruolo	25	56	(31)	-	(31)
Trattamento di fine rapporto	199	199	0	1	1
Service cost Tfr/Clc	-	8	(8)	-	(8)
Accantonamenti e rilasci	126	16	110	-	110
PERSONALE A RUOLO	4.611	4.291	320	30	350
Salari e stipendi	7	5	2	-	2
Oneri sociali	-	-	-	-	-
Altri costi del personale autonomo e collaborazioni	-	-	-	-	-
PERSONALE AUTONOMO E COLLABORAZIONI	7	5	2	-	2
ALTRI COSTI	146	136	10	4	14
TOTALE	4.764	4.432	332	34	366

Fonte: FS s.p.a

Il “Costo del personale” registra, al netto degli effetti dell’uscita dall’area di consolidamento del gruppo Sitaf (34 mln), un incremento complessivo pari a 366 mln. In particolare, l’incremento della voce “Salari e stipendi” (+251 mln) è riconducibile principalmente all’aumento delle competenze fisse ed accessorie del personale connesso alla ripresa delle attività che avevano subito forti restrizioni durante l’anno precedente a causa della pandemia da Covid-19 e all’incremento degli accantonamenti delle ferie maturate ma non godute rispetto all’anno precedente durante il quale, per effetto della pandemia, si era ricorso ad un utilizzo massivo delle ferie maturate e non godute relative agli anni precedenti. La variazione positiva della voce “Accantonamenti e rilasci” (+110 mln) è legata, tra gli altri, ai maggiori accantonamenti per contenzioso giuslavoristico.

La tabella che segue illustra i costi per servizi (5.418 mln).

Tabella 57 – Costi per servizi

(valori in mln)

	2021	2020	Variazione	Variazione area (Gruppo Sitaf)	Delta residuale
Altre prestazioni collegate al trasporto	120	98	22	-	22
Pedaggio	190	222	(32)	-	(32)
Servizi di manovra	27	28	(1)	-	(1)
Servizi trasporto merci	311	306	5	-	5
Prestazioni per il trasporto accantonamenti e rilasci	-	-	-	-	-
PRESTAZIONI PER IL TRASPORTO	648	654	(6)	-	(6)
Servizi e lavori appaltati per conto terzi	44	55	(11)	-	(11)
Servizi di pulizia e altri servizi appaltati	520	463	57	-	57
Manutenzione e riparazione beni immobili e mobili	904	776	128	6	134
Manutenzione ordinaria rete stradale e autostradale	273	228	45	-	45
MANUTENZIONI, PULIZIA E ALTRI SERVIZI APPALTATI	1.741	1.522	219	6	225
SERVIZI IMMOBILIARI E UTENZE	110	97	13	3	16
SERVIZI AMMINISTRATIVI ED INFORMATICI	435	389	46	-	46
SPESE PER COMUNICAZIONE ESTERNA E COSTI DIVERSI	43	34	9	-	9
COSTI PER NUOVE OPERE E MANUTENZIONI STRAORDINARIE SULLA RETE STRADALE E AUTOSTRADALE	1.847	1.406	441	-	441
Prestazioni professionali e consulenze	53	56	(3)	1	(2)
Concorsi e compensi ad altre Aziende ferroviarie	5	8	(3)	-	(3)
Assicurazioni	86	81	5	3	8
Carrozze letto e ristorazione	126	100	26	-	26
Provvigioni alle agenzie	46	39	7	-	7
Servizi di ingegneria	55	55	-	-	-
Altri costi per servizi accantonamenti e rilasci	23	97	(74)	-	(74)
Altro	200	262	(62)	63	1
DIVERSI	594	698	(104)	67	(37)
TOTALE	5.418	4.800	618	76	694

Fonte: FS s.p.a

La variazione in aumento della voce “Costi per servizi”, tenuto conto degli effetti dell’uscita dall’area di consolidamento del gruppo Sitaf (76 milioni di euro), pari a 694 mln, derivante, principalmente, dall’aumento per 441 mln dei costi per lavori per nuove opere e

manutenzioni straordinarie sulla rete stradale e autostradale, correlati all'incremento nei ricavi da servizi di infrastruttura, nonché dalla crescita, per 134 mln, dei costi per manutenzioni e riparazioni dei rotabili e di beni mobili connessi alla ripresa dell'attività manutentiva che aveva subito un forte rallentamento durante il *lockdown*, con la conseguente necessità di interventi straordinari di rimessa in esercizio del materiale rotabile a causa del lungo "fermo macchina" subito.

