I 714 dirigenti in servizio al 31 dicembre 2015 sono così distribuiti: Ferrovie dello Stato Holding (81 unità), RFI (226 unità), Trenitalia (237 unità), Ferservizi (33 unità), Italferr (62 unità), BUSITALIA Sita Nord (10 unità) BUSITALIA Veneto (2 dirigenti), CEMAT (5 unità), CENTOSTAZIONI (3 unità)FS Sistemi urbani (7 unità), FS Logistica (2 unità)Fercredit (1 unità), Grandi stazioni (12 unità), Italcertifer (2 unità), Netinera Group (26 unità), Savit (1 unità), Serfer Servizi ferroviari (2 unità), Thello (1 unità), TX Logistik Group (1 unità), Umbria mobilità Esercizio (3 dirigenti).

## 2.3 Costo del Lavoro

Le voci che compongono il costo del lavoro sono sintetizzate, per l'anno 2015, nelle tabelle che seguono e sono poste in raffronto con i medesimi dati del 2014.

**Tabella 8 - Bilancio consolidato di Gruppo - Costo del personale (milioni)**

| | 2014 | 2015 | Δ '15/'14 |
|---|---|---|---|
| Salari e stipendi | 2.800 | 2.835 | 1,3 |
| Oneri sociali | 769 | 787 | 2,3 |
| Altri costi del personale a ruolo | 34 | 6 | -82,4 |
| Trattamento di fine rapporto | 181 | 180 | -0,6 |
| Service Costs TFR/CLC | 1 | - | |
| Accantonamenti e rilasci (*) | 27 | 25 | -7,4 |
| **Personale a ruolo** | **3.812** | **3.833** | **0,6** |
| Personale autonomo e collaborazioni | 9 | 10 | 11,1 |
| Altri costi | 97 | 92 | -5,2 |
| **Totale Costo del personale** | **3.918** | **3.934** | **0,4** |

Fonte: FSI

**Retribuzioni e costi medi unitari**

| | 2014 | 2015 | Δ '15/'14 |
|---|---|---|---|
| Retribuzioni (salari e stipendi) (€ milioni) | 2.800 | 2.835 | 1,3 |
| Costo del personale (€ milioni) | 3.918 | 3.934 | 0,4 |
| Consistenza media del personale (unità) | 69.487 | 69.276 | -0,3 |
| Retribuzione unitaria media (€) | 40.295 | 40.923 | 1,6 |
| Costo del personale unitario medio (€) | 56.385 | 56.789 | 0,7 |

Fonte: FSI

**Tabella 9 - FSI SpA Capogruppo - Costo del personale (migliaia)**

| | 2014 | 2015 | Δ '15/'14 |
|---|---|---|---|
| Salari e stipendi | 32.984 | 32.246 | -2,24 |
| Oneri sociali | 9.005 | 9.036 | 0,34 |
| Altri costi del personale a ruolo | 2.136 | -1.915 | -189,65 |
| Trattamento di fine rapporto | 2.141 | 2.089 | -2,43 |
| Accantonamenti e rilasci | -2 | -574 | 28.600 |
| **Personale a ruolo** | **46.264** | **40.882** | **-11,63** |
| Personale autonomo e collaborazioni | 244 | 547 | 124,18 |
| Altri costi | 3.558 | 2.149 | -39,60 |
| **Totale Costo del personale** | **50.066** | **43.578** | -12,96 |

| **Retribuzioni e costi medi unitari** | 2014 | 2015 | Δ '15/'14 |
|---|---|---|---|
| Retribuzioni (salari e stipendi) | 32.984 | 32.246 | -2,24 |
| Costo del personale | 50.066 | 43.578 | -12,96 |
| Consistenza media del personale | 475 | 467 | -1,68 |
| | | | |
| Retribuzione unitaria media | 69.469 | 69.049 | -0,6 |
| Costo unitario medio | 105.447 | 93.315 | -11,5 |

Fonte: FSI

**Tabella 10 - Trenitalia SpA - Costo del personale (migliaia)**

| | 2014 | 2015 | Δ '15/'14 |
|---|---|---|---|
| Salari e stipendi | 1.346.822 | 1.359.620 | 0,95 |
| Oneri sociali | 370.132 | 377.723 | 2,05 |
| Altri costi del personale a ruolo | 22.953 | -1.093 | -104,76 |
| Trattamento di fine rapporto | 89.927 | 89.665 | -0,29 |
| Accantonamenti / rilasci | 6.433 | 6.206 | -3,53 |
| Service Costs TFR/CLC | -749 | -730 | -2,54 |
| **Personale a ruolo** | **1.835.518** | **1.831.391** | **-0,22** |
| Personale autonomo e collaborazioni | 36 | 45 | 25,00 |
| Altri costi | 64.986 | 63.095 | -2,91 |
| **Totale Costo del personale** | **1.900.540** | **1.894.532** | **-0,32** |

| **Retribuzioni e costi medi unitari** | 2014 | 2015 | Δ '15/'14 |
|---|---|---|---|
| Retribuzioni (salari e stipendi) | 1.346.822 | 1.359.620 | 0,95 |
| Costo del personale | 1.900.540 | 1.894.532 | -0,32 |
| Consistenza media del personale | 32.139 | 31.723 | -1,29 |
| Retribuzione unitaria media | 41.906 | 42.859 | 2,3 |
| Costo unitario medio | 59.135 | 59.721 | 1 |

