

*Le informazioni contenute nel presente comunicato non sono destinate alla pubblicazione o alla distribuzione, direttamente o indirettamente, negli Stati Uniti d'America, Canada, Giappone o Australia o in ogni altra giurisdizione in cui sia illecito pubblicare o distribuire il presente comunicato.*

## **GRUPPO FS, PIANO INDUSTRIALE 2022-2031: 190 MILIARDI PER UNO SVILUPPO SOSTENIBILE DI INFRASTRUTTURE E MOBILITÀ A SERVIZIO DEL PAESE**

- **presentato oggi a Roma dalla Presidente, Nicoletta Giadrossi e dall'Amministratore Delegato, Luigi Ferraris**
- **ridefinizione della governance e nuovo assetto organizzativo delle società controllate aggregate in quattro poli di business: "Infrastrutture", "Passeggeri", "Logistica", "Urbano"**
- **fattori abilitanti del piano: innovazione, digitalizzazione e connettività, valorizzazione delle persone**
- **iniziative strategiche per aumentare il grado di autonomia energetica e presidio unico sulle attività internazionali**
- **previste circa 40mila assunzioni nell'arco di piano**
- **al via la nuova campagna istituzionale "Un tempo nuovo"**

Roma, 16 maggio 2022

Una visione strategica e industriale di lungo periodo sostenuta da un piano di investimenti da oltre **190 miliardi** nei prossimi dieci anni. Il **Piano Industriale 2022-2031** del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, che prevede anche una profonda ridefinizione della governance e una nuova struttura organizzativa, è stato presentato oggi a Roma dalla Presidente di FS Italiane, Nicoletta Giadrossi e dall'Amministratore Delegato, Luigi Ferraris.

Il Piano decennale mira a dare **certezza di esecuzione** alle opere infrastrutturali nei tempi previsti; favorire il trasporto collettivo multimodale rispetto al trasporto privato; incrementare, fino a raddoppiare rispetto al 2019, il trasporto merci su ferro; rendere le infrastrutture ferroviarie e stradali più sostenibili, accessibili, integrate efficacemente fra loro e resilienti, incrementandone la dotazione anche per ridurre il gap tra nord e sud del Paese; aumentare il grado di **autonomia energetica** del Gruppo attraverso fonti rinnovabili e contribuire, anche in questo campo, alla transizione ecologica.

Per valorizzare a pieno le potenzialità di tutte le società del Gruppo e contribuire in maniera determinante ad uno sviluppo sostenibile del Paese segnato da eventi straordinari come la pandemia e i conflitti internazionali, è emersa l'esigenza di ridefinire la governance e rivedere la struttura organizzativa in **quattro poli di business**, ognuno con chiari obiettivi strategici: "Infrastrutture", "Passeggeri", "Logistica" e "Urbano".

La nuova organizzazione mira a rafforzare le sinergie di tutte le aziende che operano nel Gruppo e ad aumentare la loro efficienza anche in ottica di pianificazione e progettazione. Hanno contribuito a delineare il nuovo riassetto societario anche lo scenario internazionale e le tensioni geopolitiche che stanno determinando una crescente inflazione, gli effetti della pandemia e quelli del cambiamento climatico sulle infrastrutture,



il tutto unito alla consapevolezza del ruolo che il trasporto, la logistica e le infrastrutture possono svolgere per uno sviluppo sostenibile del Paese.

Fattori abilitanti del Piano Industriale 2022-2031, che ne dovranno sostenere l'attuazione, sono innovazione, digitalizzazione, connettività e valorizzazione delle persone del Gruppo.

Attenzione particolare alla **transizione ecologica**, con attività di efficientamento e riduzione dei consumi, unite a nuove iniziative per valorizzare i propri asset installando impianti di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, per garantire la copertura almeno del 40% del fabbisogno del Gruppo.