8.2.4 Rendiconto finanziario consolidato

La tabella che segue mostra i dati relativi al rendiconto finanziario consolidato dell'esercizio finanziario 2021, posti in raffronto con quelli del precedente esercizio.

Tabella 58 – Rendiconto finanziario consolidato
(valori in mln)

	2021	2020
Utile/(perdita) di esercizio	193	(562)
Imposte sul reddito	14	1
Proventi/Oneri finanziari	18	307
Ammortamenti	1.594	1.603
Utile/perd.delle partecip. contabilizzate con il metodo del PN	(32)	(23)
Accantonamenti e svalutazioni	580	734
(Plusvalenze)/Minusvalenze da alienazione	(126)	(81)
Variazione delle rimanenze	162	(14)
Variazione dei crediti commerciali	(434)	176
Variazione dei debiti commerciali	846	(211)
Variazione delle altre passività	1.785	(497)
Variazione delle altre attività	(1.611)	659
Utilizzi fondi rischi e oneri	(515)	(694)
Pagamento benefici ai dipendenti	(198)	(209)
Variazione cassa attività/passività destinate alla vendita	-	29
Proventi finanziari incassati/oneri finanziari pagati	(59)	(178)
Imposte sul reddito pagate al netto dei crediti d'imposta rimborsati	(14)	(14)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività operativa (A)	2.203	1.026
Investimenti in Immobili, impianti e macchinari	(9.561)	(6.229)
Investimenti immobiliari	(24)	(5)
Investimenti in Attività immateriali	(275)	(257)
Investimenti in partecipazioni	(191)	(178)
Investimenti al lordo dei contributi	(10.051)	(6.668)
Contributi-Immobili, impianti e macchinari	7.646	4.352
Contributi-Investimenti immobiliari	-	-
Contributi-Attività immateriali	9	-
Contributi-Partecipazioni	182	150
Contributi	7.837	4.502
Disinvestimenti in Immobili, impianti e macchinari	84	111
Disinvestimenti in Investimenti immobiliari	6	3
Disinvestimenti in Attività immateriali	-	1
Disinvestimenti in partecipazioni ed utili	19	7
Disinvestimenti	109	122
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività di investimento (B)	(2.105)	(2.044)
Canoni per <i>leasing</i> finanziario	(177)	(188)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a medio\lungo termine	1.090	(125)
Erogazione e rimborso di finanziamenti a breve termine	(984)	420
Variazione attività/passività finanziarie per servizi in concessione	252	248
Contributi c/impianti su finanziamenti	504	611
Variazione delle attività finanziarie	55	(60)
Variazione delle passività finanziarie	12	(56)
Dividendi	-	-
Variazioni patrimonio netto e cassa acquisita da op. straord.	-	(108)
Flusso di cassa netto generato/(assorbito) da attività finanziaria (C)	752	742
Flusso di cassa complessivo generato/(assorbito) nel periodo (A+B+C)	850	(276)
Disponibilità liquide a inizio periodo	1.258	1.534
Disponibilità liquide a fine periodo	2.108	1.258
di cui saldo del c/c intersocietario	(37)	12

Fonte: FS s.p.a

Il flusso di cassa netto presenta un valore positivo per 850 mln, rispetto a quello negativo, per 276 mln, del 2020.

Il risultato si deve in particolare alla crescita del flusso di cassa netto da attività operativa, che cresce a 2.203 mln dai 1.026 mln del 2020. Cresce altresì il flusso di cassa netto da attività finanziaria (pari a 752 mln; 742 mln nel 2020).

In diminuzione è invece il flusso di cassa da investimento che, dal valore negativo di 2.044 registratosi nel 2020, si attesta nel 2021 a quello, parimenti negativo, di 2.105 mln.

Può dirsi, in conclusione, che la società FS, così come le società del Gruppo, che attualmente vede tornare i livelli di servizi erogati e di stabilità economico-finanziaria all'epoca pre-Covid 19, nel periodo cui afferisce il bilancio esaminato (2021) ha subito gli effetti peggiori sotto il profilo economico-finanziario, particolarmente evidenti nei conti di FS, pur mostrando nel bilancio consolidato un *trend* positivo.

L'analisi dei conti 2022 consentirà di avere una dimensione maggiormente realistica, in quanto depurata degli effetti del periodo emergenziale, in un contesto nel quale si apprezza la decisa dinamica organizzativa e prima ancora strutturale che ha apportato significative modifiche nel sistema aziendale.

9. CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

La Società per azioni Ferrovie dello Stato italiane, di seguito FS, FS s.p.a 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 Società: Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. (di seguito Rfi o Rfi s.p.a.), Anas s.p.a., Italferr s.p.a., Trenitalia s.p.a., Mercitalia Logistic s.p.a., Busitalia Sita Nord s.r.l., Ferrovie del Sud Est s.r.l., FS Sistemi Urbani s.r.l., Grandi Stazioni Immobiliare, FSTechnology, FSInternational, Italcertifer, Fercredit, Ferservizi, FS Security.

Secondo le previsioni dello statuto e in particolare dell'art. 4, ad esito delle modifiche adottate a decorrere dal 1° giugno 2022, FS ha per oggetto l'assunzione e la gestione di partecipazioni e altre interessenze in imprese italiane o estere operanti:

- a) nei settori della progettazione, realizzazione e gestione di reti di infrastruttura per il trasporto su ferro, stradale e autostradale, in ambito nazionale e internazionale;
- b) nel settore del trasporto, anche aereo, di persone, in ambito nazionale e internazionale, ivi compresa la promozione, attuazione e gestione di iniziative e servizi nel campo dei trasporti delle persone;
- c) nel settore della logistica e del trasporto, anche aereo, di merci, in ambito nazionale e internazionale, ivi compresa la promozione, attuazione e gestione di iniziative e servizi nel campo della logistica, della mobilità e dei trasporti delle merci;
- d) nel settore della rigenerazione urbana e delle soluzioni di intermodalità e di logistica nelle aree urbane per la prima e per l'ultima fase della catena di approvvigionamento.

Le disposizioni statutarie prevedono, inoltre, che la Società possa operare, mediante la costituzione o assunzione di partecipazioni o conclusione di accordi commerciali con operatori specializzati, in altri settori complementari.

Già nella passata relazione si era dato conto di importanti innovazioni nell'assetto societario, le quali, sia pure mantenendo la posizione di *holding* detenuta da FS rispetto alle altre società del Gruppo, hanno ridisegnato la struttura del Gruppo in Poli, aggregando società omologhe ed attribuendo alle più importanti la posizione di "Capogruppo di settore", con l'inserimento quindi nella struttura "piramidale" di un nuovo livello intermedio il quale potrebbe definirsi

come quello di *subholding*, in quanto le cennate “Capogruppo” riferiscono direttamente ad FS. La prima fondamentale modifica è avvenuta quindi per lo Statuto di FS, nell’Assemblea tenutasi il 3 maggio 2022 e ad essa sono conseguite corrispondenti modifiche agli Statuti delle Società operative, in primo luogo delle Capogruppo.

Si osserva, quindi, un rilevante impatto sulla *Governance* societaria.

Il nuovo assetto organizzativo del Gruppo che ha avuto decorrenza dal 1° giugno 2022, in applicazione del nuovo punto 4.3. dello statuto di FS, è quindi distribuito in quattro Poli che comprendono ciascuno aree di *business* omogenee, e precisamente:

- Polo Infrastrutture (composto da Rfi s.p.a. come Capogruppo di settore, Anas s.p.a., Italferr s.p.a., Ferrovie del Sud Est s.r.l. per la sola area infrastruttura ferroviaria);
- Polo Passeggeri (Trenitalia s.p.a. come Capogruppo di settore, Busitalia Sita Nord s.r.l., Ferrovie del Sud Est s.r.l. per la sola area servizi di trasporto);
- Polo Logistica (Mercitalia Logistic s.p.a. come Capogruppo di settore e le proprie controllate);
- Polo Urbano (FS Sistemi Urbani s.r.l. come Capogruppo di settore e Grandi Stazioni Immobiliare s.p.a.).

La Società Ferservizi è sostanzialmente la committente per l’intero Gruppo. *FSTechnology* e *FSInternational* presidiano per l’intero Gruppo i settori dedicati.

Nel mantenere ad FS il ruolo di indirizzo strategico generale e di definizione e coordinamento attuativo e finanziario del comune disegno imprenditoriale del Gruppo, viene in sostanza creata una nuova funzione intestata alle nuove Capogruppo di settore: quella di direzione e coordinamento per l’indirizzo, il coordinamento e il controllo tecnico-operativi, compresi i modelli, sistemi e protocolli di gestione dei rischi nei confronti delle società appartenenti al rispettivo Polo.

Ovviamente, sussiste una corrispondenza tra le modifiche statutarie di FS con quelle delle Società Capogruppo in una logica dinamica che tiene conto delle caratteristiche di settore, non limitando quindi l’autonomia delle singole Società.