Fonte: FSI

**Tabella 11 - Gruppo FSI - Costo del personale dirigente**

| | 2014 | 2015 | Δ15/14 | Differenza |
|---|---|---|---|---|
| Salari e stipendi | 98.630.883 | 96.126.668 | - 3 | - 2.504.215 |
| Oneri sociali | 30.834.338 | 30.051.749 | - 3 | - 782.589 |
| Altri costi del personale a ruolo | 1.020.402 | 1.870.215 | 83 | 849.813 |
| Trattamento di fine rapporto | 5.612.645 | 5.428.823 | - 3 | - 183.822 |
| Accantonamenti / rilasci | - | 7.556 | 100 | 7.556 |
| Service Costs TFR/CLC | 257.626 | 204.901 | - 20 | - 52.725 |
| **Personale a ruolo** | **145.355.895** | **133.689.911** | **- 8** | **- 11.665.984** |
| Personale incaricato a tempo determinato | 123.547 | 149.340 | 21 | 25.793 |
| Altri costi | | | | |
| **Totale Costo del personale dirigenziale** | **145.479.442** | **133.839.252** | **- 8** | **- 11.640.190** |
| | | | | |
| Consistenza media del personale | 741,57 | 711,54 | - 4 | - 30 |
| Retribuzione unitaria media | 133.003 | 135.097 | 2 | 2.094 |
| Costo unitario medio del personale dirigenziale | 196.178 | 188.098 | - 4 | - 8.080 |

Fonte: FSI

Nel bilancio consolidato 2015 si registra un incremento del costo del personale rispetto al 2014 (+0,4 per cento). Tale risultato si è determinato sia per effetto degli incrementi delle retribuzioni e dei costi unitari derivanti dal contratto collettivo nazionale di lavoro, sia per effetto dei maggiori costi del gruppo *Netinera Deutschland* che ha incrementato la consistenza di personale per far fronte alle esigenze correlate all'acquisizione di nuove tratte di servizio. Il suddetto complessivo incremento è stato in parte compensato attraverso una riduzione della consistenza media (-0,3 per cento).

Considerando i costi sostenuti per il personale di FS Italiane SpA e di Trenitalia SpA si rileva che:

- per la Capogruppo, il costo totale è passato da 50,1 milioni di euro del 2014 a 43,6 milioni di euro del 2015. Il decremento è dovuto sia alla riduzione degli oneri per incentivi all'esodo sia ai minori oneri per la formazione;
- per Trenitalia, il costo totale è passato da 1.900,5 milioni di euro del 2014 a 1.894,5 milioni di euro del 2015. Il positivo andamento è riconducibile alla riduzione della consistenza media di personale, pari al -1,3 per cento, ai minori incentivi all'esodo erogati ed ai minori oneri per adeguamento del debito verso il Fondo di Sostegno al Reddito del personale del Gruppo FS per complessivi 16,6 milioni di euro. A tali riduzioni di costo hanno fatto fronte maggiori costi derivanti dalla messa a regime, su base annua, dell'ultima tranche di aumento dei minimi contrattuali riconosciuta ai dipendenti a partire dal 1° ottobre 2014.

Per quanto attiene al personale con qualifica dirigenziale del Gruppo la tabella n. 9 evidenzia la dinamica delle retribuzioni tra il 2014 e il 2015. In particolare, il costo del personale dirigenziale pari a 133,83 migliaia di euro nel 2015 è diminuito dell'8 per cento sul 2014, mentre la retribuzione unitaria media si attesta a 135 mila euro nel 2015 in lieve aumento rispetto all'esercizio precedente (2 per cento). A fronte della diminuzione della consistenza media del personale con qualifica dirigenziale risulta in diminuzione anche il costo del personale dirigenziale unitario medio (- 4 per cento sul 2014).

## 2.4 Politica retributiva 2015

FSI ha evidenziato che le politiche retributive dei dirigenti del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel 2015 sono state caratterizzate da valutazioni mirate nell'individuazione dei beneficiari e dall'esigenza del contenimento dei costi. Il livello retributivo complessivo è stato gestito con l'obiettivo di allineare gli interessi dell'azionista a quelli del *management*.

Nel 2015 gli obiettivi, prevalentemente di tipo quantitativo, ovvero economico-finanziari-tecnici oppure di progetto, sono stati assegnati secondo una logica *top-down* definita dal vertice aziendale, in coerenza con le indicazioni e le priorità aziendali dell'anno.

