

- al realizzarsi delle condizioni oggettive per l'adozione del modulo di condotta ad "agente unico".
- alla modifica della disciplina relativa allo sconto K2;
- alla adozione da parte delle imprese ferroviarie dei "sottosistemi di bordo" che devono interagire con i sottosistemi di terra al fine del funzionamento del sistema ad agente unico nel contesto del Sistema di controllo della marcia del treno (Scmt);
- il giudizio (R.G. 4775 del 2007) con cui Rfi ha chiesto l'annullamento della decisione DD 30 marzo 2007 dell'Ursf con la quale si statuiva l'erroneità dell'interpretazione data da Rfi in ordine agli aggiornamenti apportati per il 2007 al § 5.2.5. sostenendo che *"...non risulta ancora perfezionato l'addendum al contratto di programma e, quindi, non sono assicurati né resi disponibili i finanziamenti per l'applicazione dello sconto per l'anno 2006 che, sulla base della disciplina complessiva della materia riguardante lo sconto, lo Stato eroga al gestore dell'infrastruttura e quest'ultimo trasferirà alle imprese ferroviarie sotto forma di sconti trasparenti e non discriminatori. Analoga situazione permane per il 2007"*.

### **Contenzioso comunitario**

Le Autorità italiane stanno curando l'interlocuzione con la Commissione europea riguardo alla procedura avviata dalla Commissione europea nel 2014 ai sensi dell'art. 108 par. 2 del TFUE per alcune operazioni di "asset allocation" infragruppo (caso SA32179) riguardanti trasferimenti a titolo gratuito da Rfi a Società del Gruppo di attivi finanziati con fondi pubblici che possono determinare un ingiustificato vantaggio economico per le società riceventi. Ci si riferisce, fra l'altro, all'assegnazione da parte di Rfi a Trenitalia di impianti di manutenzione dei rotabili e di aree adiacenti per 621 mln di euro e da Rfi a Fs Logistica di impianti, scali merci per oltre 268 mln di euro, di compendi immobiliari per oltre 151 mln di euro.

### **Contenzioso lavoro**

Rfi ha riferito che le aree di riferimento del contenzioso del lavoro riguardano principalmente l'esposizione all'amianto, la costituzione del rapporto di lavoro, i licenziamenti, le mansioni superiori, le differenze economiche. L'importo stimato da Rfi al 31 dicembre 2014 in caso di soccombenza relativa al contenzioso giudiziale è pari a circa 28,1 milioni di euro mentre quello relativo al contenzioso stragiudiziale è di 29 milioni di euro.

## Arbitrati

E' noto che la legge 190/2012, entrata in vigore nel novembre 2012, nel novellare le disposizioni in tema di arbitrato,<sup>34</sup> ha ristretto le possibilità di accesso all'arbitrato disponendo che “le controversie sui diritti soggettivi, derivanti dall'esecuzione dei contratti pubblici possono essere deferite ad arbitri, previa autorizzazione motivata da parte dell'organo amministrativo della Società” e che “l'inclusione della clausola compromissoria, senza preventiva autorizzazione, nel bando o nell'avviso con cui è indetta la gara ovvero, per le procedure senza bando, nell'invito, o il ricorso all'arbitrato, senza preventiva autorizzazione, sono nulli”. La menzionata disposizione non trova applicazione nei confronti degli arbitrati conferiti o autorizzati prima della data di entrata in vigore della citata legge<sup>35</sup>.

In tale direzione l'articolo 4 del Contratto di programma Parte investimenti 2012-2016, nella versione approvata con d.i. Mit/Mef n. 158 del 18 maggio 2015 ha espressamente disposto l'obbligo di “*non prevedere la clausola arbitrale nei propri contratti con soggetti terzi, ovvero nei contratti delle società controllate dal Gestore con i soggetti terzi, né attivare la predetta clausola ove la stessa fosse già prevista nei medesimi contratti già in vigore*”, fatti salvi i “*casi preventivamente autorizzati dal Ministero*”.