Nel corso del 2022, si è avuta quindi la prima esperienza di attuazione del nuovo sistema, in collegamento col nuovo Piano Industriale (2022-2031) varato nel medesimo arco temporale.

Una prima notazione che si può fare attiene proprio alla coincidenza delle innovazioni sia al livello giuridico-strutturale sia al livello della dinamica industriale.

È proprio tale coincidenza, infatti, ad assicurare la coerenza del quadro complessivo.

Se da un lato, appare opportuno avere un tempo di riferimento più ampio per valutare il processo di consolidamento dei Poli, i quali hanno caratteristiche diverse e soprattutto per i Poli *Logistica* ed *Urbano*, prospettive di espansione di grande rilievo, dall'altro lato, in questa prima fase, non appaiono evidenti particolari problematiche.

La Società Ferrovie dello Stato italiane, che ha mostrato una forte resilienza e per l'impatto della pandemia Covid-19, ha realizzato sostanziali modificazioni nell'attività sia della Capogruppo sia, a maggior ragione, delle Società operative, sta tornando ai livelli "pre-Covid", in particolare per ciò che riguarda il traffico passeggeri, in considerazione della tenuta del trasporto merci anche nel periodo più critico.

Il Gruppo FS costituisce uno dei "Grandi Players", cui sono rivolti "investimenti" previsti dal Pnrr, oltre che dal Piano nazionale per gli investimenti complementari (Pnc), in settori di grande rilievo. Sulla scorta delle informazioni fornite dal Gruppo, al dicembre 2022 erano assegnate alle società, in qualità di soggetti attuatori, risorse a valere sul Pnrr e sul Pnc pari a 25,49 mld (24,87 mld nel marzo 2022). In particolare, risultavano società attrici di progetti Rfi s.p.a. (alla quale è riservata la quota maggiore di investimenti), Anas s.p.a., Ferrovie del sud-est (Fse) e Fondazione FS italiane (Fondazione FS), Busitalia Veneto s.p.a. (Busitalia), Mercitalia *Shunting & Terminal* s.r.l. e Terminali Italia s.r.l.

Con riferimento allo stato di attuazione del Pnrr, si tiene conto dei dati acquisiti per l'apposito monitoraggio dalla Sezione controllo enti e dalla Sezione per gli affari comunitari ed internazionali (quest'ultima nella rappresentazione complessiva dei finanziamenti anche derivanti dai Fondi strutturali e di investimento) e versati nelle specifiche Relazioni di tali Sezioni, allegate (Tomo II) al Rapporto semestrale della Corte del marzo 2023, redatta ai sensi dell'art. 7, comma 7, del d.l. 31 maggio 2021, n. 77, conv., con mod., dalla legge 29 luglio 2021, n. 108.

Si tratta ovviamente di un *progress* che è in continua modificazione, anche sotto il profilo della rilevazione dei dati, che dovrà oltretutto tener conto nel prossimo periodo della diversa collocazione dei progetti nell'ambito del Pnrr e quindi sia dell'eventuale diversa collocazione, sia delle eventuali integrazioni e dello spostamento di alcuni progetti dal finanziamento derivante dalla *Recovery and Resilience Facility* a quello dei fondi strutturali e di investimento. Per quanto attiene ad Anas, la relazione sul bilancio 2021, approvata con la del. 146/2022, ha

sottolineato come, per quanto la disposizione espressamente dedicata ad Anas (il decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156), nel suo complesso, sia stata introdotta al fine di risolvere la problematica connessa alla proroga, alla naturale scadenza, della concessione stradale, alla luce della insussistenza della qualità di società *in house* e delle correlate riserve, per un potenziale contrasto con la normativa dell'Unione europea in materia di concessioni autostradali, la norma non appaia risolutiva del problema, in quanto non ha inciso sul tema critico della prorogabilità dell'attuale concessione, prevedendo solo lo scorporo da Anas (o, se si preferisce, l'attribuzione alla nuova Società) delle funzioni fin qui esercitate per le concessioni autostradali in concessione a pedaggio.

La situazione, quindi, non può dirsi definita, con la prospettiva di un sostanziale ritorno ad un sistema a contributo pubblico rispetto a quello attuale, legato ad un contratto di programma che individua il corrispettivo annuale, a fronte delle opere da realizzare e dei servizi da rendere sulla base di un piano pluriennale di opere e di un programma di servizi sulla rete stradale.

Le peculiarità alle quali si è fatto cenno pongono ovviamente anche la questione del raggiungimento dell'effettiva sinergia con le società del Gruppo.