Nella fase di definizione degli obiettivi particolare rilevanza è stata data agli indicatori relativi alla sicurezza sul lavoro e alla sostenibilità ambientale, considerati valori competitivi e leve strategiche per il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiano.

La Società ha evidenziato che, come in passato, anche nel processo di MBO 2015 la determinazione dell'ammontare dell'incentivo maturato è stata caratterizzata da una stretta correlazione tra il livello della prestazione individuale, (indicatori collegati direttamente alle responsabilità connesse alla posizione ricoperta) e i risultati economici di Gruppo/Società. Sono stati previsti, infine, riconoscimenti differenziati sia in relazione al livello di *performance* raggiunta rispetto al singolo indicatore, sia al grado di contiguità della posizione ricoperta dal dirigente (*staff* e *line*) rispetto al *business*.

FSI ha riferito, inoltre che, ai propri dirigenti è applicato il CCNL delle imprese produttrici di beni e servizi, che non prevede una articolazione del trattamento economico per livelli, mentre al personale dei livelli è applicato il Ccnl della mobilità area contrattuale Attività ferroviarie.

Di seguito si riportano le retribuzioni (voci incluse in salari e stipendi) dei dirigenti FSI con distinzione tra voci fisse e accessorie.

**Tabella 12 - Retribuzioni dirigenti FSI (euro)**

| | 2014 | 2015 | Δ15/14 |
|---|---|---|---|
| **Retribuzione fissa** | 12.519.968 | 11.889.638 | - 5,03 |
| **Retribuzione accessoria** | 3.207.917 | 3.205.390 | - 0,08 |
| **Totale** | 15.727.885 | 15.095.028 | |

Fonte: FSI

## 2.5 Sicurezza e salute sul lavoro

Nel 2015 il Gruppo FS ha proseguito il percorso intrapreso di diffusione, consolidamento e aggiornamento delle misure di prevenzione per promuovere comportamenti responsabili da parte di tutto il personale, introducendo nuovi strumenti di formazione e di diffusione delle migliori pratiche.

In merito all'andamento degli infortuni, si evidenzia che nel 2015, il loro numero è diminuito significativamente, confermando il *trend* positivo. Infatti, in base ai dati sugli infortuni indennizzati, in via di definizione, forniti dall'INAIL, riguardanti le principali società del Gruppo (Ferrovie dello Stato, RFI, Trenitalia, Ferservizi ed Italferr), si evidenzia una diminuzione degli infortuni di circa il 15 per cento, rispetto all'analogo periodo del 2014, a fronte di un obiettivo del 3 per cento, e la diminuzione dell'indice di incidenza di circa il 12 per cento, rispetto al target prefissato del 2; si conferma, inoltre, una sensibile riduzione degli infortuni in itinere. Nella tabella che segue sono riportati le evoluzioni negli anni dei fenomeni analizzati.

**Tabella 13 - Infortuni indennizzati INAIL in occasione di lavoro e in itinere.**

| Anno | Infortuni in occasione di lavoro | Indice di incidenza** | Infortuni in itinere |
|---|---|---|---|
| **2015*** | 1.445 | 24,28 | 253 |
| **2014** | 1.711 | 27,75 | 307 |
| **2013***** | 1.933 | 30,01 | 344 |
| **2012** | 2.197 | 32,79 | 420 |
| **2011** | 2.555 | 36,29 | 418 |
| **2010** | 2.901 | 38,32 | 475 |
| **2009** | 3.200 | 38,66 | 374 |
| **2008** | 3.487 | 40,18 | 463 |
| **2007** | 3.667 | 40,07 | 435 |

***Dati INAIL 2015 al 31/10/2016 in via di definizione**

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

***** Variazione dati 2013. Nota di commento fornita dalla Consulenza Statistico Attuariale dell'INAIL**: "i dati statistici forniti a Ferrovie dello Stato (ma anche quelli contenuti nella Banca dati statistica Inail) fanno riferimento a "nuovi archivi": la fonte utilizzata è quella del canale Open data dell'Istituto. Questo ha comportato inevitabilmente una possibile squadratura con i dati inviati negli anni precedenti., perché diversi e "nuovi" sono i criteri adottati. In particolare, per la variabile "modalità di accadimento" dell'infortunio, alcuni casi precedentemente indicati come "in occasione di lavoro" possono essere stati riclassificati come "in itinere" o viceversa, mantenendo però il saldo tra queste due tipologie di accadimento uniforme e in linea con quanto inviato in passato".

## 2.6 Consulenze

La disposizione di Gruppo n.134/AD del 28 aprile 2010, prevede che il ricorso a consulenze esterne debba avvenire solo qualora queste siano di effettiva utilità e strumentalità rispetto agli obiettivi aziendali e in assenza di adeguati mezzi/competenze interne.