In ambito internazionale il Gruppo FS vuole garantire un presidio unico di controllo sull'attività, puntando a generare ulteriore valore nei Paesi dove è già presente: Francia, Spagna, Germania, Grecia, Olanda e Regno Unito. A livello extra-europeo, inoltre, Ferrovie dello Stato punta a esportare know-how integrato anche attraverso partnership.

I ricavi del Gruppo FS nel 2031 sono previsti 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% e all'8,2%.

*“Il Piano Industriale 2022-2031 intende imprimere un’accelerazione agli investimenti e, con una visione di lungo periodo, dare maggiore certezza all’esecuzione delle opere nei tempi previsti. Lavoriamo per rendere le nostre infrastrutture sempre più moderne, interconnesse e resilienti e i servizi di mobilità calibrati sulle diverse esigenze dei nostri clienti. Intendiamo promuovere un trasporto collettivo multimodale, e più sostenibile anche in ambito urbano, raddoppiare la quota di trasporto merci su ferrovia, contribuire alla transizione ecologica non solo rendendo più attrattivo l’uso del treno, il mezzo più ecologico per eccellenza, ma anche autoproducendo da fonti rinnovabili almeno il 40% del nostro consistente fabbisogno energetico. Il Piano prevede l’assunzione nel suo arco temporale di 40mila persone e vede proprio nelle persone il suo principale fattore abilitante, insieme all’innovazione, alla trasformazione digitale e alla connettività. Inizia per noi tutti un Tempo Nuovo e sono certo che proprio le nostre persone, oggi come ieri, sapranno trasformare questo piano in realtà, mostrandosi all’altezza delle sfide che ci attendono”* ha dichiarato Luigi Ferraris, Amministratore Delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

## **Piano Industriale 2022-2031**

### **Contesto di riferimento**

Il Gruppo FS Italiane è al centro del sistema della mobilità del Paese e gioca un ruolo chiave nel suo rilancio e sviluppo in un’ottica di integrazione tra diverse infrastrutture e modalità di trasporto all’insegna della sostenibilità. Con più di 82mila dipendenti, oltre 10mila treni ogni giorno, 1 miliardo di presenze annuali su treni e bus e 45 milioni di tonnellate di merci all’anno, Ferrovie dello Stato Italiane è leader nel trasporto passeggeri e merci su ferro.



La rete ferroviaria gestita da Rete Ferroviaria Italiana è di 16.800 km, di cui circa 700 km di rete sono dedicati ai servizi alta velocità. Il Gruppo gestisce anche una rete stradale di circa 32.000 chilometri.

Il contesto di riferimento e le significative tendenze in atto a livello internazionale, richiedono una forte discontinuità e la definizione di una strategia a 10 anni, che consenta di guardare alle nuove opere nel loro intero ciclo: dalla progettazione alla realizzazione. L'orizzonte decennale permetterà di affrontare le grandi sfide che attendono il Gruppo, a partire da una nuova e diversa domanda di mobilità passeggeri, caratterizzata dal ritorno a livelli pre-Covid dei viaggi di piacere e turismo entro il 2025 e da un efficientamento della catena logistica, per sostenere lo spostamento modale a favore del ferro.

Le attività del Gruppo, inoltre, si confronteranno con uno scenario inflattivo in crescita, lo sviluppo e il recupero di competenze professionali specifiche, eventi climatici sempre più estremi che pongono l'accento sulla rilevanza del tema della sostenibilità ambientale e sulla manutenzione e resilienza delle infrastrutture, l'evoluzione dell'integrazione tra tecnologie e infrastrutture fisiche.