Rfi ha riferito che nel 2014 non risultano procedimenti arbitrali pendenti.

L'evoluzione del periodo ha evidenziato la definizione degli arbitrati in essere ed il riconoscimento ai General Contractor di una percentuale ridotta del *petitum* reclamato. I riconoscimenti in questione sono stati, in larga parte, relativi a componenti che costituiscono un incremento del valore delle opere eseguite nonché degli interessi dovuti per il differito pagamento dei maggiori costi di costruzione.

Nel corso del 2014 è andato in definizione il giudizio sul lodo arbitrale tra Rfi e FIAT relativo alla Trattata AV/AC Novara – Milano. Nel dicembre 2015 è stata pronunciata la Sentenza della Corte d'appello di Roma che ha accolto l'impugnazione di Rfi e ha dichiarato la nullità del Lodo, la condanna di FIAT alla restituzione con gli interessi della differenza fra quanto a suo tempo pagato da Rfi in esecuzione del lodo (187 milioni di euro) e la minor somma cui FIAT ha diritto all'esito del giudizio di appello (10 milioni di euro)

Il 17 settembre 2014 Rfi ha impugnato il Lodo arbitrale Rfi COCIV emesso il 21 giugno 2013 avente ad oggetto gli importi relativi a talune progettazioni del medesimo Consorzio relative alla Trattata AV/AC Terzo Valico dei Giovi. In data 29 gennaio 2015 ha depositato comparsa di costituzione e

<sup>34</sup> La novella è contenuta ai commi da 18 a 25 dell'art. 1 della legge n. 190/2012

<sup>35</sup> Sul tema dei procedimenti arbitrali è stata emanata la Direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti n. 24189/2012.

risposta con impugnazione incidentale condizionata e la prima udienza innanzi alla Corte di Appello di Roma.

Il data 25 settembre 2015 la Corte d'Appello di Roma ha dichiarato la nullità del lodo Rfi STRABAB relativo alle riserve per lavori di raddoppio della linea ferroviaria Cagliari-Golfo Aranci nel tratto Decimomannu-San Gavino, impugnato da Rfi nel dicembre 2012.

## 17. Andamento della gestione delle principali società partecipate da Rfi

Nel 2014 il valore netto delle partecipazioni di Rfi, pari a 133 milioni di euro, evidenzia un decremento per oltre 95 milioni di euro a causa dell'operazione di scissione della partecipazione in Lyon Turin Ferroviaire Sas per 95 milioni di euro.

Le tabelle seguenti evidenziano la consistenza ad inizio e fine esercizio delle partecipazioni in esame, raggruppate per categoria, e le relative variazioni intervenute nell'anno 2014 e 2013.

Tabella 28 - Valore partecipazioni: imprese controllate e collegate 2012-2014

Tipologia di Finanziamento	Valore netto al 31.12.2012	Valore netto al 31.12.2013	Valore netto al 31.12.2014
Partecipazioni in:			
Imprese controllate	77.259	77.215	77.199
Imprese collegate	102.985	102.794	7.514
Altre imprese	49.052	49.052	49.012
<b>Totale</b>	<b>229.295</b>	<b>229.060</b>	<b>133.725</b>

Fonte RFI

La sottostante tabella espone sinteticamente il dettaglio del valore delle partecipazioni più rilevanti di Rfi nel 2014 e nel 2013.

Tabella 29 - Dettaglio valore netto partecipazioni in società controllate e collegate

	2013	2014	Differenza
(migliaia)			
<b>Partecipazioni in imprese controllate</b>			
Nord Est Terminal SpA in liquidazione	993	977	-16
Tunnel Ferroviario del Brennero - Società di partecipazioni Spa	48.455	48.455	-
Terminal Italia Srl	6.538	6.538	-
Bluferries Srl	21.229	21.229	-
<b>Partecipazioni in imprese collegate</b>			
LTF Sas	95.121	-	-95.121
Quadrante Europa Terminal			-
Gate SpA	7.673	7.514	-159
<b>Altre Imprese</b>			
Isfort SpA	48	48	-
Stretto di Messina Spa in liquidazione	48.882	48.882	-
Interporto Marche Spa	82	82	-
Consorzio Osservatorio	40	-	40
<b>Totale</b>	<b>229.061</b>	<b>133.725</b>	

La tabella che segue espone le partecipazioni di Rfi.