Il numero dei dipendenti di FS s.p.a., pari a 653 unità, è rimasto sostanzialmente costante, mentre quello del Gruppo è passato dalle 83.764 unità del 2019 alle 81.409 unità del 2020 ed è in lieve crescita nel 2021, con 81.906 unità.

Il costo del personale della Capogruppo ammonta a 65,16 mln di euro (61,84 mln nel 2020), con un significativo incremento rispetto all'esercizio precedente di 3,32 mln invertendo il *trend* precedente. Anche con riferimento al Gruppo, si evidenzia un incremento del costo del personale (per 332 mln), anche qui invertendo il *trend* precedente.

Quanto al contenzioso del lavoro, al 31 dicembre 2021 risultavano pendenti n. 2.603 giudizi rispetto ai 2.926 del 2020 con una sensibile diminuzione, a fronte di n. 1.651 nuovi ricorsi del medesimo anno rispetto ai 1.865 del 2020.

Al di là del contenzioso del lavoro e delle vertenze legate alle revoche degli amministratori, sia quelle che risultano ancora aperte e che sono risalenti a passate consiliature, sia quelle più recenti, si osserva che le fattispecie contenziose sono le più diverse e sono di particolare rilievo quelle afferenti ad incidenti ferroviari.

Quanto all'attività negoziale, è di rilievo il varo delle Linee-Guida in applicazione del nuovo codice dei contratti pubblici, avvenuto nel Consiglio di Amministrazione del 27 giugno scorso.

I più rilevanti risultati del bilancio di FS sono i seguenti.

Il Patrimonio netto, con 39.899,76 mln è pressoché identico a quello del 2020 (39.899,82).

La Posizione finanziaria netta presenta una variazione positiva di 76 mln, con una minore esposizione.

Il capitale investito netto è pari a 38,9 mld rispetto ai 39 mld del 2020, con una minima riduzione.

Il risultato netto di esercizio, nel 2021 ammonta a 136.993 euro, valore molto inferiore ai 41 milioni del 2020.

Il risultato operativo lordo (*Ebitda*) è di -105 mln rispetto a -59 milioni del 2020.

Per quanto attiene al risultato operativo netto (*l'Ebit*), esso è di -132 mln rispetto ai -87 mln del 2020.

Le disponibilità liquide ammontano a 46,54 mln in aumento rispetto al dato negativo di -14,77 mln del 2020.

I più rilevanti risultati del bilancio consolidato sono i seguenti.

Il Patrimonio netto, con 41,5 mld è corrispondente a quello del 2020 (41,4 mld) e quindi sostanzialmente invariato da tre esercizi.

La Posizione finanziaria netta presenta un indebitamento netto di 8.887 mln (8.893 mln nel 2020) e registra un decremento di 6 mln rispetto al 31 dicembre 2020.

Il capitale investito netto di Gruppo è pari nel 2021 a 50,44 mld, rispetto ai 50,32 mld del 2020, e registra un incremento di 121 mln, per la crescita del capitale immobilizzato netto per 553 mln, nonché dell'iscrizione di Attività nette possedute per la vendita per 16 mln, e della diminuzione degli Altri fondi, per 74 mln, cui si è contrapposta la riduzione di 522 mln del Capitale circolante.

Il risultato netto di esercizio (193 mln) torna ad essere positivo dopo il dato negativo del 2020 (-562 mln) che la Società attribuiva essenzialmente all'emergenza Covid 19.

Il risultato operativo lordo (*Ebitda*) è positivo (1.888 mln) in aumento rispetto ai 1.633 mln del 2020. Per quanto attiene al risultato operativo netto (*l'Ebit*), esso torna ad essere positivo (193 mln) rispetto ai -278 mln del 2020 con un sensibile miglioramento.

Le disponibilità liquide ammontano a 2,15 mld rispetto a quelle del 2020 (1,27 mld), con uno scarto positivo di 875 mln.

Può dirsi, in conclusione, che la società FS, così come le società del Gruppo, che attualmente

vede tornare i livelli di servizi erogati e di stabilità economico-finanziaria all'epoca pre-Covid 19, nel periodo cui afferisce il bilancio esaminato (2021) ha subito gli effetti peggiori sotto il profilo economico-finanziario, particolarmente evidenti nei conti di FS, pur mostrando nel bilancio consolidato un *trend* positivo.

L'analisi dei conti 2022 consentirà di avere una dimensione maggiormente realistica, in quanto depurata degli effetti del periodo emergenziale, in un contesto nel quale si apprezza la decisa dinamica organizzativa e prima ancora strutturale che ha apportato significative modifiche nel sistema aziendale.

CORTE DEI CONTI – SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