#### **Il nuovo assetto organizzativo: i quattro poli di business**

Ridefinire la governance e rivedere l'organizzazione del Gruppo FS sono requisiti indispensabili per centrare gli sfidanti obiettivi che Ferrovie dello Stato si è posta. La nuova struttura organizzativa, infatti, valorizzerà le potenzialità delle diverse società del Gruppo e le loro sinergie. I quattro nuovi poli di business saranno omogenei per missione e obiettivi. Avranno un ruolo cruciale per sviluppare un sistema di infrastrutture e di mobilità sempre più integrati e sostenibili a beneficio del Paese. Determinante, per procedere in questo percorso, è la revisione dell'assetto regolatorio-normativo, in coerenza con gli obiettivi del Gruppo. I poli di business e le loro principali missioni, in dettaglio, sono:

- **Polo Infrastrutture:** garantire l'esecuzione degli investimenti; massimizzare le sinergie industriali; definire e specializzare i ruoli delle diverse infrastrutture.
- **Polo Passeggeri:** 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.
- **Polo Logistica:** 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.
- **Polo Urbano:** 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".

La holding svolgerà la funzione di indirizzo, coordinamento, controllo strategico e finanziario sulle capogruppo di settore, che svolgeranno una funzione di indirizzo, coordinamento e controllo operativo sulle società appartenenti al polo.



## **Polo Infrastrutture**

Le infrastrutture di trasporto costituiscono la spina dorsale per lo sviluppo economico e sociale del territorio, influenzandone la produttività, facilitando il commercio con altre aree e mercati, migliorando l'inclusione economica e la coesione sociale. Il polo di business "Infrastrutture" sarà determinante per realizzare opere stradali e ferroviarie accessibili, integrate e dialoganti tra loro, in fase di pianificazione, progettazione, sviluppo tecnologico e manutenzione.

Il polo comprenderà infrastrutture fisiche integrate e resilienti, insieme ai servizi di ingegneria per accelerare gli investimenti. Le società del polo saranno Rete Ferroviaria Italiana, Anas, Italferr e Ferrovie del Sud-Est. Capogruppo di settore sarà RFI.

La presenza di RFI e Anas nello stesso polo punta a consentire di massimizzare le sinergie industriali, garantendo piena integrazione delle infrastrutture ferroviaria e stradale. Le due società, insieme, gestiscono circa 50mila chilometri di arterie tra linee ferroviarie e strade; quasi 4mila gallerie a oltre 40mila tra ponti, sottovia e viadotti. Le priorità strategiche sono diverse: realizzare gli investimenti infrastrutturali in tempi certi; migliorare la dotazione infrastrutturale di trasporto del Paese integrando efficacemente la rete ferroviaria e quella stradale con altre infrastrutture e i centri urbani; assicurare sicurezza e resilienza delle infrastrutture in un contesto sempre più sfidante; accelerare la transizione ecologica del Gruppo e del Paese; cogliere le opportunità offerte dalle nuove tecnologie per attività di manutenzione e servizi innovativi.

Gli investimenti del polo sono ambiziosi e per realizzarli, oltre a una visione decennale, sono necessari la certezza della disponibilità dell'investimento e un'analisi costi-benefici indipendente. RFI prevede, nel complesso, circa 110 miliardi di euro di investimenti tra manutenzione straordinaria, tecnologie, reti regionali, connessioni porti/interporti, direttrici di interesse nazionale (Alta Velocità/Alta Capacità), sicurezza e adeguamento, linee turistiche, città metropolitane e connessione aeroporti. Il completamento degli interventi in cantiere sarà determinante per aumentare la regolarità del servizio, con un'estesa introduzione dei sistemi di distanziamento più moderni (ERTMS). Le opere si tradurranno in una riduzione dei tempi di viaggio sulle principali tratte ferroviarie. Qualche esempio: Torino-Genova (da 1h e 40' fino a circa 1h); Milano-Genova (da 1h e 30' a circa 1h); Milano-Trieste (da 4h e 20' a 3h e 50'); Napoli-Bari (da 3h e 35' a 2h); Palermo-Catania (da 3h a 2h); Sassari-Cagliari (da 3h a 2h e 30'). La realizzazione del sottoattraversamento ferroviario di Firenze, inoltre, contribuirà a ridurre i tempi di viaggio sulla dorsale AV Torino-Salerno e a una totale separazione dei flussi Alta Velocità e Regionali nel nodo di Firenze, con un miglioramento della regolarità e un potenziamento dell'offerta di quest'ultimi.