Tabella 30 - Società partecipate

Società partecipate		Capitale sociale	Valore nominale unitario	N. Azioni possedute	% di partecipazione di Rfi
Controllate	BLUFERRIES S.r.l.	20.100.000,00	€ 20.100.000,00	n° 1 quota	100
	T.F.B. S.p.A.	N. 195.790.910 (2013) n° 163.292.910 (2012)	€ 1,00	N° 167.964.435 (2013) n° 139.613.723 (2012)	85,79
	Terminali Italia S.r.l.	Capitale sociale € 7.345.686,00 (2013) € 11.237.565,00 (2012)	€ 6.537.985,53 (2013) € 10.001.930,25 (2012)	n° 1 quota	89,004
	N.E.T. S.p.A. In liquidazione	n° 1.560.000	€ 1,00	n° 795.600	51
Collegate	L.T.F. Sas	n° 2.000	€ 500,00	n° 1.000	50
	Quadrante Europa S.p.A.	n° 16.876.000,00	€ 1.000,00	n° 8.438	51
Altre	Stretto di Messina	n° 74.259.650	€ 5,16	n° 9.653.755	13
	ISFORT S.p.A.	n° 663.000	€ 1,00	n° 37.050	5,588
	Interporto Marche S.p.A.	€ 11.581.963,00 (2013) € 10.547.529,00 (2012)	€ 1,00	n° 82.117	0,71
	Consorzio Osservatorio	Fondo Consortile € 400.000		€ 40.000	10.000

Rfi non redige un bilancio consolidato con le controllate e partecipate, la cui formulazione resta, invece, affidata alla Capogruppo Ferrovie dello Stato spa<sup>36</sup>. Di seguito vengono riportati i principali fatti gestionali, i caratteri proprietari e i principali risultati economici delle società controllate da Rfi.

### **17.1 Blufferries S.r.l. (100%)**

La Società, costituita in data 4 novembre 2010, a seguito del conferimento del ramo navigazione da Rfi con efficacia 1° giugno 2012 possiede un capitale sociale di 20,1 milioni di euro, interamente detenuto da Rfi. Il suo oggetto sociale consiste nel trasporto marittimo di persone, automezzi e merci; gestione e commercializzazione delle proprie linee marittime nonché gestione dei servizi connessi a dette attività; svolgimento e fornitura di tutte le operazioni e servizi portuali ai mezzi navali sugli approdi; gestione, armamento, locazione e noleggio di navi proprie o di terzi; acquisto e vendita di navi ed esercizio della navigazione e del rimorchio, sia con navi proprie che di terzi. Rfi ha riferito che la Blufferries ha chiuso il 2014 con un risultato di esercizio, dopo le imposte, positivo per circa 1,2 milioni di euro, più che raddoppiato rispetto a quello dell'esercizio precedente. Tale risultato è stato raggiunto attraverso un contenimento dei costi operativi la cui contrazione ha largamente compensato una modesta riduzione dei ricavi operativi. Il margine operativo lordo (MOL) è aumentato di 1,2 milioni di euro in valore assoluto. Si ricorda che, a seguito della liquidazione del Consorzio Metromare, tale servizio è stato garantito per tutto il 2014 esclusivamente dalla Blufferries e che questo è proseguito anche all'inizio del 2015 con un nuovo modello di esercizio ferroviario, secondo quanto proposto dal MIT nel dicembre 2014. Il Pi 2014-2017, infine, ha previsto l'operazione di valorizzazione delle attività svolte dalla società Blufferries.