Il procedimento in merito al conferimento delle stesse prevede, per le tematiche di interesse trasversale di Gruppo, una verifica di merito da parte della struttura di Capogruppo, competente per materia ("*owner*" centrale di processo), ed una verifica di congruità economica, da parte della Direzione Centrale Finanza Controllo e Patrimonio; l'utente della prestazione deve, poi, monitorarla e mantenere il prodotto finale e la valutazione sull'esito della stessa. Per le consulenze "*core*" delle società del Gruppo è previsto dalle comunicazioni organizzative societarie un percorso autorizzativo che si esaurisce all'interno della medesima società.

La tabella che segue mostra gli importi relativi ai costi per consulenze per gli esercizi 2014-2015 in migliaia di euro evidenziando un aumento del 34 per cento (1,37 milioni di euro sul 2014) che è riconducibile in particolare a FSI (+121,8 per cento) ed è connesso ad alcune specifiche operazioni straordinarie concentratesi nel 2015, con l'avvio dell'*advisory* strategico industriale e legale fiscale propedeutico alla privatizzazione (per 661 mila euro), all'incremento dei costi per la prosecuzione delle attività connesse all'operazione Grandi stazioni (176 mila euro), all'incarico conferito dal Tribunale per l'asseverazione da parte di primaria società di revisione relativa alla scissione parziale di RFI dalla quota detenuta in LTF oggi TELT (pari a 630 mila euro), all'incarico di assevrazione conferito ad altra primaria Società di revisione in merito alla operazione di scissione parziale di RFI con assegnazione in favore di SELF del ramo d'azienda costituito dalla rete ad alta tensione, riferito alla "Operazione Terna" (590 mila euro). Gli incrementi FS suindicati sono in parte compensati dalla riduzione dei costi per consulenze principalmente connessi ai servizi di relazioni pubbliche e al sistema di gestione ambientale. Altro incremento rilevante dal 2014 al 2015 si riferisce a Trenitalia (+98,37 per cento e riguarda principalmente l'affidamento di consulenze in materia di *marketing*.

**Tabella 14 - Costi per consulenze (2014-2015) migliaia**

| Descrizione | 2014 | 2015 | Δ% |
|---|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato Italiane | 1.428 | 3.168 | 121,85 |
| RFI | 393 | 366 | -6,87 |
| Trenitalia | 123 | 244 | 98,37 |
| Ferservizi | 0 | 16 | 100,00 |
| Altre Gruppo | 2.070 | 1.596 | -22,90 |
| **TOTALE** | **4.014** | **5.390** | **34,28** |

Fonte: FSI

# 3. Contenzioso

## 3.1 Contenzioso del lavoro

Al 31 dicembre 2015 risultano pendenti n. 3.939 vertenze a fronte di n. 2.074 nuovi ricorsi notificati nel corso del medesimo anno. Al riguardo si segnala una positiva progressiva riduzione del contenzioso pendente, come evidenziato dalla tabella che segue.

**Tabella 15 - Contenzioso del lavoro (2011-2015)**

| Anno di riferimento | N. contenziosi pendenti |
|---|---|
| 31.12.2015 | 3.939 |
| 31.12.2014 | 5.144 |
| 31.12.2013 | 6.600 |
| 31.12.2012 | 7.244 |
| 31.12.2011 | 9.720 |

Fonte: FSI

Per quanto concerne la tipologia delle vertenze pendenti al 31 dicembre 2015, si tratta in alcuni casi di rivendicazioni risarcitorie, in altri di pretese connesse specificatamente al contratto di lavoro, in particolare ad alcuni specifici istituti di natura economica, in altri ancora, e precisamente nel settore appalti, di richieste nei confronti del committente volte al riconoscimento di un rapporto di lavoro dipendente o alla corresponsione di competenze in virtù del principio legale di solidarietà.

Le fattispecie di contenzioso di maggiore rilevanza hanno riguardato:

- **Amianto / Danno Biologico**: trattasi di vertenze attivate da dipendenti o eredi di dipendenti deceduti, per la richiesta di risarcimento di varie tipologie di danno derivanti dall'esposizione all'amianto durante l'attività lavorativa.

  Per tale materia, pur essendo contenuto il numero di vertenze, assume rilievo l'entità economica delle rivendicazioni.