Per quanto riguarda Anas sono previsti investimenti pari a circa 50 miliardi di euro tra sviluppo rete, manutenzione straordinaria e altre attività necessarie al completamento del piano. L'integrazione della società nel polo "Infrastrutture", inoltre, sarà alla base dell'accelerazione del percorso di digitalizzazione e connettività delle strade (Smart Road). Determinante, per massimizzare le sinergie industriali, sarà anche il contributo di Italferr per progettazione e direzione lavori.

Per far sì che Anas diventi parte integrante del gruppo con RFI e Italferr, è necessario affrontare alcuni temi regolatori e legislativi quali, ad esempio, lo snellimento del sistema di regole e delle procedure e la definizione di un “contratto di programma” con impegno di investimento delle opere a vita intera.

### **Polo Passeggeri**

Il polo “Passeggeri” nasce con l’obiettivo di unire le società del Gruppo FS Italiane che si occupano di trasporto di viaggiatori su ferro e gomma per favorire soluzioni integrate di mobilità, aumentare la quota di trasporto collettivo e condiviso e proporre un’offerta sempre più personalizzata e attenta alle esigenze dei singoli passeggeri secondo i principi di sostenibilità ambientale, sociale e di governance. Nel dettaglio, entro il 2031 il Polo investirà circa 15 miliardi.

Capogruppo di settore sarà Trenitalia. Fanno parte del polo anche Busitalia (società che in Italia offre collegamenti con autobus nel trasporto pubblico locale ed extraurbano, e che opera anche in Olanda con la controllata Qbuzz), Ferrovie del Sud Est, che entra a far parte del polo passeggeri con la sua offerta ferroviaria e su gomma nel Salento e Trenitalia Tper (controllata al 70% da Trenitalia) che gestisce, con la flotta più giovane d’Italia, il trasporto ferroviario regionale in Emilia-Romagna.

Il polo “Passeggeri” punta anche allo sviluppo turistico del Paese, offrendo collegamenti frequenti e capillari rivolti a chi sceglie un trasporto green anche per i propri spostamenti per svago e turismo. In quest’ottica rientrano offerte sempre più dedicate agli spostamenti turistici e una maggiore integrazione fra diverse modalità di trasporto unendo le tre porte di accesso del Paese: stazioni ferroviarie, aeroporti e porti. A questo si aggiunge un ulteriore incremento del turismo lento a bordo di treni storici su linee ferroviarie in esercizio o non più utilizzate per la circolazione commerciale che permette di scoprire le bellezze culturali, paesaggistiche e culinarie italiane su convogli che hanno fatto la storia del Belpaese.

L’intermodalità fra i mezzi di trasporto del Gruppo FS Italiane è al centro del polo e la sinergia fra Trenitalia, Busitalia e Ferrovie del Sud Est permetterà innanzitutto di rendere strutturale l’offerta intermodale ferro/gomma, già in alcuni casi best practice, per lo sviluppo del trasporto collettivo e, di conseguenza, delle città e delle aree urbane. I passeggeri potranno, quindi, scegliere un tragitto con più mezzi di trasporto insieme a un’autentica integrazione per la parte digitale e programmi di loyalty dedicati.

La nascita del polo “Passeggeri” garantirà un vantaggio competitivo per la partecipazione a gare pubbliche di trasporto pubblico locale ed extraurbano avendo la possibilità di offrire con unico attore collegamenti capillari e adatti alle necessità del territorio.