### **17.2 Terminali Italia S.r.l. (89%)**

La Società è stata costituita in data 16 maggio 2008 dalla consociata CEMAT con capitale sociale di 10 mila euro. La Società ha per oggetto la gestione e l'esercizio di centri attrezzati per i trasporti intermodali anche a servizio di interporti o infrastrutture similari nazionali ed internazionali e l'esecuzione di servizi terminali, nonché la gestione e l'esercizio di scali ferroviari per trasporti nazionali ed internazionali; la costruzione, l'acquisto, il noleggio, l'impiego, la riparazione e la manutenzione di mezzi e delle attrezzature di ogni tipo e tecnica, funzionali ai trasporti intermodali anche per conto terzi. Si ricorda che a seguito della registrazione in bilancio 2012 di una perdita d'esercizio di 1,9 milioni di euro e risultando le perdite accumulate maggiori di 1/3 del Capitale Sociale, gli Amministratori hanno proceduto in data 8 maggio 2013 ad una riduzione del Capitale

<sup>36</sup> Comma 3 dell'art. 27 del d.lgs. n. 127/1991.

Sociale, portandolo da 11,2 milioni euro agli attuali 7,3 milioni di euro. Esso è detenuto da Rfi in quota dell'89 per cento e da CEMAT in quota dell'11 per cento.

La Società nel 2014 ha gestito complessivamente l'attività in 14 terminali di proprietà di Rfi, 2 di proprietà di Fsi Logistica e 2 di proprietà di soggetti terzi (Brindisi Polimeri e Verona 3° modulo). Tra quelli di proprietà di Rfi, 2 sono stati sub-affidati ad altro operatore del gruppo Fsi prima del 2014 (Roma Smistamento e Marcianise, i cui contratti sono stati rinnovati a febbraio 2014), mantenendosi in capo a Terminali Italia gli obblighi pubblicitari. L'attività presso Livorno e Villaselva è stata appaltata a terzi con intestazione dei rapporti contrattuali verso la clientela in capo a Terminali Italia e concessione dell'autoproduzione dei propri servizi alle aziende appaltatrici. Il 2014 si è chiuso con un totale di 723.445 unità di carico movimentate considerando unicamente l'attività di trasporto combinato. Il confronto con l'anno precedente delle unità di carico movimentate complessivamente evidenzia un aumento di produzione pari al 2 per cento circa. Escludendo i *terminal* affidati ad altri operatori o retrocessi, l'incremento complessivo sui rimanenti *terminal* risulta pari ad una percentuale del 3,9 per cento. Rfi ha evidenziato che l'esercizio 2014 ha registrato pertanto un risultato economico in deciso miglioramento, che ha visto passare il risultato operativo dai 744 mila euro del 2013 ai 2.877 mila euro, ed il risultato netto positivo, da 302 mila euro a 2.121 mila euro.

### **17.3 Tunnel Ferroviario del Brennero – TFB (86,10%)**

L'oggetto della Società consiste nella “gestione della partecipazione al capitale sociale della Società Galleria di Base del Brennero BBT SE e dell'eventuale diverso soggetto promotore della galleria ferroviaria di base del Brennero”.

I principali eventi dell'anno si riferiscono al rinnovo degli Organi societari ed a interventi sul Capitale Sociale nonché all'aumento della partecipazione nella Società BBT SE. In particolare, si segnala che in data 1 ottobre l'Assemblea dei Soci, in seduta straordinaria, ha deliberato il VI aumento di capitale in forma scindibile fino ad un massimo di 195.000.000 euro da eseguirsi entro il 31 dicembre 2015; ha inoltre deliberato la prima *tranche* di aumento del capitale pari a 53.000.000 euro e conferito mandato al Consiglio di Amministrazione di chiedere ai Soci le *tranche* successive in funzione delle effettive necessità della partecipata BBT SE. In data 15 dicembre si è concluso il processo di esecuzione della prima *tranche* del VI aumento di capitale e in data 30 dicembre sono stati completati i relativi adempimenti pubblicitari di legge. A tal proposito si ricorda che il capitale sociale complessivo al 31 dicembre 2014 ammonta a 248.791 mila euro ed è composto da n. 248.790.910 azioni del valore nominale di 1 euro ciascuna. La quota di spettanza di Rfi a seguito