  In particolare, su un totale di n. 113 cause pendenti nell'anno 2015, si contano al 31 dicembre 2015 n. 9 decisioni (per un importo complessivo pagato pari a 2.714.240,00 di euro); n. 17 conciliazioni giudiziali (per un importo complessivo pagato pari a 9.952.810,00 di euro); n. 4 conciliazioni stragiudiziali (per un importo complessivo pagato pari a 1.308.000,00 di euro ).
- **Mansioni superiori:** si è registrato un numero significativo di tali ricorsi (406), con i quali i dipendenti hanno rivendicato l'immissione in livelli superiori di inquadramento contrattuale, in relazione all'attività effettivamente svolta.
- **Contratti a termine**: risultano pendenti n. 132 vertenze collettive promosse complessivamente da 337 lavoratori del settore navigazione di RFI SpA. Le rivendicazioni avanzate sono volte

ad ottenere l'accertamento della nullità del termine apposto e la conversione dei contratti a termine in contratti a tempo indeterminato. Tale controversia ha profili di diritto particolarmente complessi all'esame della Corte di Cassazione e, di recente, della Corte di Giustizia Europea, in ordine alla compatibilità del diritto speciale del Codice della navigazione con la direttiva comunitaria n.70/1999 in materia di contratti a termine.

– **Interposizione di manodopera**: risultano pendenti n. 261 vertenze.

Si tratta di ricorsi proposti da dipendenti delle ditte appaltatrici finalizzati al riconoscimento del rapporto di lavoro subordinato alle dipendenze delle società del Gruppo FS.

- **Obbligo solidale**: occorre, infine, evidenziare come il contenzioso promosso da dipendenti delle ditte appaltatrici, in conseguenza della previsione del c.d. obbligo solidale ai sensi dell'articolo 29, comma 2, del d.lgs. n. 276/2003, già segnalato negli anni precedenti, abbia registrato un calo delle cause pendenti rispetto all'esercizio dell'anno 2014, con un dato complessivo al 31 dicembre 2015, di n. 994 vertenze. Si tratta, come noto, di azioni dirette ad ottenere il pagamento degli emolumenti e del TFR non corrisposti dal proprio datore di lavoro.

**Tabella 16 - Contenzioso lavoro – Ricorsi pendenti /Fondo rischi al 31 dicembre 2015.**

| Descrizione | Ricorsi pendenti al 31/12/2015 | Fondo Rischi al 31/12/2015 |
|---|---|---|
| Ferrovie dello Stato italiane SpA | 60 | 18.700,00 |
| Rete ferroviaria italiana SpA | 1.693 | 28.298.908,17 |
| Trenitalia SpA | 1.864 | 17.146.035,65 |
| Ferservizi SpA | 129 | 1.130.827,69 |
| Italferr SpA | 20 | 217.333,59 |
| Busitalia-Sita Nord srl | 18 | 1.838.000,00 |
| Sita SpA | 155 | 4.195.000,00 |
| **Totale** | **3.939** | **52.844.805,10** |

Fonte: FSI.

### 3.2 Contenzioso civile e amministrativo delle principali società partecipate da FS

Le tabelle dalla n. 17 alla n. 19 evidenziano il numero e il valore del contenzioso civile ed amministrativo delle principali società direttamente partecipate da FSI:

a) per quanto concerne Trenitalia il contenzioso civile di maggior valore attiene per lo più a contenziosi con appaltatori/committenti per forniture e servizi (n. 103 contenziosi per un valore di 1.039.575.645 euro). L'altro contenzioso (n. 926 contenziosi e 777.923.495 euro di valore complessivo) riguarda l'applicazione di sanzioni amministrative ex dpr 753/1980, ammende per irregolarità di viaggio, contratti di trasporto persone ed in particolare, anormalità di viaggio, risarcimento per ritardo treni, tariffe, furti a bordo, ecc., recupero crediti. Al 31 dicembre 2015 sono risultati n. 118 ricorsi amministrativi riguardanti in gran parte contenziosi con appaltatori (n. 78) e materie regolatorie, antitrust e la tutela del consumatore (31 contenziosi). Il valore accantonato al 31 dicembre 2015 è pari a 16.371.070 euro;

b) relativamente a Rete ferroviaria italiana (RFI) il contenzioso civile di maggior valore attiene, per lo più, a contenziosi con appaltatori e fornitori (n. 306 contenzioni per 4.531.204.688 euro di valore complessivo di cui 4.418.446.035 di contenzioni passivi e 112.758.653 di contenzioni attivi), a espropriazioni e asservimenti a carico di terzi (opposizioni alla stima di indennità ex articolo 46 della legge n. 2359/1985), a ricorsi avverso provvedimenti della PA (inquinamento, asseriti danni da esecuzione nuove opere, manutenzione, esercizio linee ferroviarie, ingiunzioni di pagamenti, controversie in materia contrattuale (n. 1278 contenziosi per un valore di 1.625.952.210 euro di cui 1.240.720.044 euro di contenziosi attivi e 385.232.166 di contenziosi passivi). Il contenzioso amministrativo al 31 dicembre 2015 è pari a n. 558 e riguarda in gran parte espropriazioni e asservimenti a carico di terzi, ricorsi contro provvedimenti della PA (n. 369) e la materia regolatoria, antitrust e la tutela del consumatore (31 contenziosi). Il valore accantonato al 31 dicembre 2015 è pari a 268 milioni di euro;

c) per quanto attiene a Ferservizi il contenzioso civile di maggior valore attiene per lo più a contenzioso immobiliare (n. 318 contenziosi per 10.905.208 euro di valore complessivo di cui 8.445.339 di contenzioni passivi e 2.459.809 di contenziosi attivi) e a contenzioso con appaltatori e fornitori (n. 20 per un valore di 5.119.300 euro di valore complessivo di cui 3.616.434 euro di contenziosi passivi e 1.502.866 euro di contenziosi attivi).Il valore accantonato al 31 dicembre 2015 è pari a 2.271.948 euro.