Inoltre, sarà possibile per Trenitalia specializzare le differenti tipologie di collegamenti, garantire l’integrazione modale e migliorare la qualità dei servizi, anche del primo e ultimo miglio. Per Busitalia, invece, il Polo farà da volano per la crescita dell’azienda attraverso gare pubbliche e per l’attivazione di servizi ferroviari low cost. Figura centrale sarà il cliente, al quale verranno offerte soluzioni di integrazione modale, anche digitali in ottica

MaaS (Mobility-as-a-Service): un servizio che, grazie ad una piattaforma (digitale), consentirà agli utenti di pianificare, prenotare e pagare più tipi di servizi di mobilità, offrendo loro soluzioni su misura basate sui bisogni individuali.

Il polo sarà così strutturato:

- **Settore a mercato**, senza contributi pubblici, con l'estensione del primo e ultimo miglio in autobus per le località dove le Frecce di Trenitalia non arrivano o in modalità shuttle per raggiungere bacini e territori con una migliore integrazione di orari;
- **Settore regolato**, cioè quello definito da Contratti di Servizio con Stato, Regioni o Comuni con un migliore coordinamento per le gare pubbliche per il servizio su gomma e su ferro, un'offerta volta a soddisfare le esigenze dei bacini per incrementare la quota dei passeggeri e una razionalizzazione dell'offerta;
- **Sviluppo del turismo** con una migliore integrazione dell'offerta a favore degli spostamenti leisure e con lo sviluppo di itinerari con treni storici.

### **Polo Logistica**

Raddoppiare la quota traffico merci su rotaia rispetto al 2019, migliorare i terminal esistenti e crearne di nuovi è l'obiettivo che il Gruppo FS Italiane intende perseguire con la creazione del polo di business "Logistica". Lavorando in un'ottica di sistema sull'intera supply chain, con importanti investimenti che prevedono anche la digitalizzazione della filiera del trasporto merci, Ferrovie dello Stato punta a rendere più competitivo il settore e raggiungere gli obiettivi posti dall'Agenda Onu 2030: aumentare la quota dell'attuale 11% di merci che attualmente viaggia su ferro, a fronte della maggioranza ancora su gomma, e arrivare al 30% come chiede l'Europa. Una quota che deve aumentare rapidamente e che oggi è al di sotto della media europea (19-20%), ben inferiore al dato della Svizzera e dell'Austria (intorno al 35%) e ancor più rispetto agli Stati Uniti (46%).

Capogruppo di settore sarà Mercitalia Logistics. Fanno parte del polo sette società operative a livello nazionale e internazionale, tra cui Mercitalia Rail, la maggiore impresa ferroviaria merci in Italia e una delle principali in Europa, Tx Logistik e Mercitalia Intermodal, il più grande operatore di trasporto combinato strada/rotaia in Italia e il terzo in Europa.

Per raddoppiare la quota di merci movimentata nel 2019 e raggiungere il target al 2031, sono previste una serie di misure in un'ottica di sistema per un totale di quasi 2,5 miliardi di investimenti. La realizzazione di nuovi terminal ferroviari intermodali merci, tecnologicamente avanzati e a basso impatto sull'ambiente, potrà incrementare i volumi di merce, anche nel trasporto intermodale. Non bisogna dimenticare, inoltre, il ruolo delle nuove linee a cui il Gruppo FS sta lavorando, come ad esempio il Terzo Valico dei Giovi: la parte terminale a sud del corridoio Reno-Alpi che potrà trasformare il nodo di Genova nel principale hub lungo la rotta commerciale dall'Estremo Oriente all'Europa, accorciando i tempi di trasporto via mare di circa 5 giorni di navigazione rispetto ai porti del mare del nord come Rotterdam e Anversa. C'è poi il rinnovo della flotta di locomotori e carri, con la sostituzione di 3.400 mezzi e l'ingresso di oltre 3.600 mezzi di nuova generazione, a minor impatto ambientale elettrici e ibridi.