della sottoscrizione delle quote inoplate ammonta a 214.199 mila euro, passando dall'85,79 per cento all'86,10 per cento del capitale complessivamente sottoscritto. Nel 2014 TFB ha effettuato conferimenti in conto riserva di capitale alla partecipata BBT SE per un ammontare di 50.000.000 euro di cui 15.000.000 per le attività relative alla Fase IIA e 35.000.000 per le attività di Fase III. Detti conferimenti derivano da risorse residuali del V aumento di capitale eseguito al 31 dicembre 2013 e da quota parte della prima tranche del VI aumento di capitale eseguita nel quarto trimestre 2014. Rfi ha evidenziato che TFB ha chiuso l'esercizio 2014 con un risultato economico positivo netto di 291 mila euro dovuto esclusivamente ai proventi finanziari derivanti dalle giacenze bancarie. Il risultato è stato leggermente inferiore rispetto all'esercizio precedente, in dipendenza delle differenti condizioni socio economiche espresse attraverso i tassi bancari. La Società registra inoltre un risultato operativo negativo dovuto alle spese di gestione della società.

#### **17.4 Nord-Est Terminal S.p.A. in liquidazione (51%)**

In data 21 luglio 2009 l'Assemblea dei Soci, a seguito del protocollo di intenti del 7 maggio 2009, nel quale il socio di maggioranza Rfi manifestava la necessità di un più efficiente riassetto organizzativo dei servizi all'interno degli impianti merci, ha deliberato la messa in liquidazione della società e la nomina del Collegio dei Liquidatori. Le attività di liquidazione sono iniziate il 5 agosto 2009, data in cui gli amministratori hanno redatto la loro ultima situazione patrimoniale ed i liquidatori hanno predisposto il bilancio iniziale di liquidazione. Le attività di liquidazione sono, al 31 dicembre 2014, ancora in corso.

#### **17.5 Bari fonderie meridionali (100%)**

Rfi ha deciso l'acquisito della società Bari fonderie meridionali (Bfm) con atto definitivo del 29 dicembre 2015, società specializzata nella produzione di componenti per infrastrutture ferroviarie con l'obiettivo di internalizzare la produzione di alcune speciali componenti ferroviarie, ed ampliare la filiera produttiva già assicurata dalle altre Officine del gruppo tra le quali quelle di Pontassieve, Catanzaro, Bologna e di Marco Morino, anche al fine di ottimizzare i costi di approvvigionamento e aumentare il proprio know-how. L'investimento complessivo di Rfi è di circa 6,5 milioni di euro. Il complesso produttivo di Bfm si sviluppa su di una superficie di circa 130 mila metri quadrati nei quali sono dislocati la fonderia e l'officina meccanica. Rfi ha comunicato che Bfm ha una produzione annua di oltre 1.800 "cuori" in acciaio fuso al manganese per scambi ferroviari che sono necessari al fabbisogno di Rfi che ha incontrato difficoltà tecniche negli approvvigionamenti dovuti sia alla difficoltà di reperire sul mercato europeo simili compenti, sia alla situazione di concordato preventivo in cui si è trovata Bfm sin dal novembre 2014.

## **18. Il sistema tariffario elettrico e la rete elettrica**

L'articolo 29 della legge 11 agosto 2014, n. 116, circoscrive l'applicazione delle tariffe elettriche agevolate di cui gode Rfi ai soli consumi relativi al servizio di trasporto ferroviario universale e al trasporto ferroviario e delle merci transfrontaliero. A partire dal 2015, dunque, gli altri tipi di trasporto (alta velocità e merci), sono assoggettati al pagamento dell'energia elettrica secondo i costi effettivi del servizio. La richiamata legge n. 116/2014 per quanto attiene al servizio ferroviario universale e al trasporto ferroviario e delle merci transfrontaliero dispone il divieto di traslazione dei maggiori oneri sui prezzi, mentre per gli altri tipi di trasporto è stato introdotto un criterio di gradualità per tale traslazione. Alla luce di quanto sopra Rfi, in considerazione del maggior costo dell'energia, nell'applicare il pedaggio in assenza di un adeguamento della tariffa, dovrà sostenere il relativo onere.