d) per quanto concerne Italferr il contenzioso civile di maggior valore attiene per lo più a contenzioso con appaltatori e fornitori (n. 12 per un valore di 33.365.000 euro di valore complessivo di cui 33.347.000 euro di contenziosi passivi e 9000 euro di contenziosi attivi). Il contenzioso amministrativo di Italferr pendente al 30 giugno 2016 riguarda un solo giudizio che riguarda rapporti con appaltatori e fornitori. Il valore accantonato al 31 dicembre 2015 è pari a1.430.000;

e) con riguardo a Centostazioni il contenzioso civile di maggior valore attiene per lo più a contenzioso immobiliare (n. 102 contenzioni passivi per 6.251.307 euro di valore complessivo) e a contenzioso con appaltatori e fornitori (n. 9 per un valore di 5.355.085 euro di valore complessivo di cui 5.355.085 euro di contenziosi passivi e 46.066 euro di contenziosi attivi). Al 30 giugno 2016 il contenzioso amministrativo di Centostazioni pendente è pari a n. 6 vertenze concernenti esclusivamente appalti. Il valore accantonato al 31 dicembre 2015 è pari a 291.287 euro;

f) relativamente a FS Logistica il contenzioso civile di maggior valore attiene per lo più a insinuazioni fallimentari che sono andate progressivamente aumentando negli anni (n. 36 contenziosi per 24.481.901 euro di valore complessivo di cui 18.754.315 relativi a contenziosi attivi e 5.727.586 relativi a contenziosi passivi). Al 30 giugno 2016 il contenzioso amministrativo di FS Logistica contava n. 3 vertenze concernenti in massima parte contenzioso immobiliare. Il valore accantonato al 31 dicembre 2015 è pari a 16.494.373 euro;

g) in ordine a FS Sistemi urbani il contenzioso civile di maggior rilievo attiene a contenzioso immobiliare per un importo complessivo pari a 399.949 euro. Il contenzioso amministrativo di FS Sistemi urbani pendente al 30 giungo 2016 è pari a n. 17 vertenze e concerne esclusivamente contenzioso immobiliare. Il valore accantonato al 31 dicembre 2015 è pari a zero;

h) relativamente a Fercredit il contenzioso civile di maggior rilievo attiene a contenzioso con appaltatori e fornitori per un importo complessivo pari a 7.543.246 euro. L'importo dell'accantonamento al 31 dicembre 2015 è pari a 2.008.000;

i) infine, il contenzioso civile del Gruppo Grandi Stazioni attiene per lo più ad appalti e forniture (n. 10 contenzioni per 110.980.185 euro di valore complessivo di cui 110.475.636 di contenzioni passivi e 504.549 euro di contenzioni attivi) e a contenzioso immobiliare (n.27 per un valore complessivo di euro 76.476.820 di cui 65.522.074 euro di contenziosi passivi e 10.954.746 euro di contenziosi attivi). Il contenzioso amministrativo al 30 giugno

2016 è pari a n. 1 vertenza concernente in gran parte appalti e forniture. Il valore accantonato al 31 dicembre 2015 è pari a 2.387.056 euro.

La tabella seguente dà conto dei contenziosi attivi e passivi al 30 giugno 2016.

**Tabella 17 - Contenziosi civili attivi e passivi di Gruppo al 30 giugno 2016.**

| Descrizione | Numero contenziosi | Valore complessivo | Incidenza % | Attivi | Passivi |
|---|---|---|---|---|---|
| Trenitalia | 1.048 | 1.817.499.142 | 24,06 | 824.319.589 | 993.179.553 |
| Rete ferroviaria italiana | 2.328 | 6.218.710.813 | 74,85 | 1.388.059.616 | 4.830.651.198 |
| Busitalia Sita Nord | 5 | 143.000 | 0,00 | 49.000 | 94.000 |
| Ferservizi | 368 | 16.258.914 | 0,20 | 3.962.675 | 12.296.239 |
| Italferr | 12 | 33.374.000 | 0,40 | 9.000 | 33.365.000 |
| Centostazioni | 144 | 13.318.907 | 0,16 | 6.297.373 | 5.518.073 |
| FS Logistica | 9 | 399.949 | 0,00 | 345.094 | 54.855 |
| Fercredit | 12 | 7.543.246 | 0,09 | 4.070.995 | 3.472.251 |
| Grandi Stazioni | 51 | 200.475.361 | 2,41 | 13.172.082 | 187.303.279 |
| **Totale** | **3.977** | **8.307.723.332** | | **2.240.285.424** | **6.065.934.448** |

Fonte: FSI

La seguente tabella dà conto dei contenziosi in sede amministrativa al 30 giugno 2016.