La creazione del polo sarà alla base dell'evoluzione del posizionamento sulla catena logistica, da un ruolo specializzato su selezionati segmenti a operatore di sistema, anche attraverso partnership, maggiore sinergia commerciale e un approccio nuovo per il cliente. Per rendere più efficiente la catena logistica, e sostenere lo spostamento modale a favore del ferro, è auspicabile una revisione della regolamentazione partendo dalla razionalizzazione delle forme di sussidi, secondo una logica intermodale, che può contribuire al riequilibrio a favore della transizione green. Oggi, ad esempio, il pedaggio nel trasporto merci su ferro incide tra il 13% e il 23% sul totale dei costi di produzione, mentre nell'autotrasporto il pedaggio rappresenta meno del 7%. Il trasporto ferroviario, inoltre, si fa carico dei costi di gestione dell'infrastruttura pagando il pedaggio lungo l'intera tratta e per le soste superiori ai 60 minuti, mentre quello su gomma può contare su un'ampia rete stradale e aree a sosta gratuite. Tra le misure necessarie, quindi, c'è la riduzione delle differenze normative e di pedaggio tra il trasporto su gomma e quello su ferro per creare, da un lato, le condizioni e i presupposti per una competizione più equa e, dall'altro, per un'evoluzione del settore che tenga conto di fattori come la sostenibilità ambientale, la sicurezza, i costi esterni del trasporto.

### **Polo Urbano**

La valorizzazione degli asset non più funzionali al servizio ferroviario, e la maggiore attrattività delle stazioni, in chiave di rigenerazione sostenibile delle città, sono i target che dovrà perseguire il polo "Urbano". La crescente urbanizzazione, infatti, porterà i grandi centri urbani a essere il centro nevralgico della partita sulla sostenibilità in futuro considerando che le città, già oggi, sono responsabili per il 40% dell'utilizzo di energia elettrica prodotta a livello globale e per il 70% delle emissioni di gas a effetto serra.

Capogruppo di settore sarà Sistemi Urbani. Del polo fanno parte le società Metropark, RFI e Anas per la parte immobiliare, e Gs Immobiliare. Principale priorità strategica del polo sarà quella di gestire e rigenerare il patrimonio immobiliare del Gruppo, con un investimento da 1,5 miliardi di euro concentrato in circa 24 milioni di metri quadri di suolo in aree limitrofe a strade e ferrovie, che potrebbero essere utilizzati in ottica green per produrre energie pulite, realizzare nuove piantumazioni, creare corridoi verdi e piste ciclabili.

A ciò si aggiunge la trasformazione delle stazioni in centri di servizio e di efficace interscambio tra treno e altre modalità di trasporto, che rafforzerà il ruolo strategico delle stazioni ferroviarie all'interno di un sistema di mobilità integrato, sostenibile e moderno. Leva strategica per dare un volto nuovo alle stazioni, soprattutto nei piccoli centri sempre meno popolati, saranno le connessioni digitali: essenziali per creare la condizione affinché la gente sia invogliata a tornare.

Tra gli obiettivi del polo ci sono anche la gestione integrata dei parcheggi del Gruppo che passeranno da 84 a 250 arrivando così a gestire 20mila posti auto in più, migliaia di colonnine per auto elettriche e nuovi spazi per lo sharing; lo sviluppo di centri di eccellenza per offrire servizi di turn-key, chiavi in mano, a città di medie dimensioni - quelle che hanno tra i 100mila e i 400mila abitanti - per progettare, realizzare, finanziare e gestire infrastrutture per la mobilità sostenibile urbana. Nell'ottica di fare squadra e per

offrire un servizio sempre più completo, inoltre, il polo “Urbano” lavorerà ad accordi anche con altre società partecipate dello Stato.

### **I fattori abilitanti: le persone**

Il pieno e convinto coinvolgimento delle oltre 82mila persone che lavorano nel Gruppo FS, la loro motivazione e valorizzazione, la ricerca e attrazione di nuovi talenti, rappresenta uno dei fattori abilitanti non solo del Piano Industriale 2022-2031, ma anche della concreta realizzazione degli obiettivi e delle opportunità che il PNRR offre.