Nel dicembre del 2015 si è conclusa la cessione, avviata ai sensi della l. n. 190/2014, a favore di Terna SpA della rete elettrica già di proprietà di Rfi, costituita da 8.379 Km di elettrodotti, da 350 stazioni elettriche, dal contratto per il passaggio della fibra ottica di proprietà di BasicTel S.p.A. nonché da tutti i diritti e i rapporti accessori ad un valore complessivo di 757 milioni di euro come stabilito dall'Autorità per l'energia elettrica, il gas e il sistema idrico.

Rfi ha evidenziato che, essendo il valore della partecipazione di Fsi in Self post scissione pari a 387 mln di euro e le risorse finanziarie da destinare alla copertura degli investimenti sulla rete ferroviaria pari a 272 mln di euro, si genera una plusvalenza da cessione di 98 mln di euro.

## CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Rfi nel 2014 non ha confermato il trend fatto registrare negli esercizi precedenti, anche a causa di numerosi elementi di discontinuità normativa che hanno determinato rilevanti impatti negativi sul risultato di esercizio che si attesta a 140 milioni di euro in considerevole diminuzione rispetto al risultato conseguito nel 2013 (-48,7 per cento). I ricavi operativi hanno evidenziato un decremento, rispetto all'esercizio 2013 (-7,21 per cento), attestandosi a 2.483 mln di euro a fronte di una contestuale riduzione dei costi operativi del 5,90 per cento. Con riferimento ai ricavi operativi, si evidenzia, nello specifico, che i ricavi da pedaggio sulle linee AV registrano un decremento di 52 mln di euro (-4,71 per cento sul 2013), i contributi dallo Stato diminuiscono di 74,89 mln di euro (-7,12 per cento sul 2013), i ricavi per servizi accessori alla circolazione diminuiscono di 17 mln di euro (-30,38 per cento sul 2013). Dal lato dei costi operativi si rileva la significativa riduzione rispetto all'esercizio precedente di 127,3 mln di euro. Il costo del personale registra una riduzione di 23 milioni di euro (-1,59 per cento sul 2013) attestandosi a 1.433 mln di euro (+0,3% sul 2012). Il costo del personale rappresenta oltre il 70 per cento dei costi operativi e il 58 per cento circa dei ricavi operativi.

In tale contesto, il margine operativo lordo (Ebitda) pari a 451 milioni di euro risulta in diminuzione del 13 per cento sul 2013 e anche l'Ebit attestandosi a 350,2 mln di euro risulta in diminuzione di 37 mln di euro rispetto al 2013 (-9,56 per cento). Permane negativo il saldo della gestione finanziaria con una variazione del 30 per cento sul 2013. Il patrimonio netto ammonta, al 2014, a 33.279,8 mln di euro rimanendo sostanzialmente invariato rispetto al periodo precedente (-10 mln di euro sul 2013).

L'Assemblea ha deliberato di approvare il bilancio 2014 e destinare l'utile di 140 milioni di euro come segue: 7 milioni di euro a riserva legale, 100 milioni di euro a utili da riportare a nuovo, 33 milioni di euro all'Azionista a titolo di dividendo, con la precisazione che una quota pari a euro 23 milioni di euro è destinata al perseguimento dell'obiettivo di contenimento della spesa pubblica in ossequio a quanto previsto dall'art. 10, comma 12, della legge n. 11/2015.

Il CdA, scaduto nel maggio 2013 con l'approvazione del bilancio di esercizio 2012, è rimasto in regime di "prorogatio" fino al rinnovo avvenuto il 19 febbraio 2014. In tale data, si è tenuta l'Assemblea dei soci che ha nominato i nuovi amministratori fino all'approvazione del bilancio di esercizio 2016. Nel novembre 2015 il Presidente di Rfi ha rassegnato le proprie dimissioni dall'incarico a seguito del suo coinvolgimento in un procedimento giudiziario e in data 17 maggio 2016 è stato nominato il nuovo Presidente.