**Tabella 18 - Contenziosi in sede amministrativa al 30 giugno 2016.**

| Descrizione | Numero contenziosi |
|---|---|
| Trenitalia | 118 |
| Rete ferroviaria italiana | 556 |
| Busitalia Sita Nord | 4 |
| Ferservizi | 28 |
| Italferr | 1 |
| Centostazioni | 6 |
| FS Logistica | 17 |
| Fercredit | - |
| Grandi Stazioni | 1 |
| **Totale** | **731** |

Fonte: FSI

La seguente tabella dà conto degli accantonamenti al 30 giugno 2016. FSI ha precisato che gli importi si riferiscono ai dati dei bilanci delle singole società.

**Tabella 19 - contenziosi in sede amministrativa al 30 giugno 2016.**

| Descrizione | Importo |
|---|---|
| Trenitalia | 16.371.070 |
| Rete ferroviaria italiana | 268.000.000 |
| Busitalia Sita Nord | 260.000 |
| Ferservizi | 2.271.948 |
| Italferr | 1.430.000 |
| Centostazioni | 291.287 |
| FS Logistica | - |
| Fercredit | 2.008.000 |
| Grandi Stazioni | 2.387.056 |
| **Totale** | **293.019.361** |

Fonte: FSI

### 3.2.1 Procedimenti dinnanzi alle autorità europee

Tra i procedimenti attivati dinanzi alle autorità comunitarie di particolare interesse sono i casi UE SA32179, SA32953, SA40887. Com'è noto lo scorso 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); – alle compensazioni per obbligo di servizio merci (SA 32953). La prima misura sotto indagine riguarda quattro operazioni di *asset allocation*, interne al Gruppo FS, realizzate rispettivamente a favore di Trenitalia SpA e di FS Logistica SpA. In particolare si tratta di trasferimenti che riguardano attivi non costituenti infrastruttura ferroviaria (principalmente officine) e comunque non più funzionali alle attività del Gestore dell'infrastruttura. La seconda misura sotto indagine riguarda le compensazioni riconosciute dall'Italia a Trenitalia SpA per il trasporto pubblico di merci dal 2000 al 2014 in forza dei tre contratti di servizio, succedutisi negli anni. Negli anni 2015 e 2016 non si sono registrati sviluppi di rilievo di tale indagine.

Con riferimento invece al Caso UE SA 40887 riferito alla richiesta di informazioni sulle nuove misure di sostegno al settore Cargo per gli anni 2015-2017 (caso SA 40887), FSI ha riferito che le Autorità italiane, nella loro risposta del 4 agosto 2015, hanno motivato che le misure in oggetto non costituiscono aiuto di Stato e, in ogni caso, possono comunque essere qualificate come aiuto compatibile ai sensi delle Linee guida sugli aiuti alle imprese ferroviarie.

**3.2.2 "Sconto K2"**

Il contenzioso promosso dalle imprese ferroviarie operanti nel settore cargo inerente la disapplicazione dello sconto K2 e il correlato giudizio di ottemperanza alla sentenza del Consiglio di Stato n.1345/2014 di annullamento del DM 92T è stato oggetto di analisi nel corso del Referto 2014. A fini di aggiornamento la Società ha riferito che in data 26 settembre 2016 il Delegato del Commissario ad acta ha trasmesso la relazione conclusiva sugli esiti dell'istruttoria che alla luce di quanto espresso dal Consiglio di Stato ha avuto riguardo alle sole imprese ricorrenti. Tale relazione individua quale termine di decorrenza dello sconto K2 il 1° gennaio 2006 e quale termine di decadenza il 30 giugno 2009, ad eccezione della quota di traffico prodotta con materiale rotabile per il quale – antecedentemente al 30 giugno 2009, si siano verificate le condizioni per la condotta ad agente unico (ossia realizzazione dell'attrezzatura tecnologica a terra SST, installazione del connesso sistema di bordo dei convogli SSB ed emanazione delle norme e delle procedure per la disciplina della condotta dei treni con agente solo). Il Delegato del Commissario ad acta ha quantificato i singoli importi – comprensivi degli interessi al tasso legale maturati al 30 settembre 2016 e scomputati dagli sconti autopraticati pari a 6.074.847 da corrispondere da parte di RFI e del MIT alle quattro imprese ferroviarie ricorrenti, in un importo totale di 12.672.292 euro. FSI ha riferito che RFI, ha accantonato un fondo a copertura dei soli oneri accessori derivanti dall'esecuzione della sentenza del Consiglio di Stato n. 1345/2014 e si è fatta promotrice dell'avvio di un tavolo di confronto con le quattro imprese ferroviarie ricorrenti a cui partecipa anche il MIT.