La valorizzazione del capitale umano in Ferrovie dello Stato è centrale e determinante, con la formazione continua che è considerata un elemento qualificante. Nell’arco di piano sono previste circa 40mila assunzioni. Driver strategici saranno: premiare i talenti, sostenere l’inclusività, garantire la sicurezza in ogni ambito lavorativo, favorire il ricambio professionale e identificare e preparare la leadership del futuro.

Per colmare il gap di figure professionali nel settore dell’Ingegneria e delle Costruzioni e per arginare il potenziale rischio di carenza di risorse, il Gruppo sta lavorando, tra l’altro, per rivedere le politiche di recruiting e di gestione delle risorse, oltre a rafforzare collaborazioni con le Università.

### **I fattori abilitanti: innovazione e digitalizzazione**

Macro-trend in materia di tecnologia, innovazione e digitale, come ad esempio l’automazione, il calcolo automatico di futura generazione e l’intelligenza artificiale impiegata, stanno rivoluzionando la società e l’economia.

Il Gruppo FS punta a identificare innovazione, digitalizzazione e connettività come fattori abilitanti del Piano Industriale per rendere gli utenti più connessi e cogliere le opportunità offerte da un’innovazione più pervasiva, facendo leva anche sull’importazione di esperienze esterne.

Obiettivi strategici di Ferrovie dello Stato, in tal senso, sono il sostegno della trasformazione digitale del Gruppo, per assicurare il completamento dei progetti Digital e presidiare le piattaforme digitali chiave con una forte attenzione alla cultura del dato a supporto delle decisioni.

Il Gruppo ha elaborato una serie di iniziative strategiche che porterà avanti attraverso sei piattaforme digitali:

- **Piattaforma "Resilience"** per il monitoraggio delle infrastrutture stradali e ferroviarie;
- **Piattaforma di smart mobility passeggeri** (es. armonizzazione orari, pianificazione viaggi, bigliettazione, gestione parcheggi);
- **Piattaforma per la logistica integrata**
- **Piattaforma per "l'orario intelligente"** per conciliare bisogni manutentivi e livello di servizio;
- **Piattaforma pagamenti di Gruppo**
- **Gigabitrail** per connettere l’infrastruttura ferroviaria.



### **Energia e transizione ecologica**

Agli obiettivi fin qui elencati si associa un'attenzione particolare alla transizione ecologica, con un piano di efficientamento e riduzione dei consumi e una serie di attività finalizzate all'autoproduzione da fonti energetiche rinnovabili. Le attività del Gruppo, infatti, richiedono un elevato consumo di energia annuo pari a circa il 2% della domanda nazionale.

Per questa ragione, Ferrovie dello Stato, punta a valorizzare o a riconvertire parte dei propri asset installando impianti di produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili, per garantire la copertura almeno del 40% del fabbisogno del Gruppo.

Un'attività da svolgere in ottica di prosumer, per incrementare l'efficienza interna e contribuire al perseguimento nazionale degli obiettivi della transizione ecologica, anche con un piano che permetterà di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> di circa 7,5 milioni di tonnellate annue grazie alle iniziative di business e allo shift modale verso il ferro: passaggio che, nel trasporto passeggeri, permetterà una riduzione di circa 2,8 milioni di tonnellate all'anno; mentre in quello merci la diminuzione sarà di circa 2,9 milioni di tonnellate annue.

L'attività focalizzata su tematiche prevede un perimetro costituito da:

- Presidio unico di Gruppo
- Presidio e sviluppo delle nuove opportunità di business
- Potenziamento di accordi in essere con operatori del settore e scouting di nuove partnership per sviluppo know-how
- Coordinamento e controllo delle attività di produzione/consumo energetico di Gruppo
- Coordinamento e sviluppo di soluzioni innovative.