Il Collegio sindacale, cessato dalle funzioni con l'approvazione del bilancio di esercizio 2013, ha proseguito l'attività in regime di "prorogatio" fino al suo rinnovo avvenuto in data 24 luglio 2014. Rfi è interessata da importanti innovazioni sollecitate sia dalla Direttiva 34/2012 cd. "Recast" recepita dal d.lgs. n. 112/2015, sia dall'Autorità di regolazione dei trasporti (ART) finalizzate ad accelerare il processo di integrazione del settore dei trasporti e, in particolare, migliorare l'efficienza e la competitività della rete e del mercato ferroviario europeo. Di particolare rilievo appaiono sia la deliberazione ART n. 70/2014, con la quale sono stati ridefiniti i criteri per la determinazione del canone di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria Av passato da 12,81 euro/treno\*km a 8,20 euro/treno\*km (-36 per cento circa), sia la deliberazione ART n. 96 del 13 novembre 2015 con la quale sono stati altresì definiti i principi e i criteri in materia di condizioni economiche di offerta e di obblighi di contabilità regolatoria nonché i corrispettivi e i canoni per i servizi afferenti all'infrastruttura nazionale non ricompresi nel Pacchetto minimo di accesso.

Tra le criticità riscontrate nel periodo si segnalano, come più volte richiamato nei precedenti referti, la tardiva approvazione del CdP investimenti per il periodo 2012-2016, nonostante la procedura accelerata prevista dall'articolo 1, comma 10 della legge n. 164/2014, e la necessità della previsione di appostare nel bilancio di Rfi uno specifico fondo a copertura degli oneri che deriveranno dall'esecuzione della sentenza del Consiglio di Stato n. 1345/2014 in tema di sconto "K2" ex dm 44T/2000.

PAGINA BIANCA

## **ALLEGATO E APPENDICE**

PAGINA BIANCA

## ALLEGATO

### **PRINCIPALI SOCIETÀ CHE NELL'AMBITO DELLA HOLDING FSI SI OCCUPANO DI ATTIVITÀ E SERVIZI CONNESSI CON LA GESTIONE DELL'INFRASTRUTTURA FERROVIARIA.**

- Italferr, che offre servizi nel campo dell'ingegneria dei trasporti e nella progettazione e realizzazione delle opere, è la società del Gruppo Fsi cui è affidata la responsabilità di progettare e verificare la realizzazione degli interventi infrastrutturali e tecnologici, previsti nei piani di investimento e di potenziamento del trasporto ferroviario. La Italferr opera sia a livello nazionale che internazionale nel settore dei trasporti tradizionali, dell'alta velocità/alta capacità e metropolitani. Fornisce servizi ad alto contenuto tecnologico ed innovativo nell'ambito dell'ambiente, della sicurezza e garantisce, attraverso le competenze dell'ingegneria integrata e di sistema, un presidio globale dei progetti affidati, dallo studio di fattibilità all'attivazione dell'opera/impianto;
  - Ferservizi S.p.A. che gestisce le attività di supporto al core business: acquisti di Gruppo, servizi immobiliari, gestione e valorizzazione del patrimonio immobiliare, gestione amministrativa, servizi informatici e tecnologici;
  - FS Logistica che offre servizi di deposito, handling, gestione degli ordini dagli stabilimenti di produzione fino al mercato di consumo della grande distribuzione organizzata, progettazione e realizzazione di infrastrutture;
  - Grandi Stazioni SpA società partnership tra Ferrovie dello Stato e al 40 per cento da Eurostazioni Spa (Edizione Srl -Gruppo Benetton-, Vianini Lavori Spa -Gruppo Caltagirone-, Pirelli & C. Spa -Gruppo Pirelli- e SnCF Participations S.A. (Société Nationale des Chemins de Fer) con l'obiettivo di riqualificare, valorizzare e gestire le quattordici principali stazioni ferroviarie italiane (Milano Centrale, Torino Porta Nuova, Genova Brignole e Genova Piazza Principe, Venezia Mestre e Venezia S. Lucia, Verona Porta Nuova, Bologna Centrale, Firenze S.M. Novella, Roma Termini, Roma Tiburtina, Napoli Centrale, Bari Centrale e Palermo Centrale);
  - Centostazioni SpA società partnership tra FSI e Archimede 1 - Gruppo SAVE, impegnata nella riqualificazione, valorizzazione e gestione di 103 stazioni ferroviarie in 20 Regioni italiane;
  - Busitalia – Sita Nord Srl che si occupa di trasporto persone con autobus prevalentemente nel trasporto pubblico locale (TPL) offrendo, direttamente o tramite società controllate, numerosi collegamenti urbani ed extraurbani in Veneto (attraverso la società Busitalia Veneto), Toscana e Umbria. La controllata Busitalia Rail Service organizza inoltre, per conto di Trenitalia, l'erogazione dei servizi sostitutivi di corse ferroviarie sull'intero territorio nazionale.
- Completano l'assetto societario la Brenner Basis Tunnel (Bbt) e la Tunnel Ferroviario del Brennero (Tfb) e Lyon Turin Ferroviario (Ltf) ora Tunnel Euralpin Lyon Turin (Telt) che costituiscono società di scopo di diritto internazionale impegnate nella costruzione dei tunnel di raccordo tra Italia e Austria e tra Italia e Francia