### **Presenza internazionale del Gruppo**

Nel Piano Industriale 2022-2031 risultano sempre più centrali le attività internazionali del Gruppo FS Italiane che intende porsi come una "multidomestic company" in Europa, che sta diventando ormai mercato domestico grazie alla crescente liberalizzazione e alla spinta verso un trasporto collettivo e condiviso. Lo sviluppo di una strategia internazionale per tutte le società del Gruppo prevede un incremento dei ricavi da 1,8 miliardi di euro (nel 2019) a circa 5 miliardi di euro nel 2031.

Per quanto riguarda i servizi di trasporto, il Gruppo FS Italiane e, in particolare Trenitalia e Busitalia, sono presenti in diversi Paesi europei. In Francia, dove da dicembre 2021 è stata avviata l'offerta di servizi ad alta velocità fra Milano e Parigi passando da Torino e Lione e potenziata anche con i collegamenti fra Parigi e Lione. In Gran Bretagna con Trenitalia c2c, controllata da Trenitalia UK che ha rafforzato la sua presenza grazie all'assegnazione della concessione per gestire una delle tratte ferroviarie più importanti la Londra-Glasgow, a cui si aggiungeranno i servizi sulla nuova linea ad alta velocità (*High Speed 2*) che collegherà Londra con Birmingham e Manchester. In Germania e in Repubblica Ceca con Netinera. In Grecia dove sono stati attivati collegamenti più veloci fra Atene e Salonicco e sviluppati servizi a favore del passeggero e dell'intermodalità. In



Spagna, dove il *Frecciarossa* 1000 viaggerà fra le principali città del Paese entro la fine del 2022 e in Olanda, grazie a Qbuzz, operatore su gomma nel trasporto pubblico locale che sta sviluppando importanti soluzioni per favorire un trasporto più sostenibile con una propria flotta di bus a idrogeno.

### **Un tempo nuovo**

Al via la nuova campagna istituzionale “Un tempo nuovo” che accompagna il Piano Industriale 2022-2031 del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Il payoff sottolinea l'importanza del momento storico che stiamo vivendo, in un mondo che ha bisogno di reagire e tenere insieme percorsi ed esigenze diverse, per guardare con fiducia alle opportunità che il futuro ci riserva. Una visione nuova della vita e una conquista della leggerezza che può avvenire soltanto con strumenti solidi, qualità e valore. La campagna è pianificata sulle maggiori emittenti tv nazionali, sulle testate online e sui canali social. Nella campagna stampa e nelle affissioni, la campagna è focalizzata sulle persone, abilitatore strategico del Piano Industriale.

#### *Disclaimer*

*Questa pubblicazione (e le informazioni in essa contenute) non è destinata alla distribuzione, direttamente o indirettamente, negli o negli Stati Uniti d'America (inclusi i suoi territori e possedimenti di qualsiasi Stato degli Stati Uniti d'America o del Distretto di Columbia) e deve non essere distribuita a U.S. Persons (come definito ne Regulation S dello U.S. Securities Act del 1933, come modificato ("Securities Act")) o in qualsiasi giurisdizione in cui tale distribuzione o pubblicazione sarebbe illegale. La presente pubblicazione (e le informazioni in essa contenute) non costituisce né fa parte di alcuna offerta di vendita né una sollecitazione di alcuna offerta di acquisto o sottoscrizione di titoli né vi sarà alcuna offerta di titoli in qualsiasi giurisdizione in cui tale offerta o vendita sarebbe essere illegale. Nessun titolo è stato e non sarà registrato ai sensi dello US Securities Act del 1933, come modificato, e non può essere offerto o venduto negli Stati Uniti d'America in assenza di registrazione o di un'esenzione applicabile dai requisiti di registrazione. Questa pubblicazione non è un'offerta di vendita di titoli negli Stati Uniti d'America, in Italia, nel Regno Unito, in Canada, in Giappone o in Australia o in qualsiasi altra giurisdizione. La presente pubblicazione non costituisce un'offerta pubblica di prodotti finanziari in Italia ai sensi dell'articolo 2, lettera (d), del Regolamento (UE) 2017/1129.*