## APPENDICE

### **Principali fatti di rilievo avvenuti dal 2014 e 2015**

#### **Riconoscimento dello sconto cd. “K2” a favore delle imprese ferroviarie a parziale compensazione degli extra costi di condotta sostenuti. Ricorso al Consiglio di Stato.**

In data 19 marzo 2014 è stata depositata la sentenza n. 1345 del Consiglio di Stato, con cui è stato accolto il ricorso proposto dalle imprese ferroviarie, come più ampiamente descritto nel paragrafo Contenzioso dell'Appendice della presente Relazione.

#### **Indagine ANAC sulla realizzazione del sottopasso AV di Firenze.**

Il data 28 agosto 2014 l'ANAC, Direzione generale vigilanza lavori servizi e forniture, ha avviato un istruttoria finalizzata, in particolare, a verificare lo stato di attuazione dell'opera, la corretta applicazione delle normative in materia di opere strategiche mediante affidamento a contraente generale, i tempi di esecuzione, la congruità dei costi sostenuti per la realizzazione dell'intervento, le perizie di variante e il piano degli affidamenti. Con deliberazione n. 61 del 2015 l'ANAC ha rilevato numerose rilevanti criticità, tra le quali l'aumento del valore contrattuale del 9,6 per cento, i ritardi complessivi nella realizzazione dell'opera, il valore delle riserve iscritte ammontanti ad oltre 305 milioni di euro, la cessione da parte di Coopsette delle quote di partecipazione della società Nodavia e il venir meno dell'apporto operativo del socio che ha fornito in sede di offerta i requisiti per la qualificazione. In relazione al permanere di situazioni di criticità che non consentono la regolare esecuzione dei lavori, l'Anac ha demandato all'Ufficio Vigilanza Lavori la verifica dei successivi sviluppi dell'opera.

#### **Accordo per collegare gli Aeroporti di Malpensa, Fiumicino e Tessera alla Rete AV/AC**

Il 26 agosto 2014 è stato firmato un accordo tra il MIT e il Gruppo Fsi Italiane mirato a nuove soluzioni per collegare gli aeroporti di Malpensa, Fiumicino e Tessera alla rete nazionale Alta Velocità/Alta Capacità.

#### **Istituito il c.d. “Piano Juncker”**

Il 13 gennaio 2015 la Commissione Europea ha adottato una proposta di Regolamento che istituisce lo European Fund for Strategic Investments (Efsi), nuovo strumento finanziario gestito dalla Banca Europea degli Investimenti e dalla Commissione Europea per dare attuazione al cosiddetto “Piano