Sempre con riguardo allo Sconto K2 si evidenzia con riferimento ai due giudizi dinanzi al TAR Lazio promossi da RFI avverso la Decisioni URSF n. 18/2006 e 83/2007 che è stata fissata al 14 giugno 2017 l'udienza pubblica per la discussione.

**3.2.3 Questioni relative ai terminali**

Con riferimento al ricorso straordinario al Presidente della Repubblica, notificato in data 2 dicembre 2010, con il quale le società Gestione terminali Ferrostradali S.p.A. (di seguito, "SGT") e FS Logistica S.p.A. hanno impugnato una decisione dell'URSF in ordine, tra l'altro, all'applicazione del d.lgs. n. 188/2003 al *terminal* di Pomezia/Santa Palomba di proprietà di SGT non vi sono aggiornamenti rispetto a quanto rappresentato in sede di Referto 2014. Infatti, a seguito della trasposizione del ricorso in sede giurisdizionale, non risulta essere stata ancora fissata l'udienza. Pur tuttavia, l'intervenuto mutamento del contesto normativo di riferimento ha fatto venire meno l'interesse a proseguire il ricorso che si è estinto per perenzione.

**3.2.4 Assegnazione delle Tracce**

Come già rappresentato nella Relazioni redatte per gli esercizi 2012, 2013 e 2014, in esito al procedimento A/436 – *Arenaways. Ostacoli all'accesso nel mercato dei servizi di trasporto ferroviario passeggeri*, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato sanzionava la società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., in solido con le controllate Trenitalia S.p.A. e R.F.I. S.p.A. per aver posto in essere una strategia escludente finalizzata ad ostacolare e, di fatto, inibire all'operatore concorrente Arenaways l'accesso all'infrastruttura ferroviaria (provvedimento n. 23770 del 25 luglio 2012).

Avverso tale provvedimento di condanna è stato promosso ricorso dinnanzi al TAR del Lazio da parte di tutte le imprese del Gruppo interessate. In data 27 marzo 2014 è stata pubblicata la sentenza n. 3398/2014 con cui il TAR del Lazio ha accolto integralmente i ricorsi, disponendo l'annullamento della decisione impugnata. In data 24 giugno 2014 è stato notificato a Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., nonché a RFI S.p.A. e Trenitalia S.p.A., il ricorso in appello promosso dall'AGCM innanzi al Consiglio di Stato per la riforma/annullamento della citata sentenza. In data 24 luglio 2014 Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., Trenitalia S.p.A. e RFI S.p.A. hanno depositato dinnanzi al Consiglio di Stato la memoria di costituzione nel giudizio di appello. Ad oggi, la data di dell'udienza per la discussione nel merito del ricorso non è ancora stata fissata.

**3.2.5 Procedimento per l'impugnativa della Delibera n. 70/2014 dell'Autorita' di regolazione dei trasporti (ART)**

In data 3 marzo 2015, RFI S.p.A. ha proposto ricorso straordinario al Presidente della Repubblica per l'annullamento della delibera ART n. 70/2014 (concernente misure di regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie), della successiva Delibera n. 76/2014 (recante indicazioni e prescrizioni per la procedura relative al PIR 2015) e relativi allegati e atti connessi. Il ricorso è stato altresì notificato, in qualità di controinteressati, a NTV S.p.A., Trenitalia S.p.A., Grandi Stazioni S.p.A., Centostazioni S.p.A., Associazione FerCargo.

FSI ha precisato che, attraverso tale iniziativa, RFI S.p.A. ha inteso censurare una serie di vizi procedimentali, sostanziali e di istruttoria riferiti ai provvedimenti dell'ART e segnatamente alle misure regolatorie riferite al pedaggio AV, sgombero dell'infrastruttura, assistenza alle persone a mobilità ridotta (PMR) e assegnazione degli spazi in stazione. Su atto di opposizione notificato da NTV S.p.A. e dall'ART, si è proceduto alla trasposizione del ricorso dinanzi al TAR del Lazio.

A seguito delle istanze di rinvio presentate sia da RFI sia da NTV, l'udienza di merito – inizialmente fissata il 18 novembre 2015 – è stata posticipata.

Successivamente il TAR, ritenendo opportuno svolgere una trattazione congiunta di tutti i ricorsi aventi ad oggetto l'impugnazione delle medesime delibere dell'ART n. 70 e 76 del 2014 (*i.e.* ricorso RFI e ricorsi NTV, Grandi Stazioni e Centostazioni), ha fissato un'udienza unica al 9 marzo 2016, anche al fine esaminare l'eccezione di incompetenza territoriale sollevata dallo stesso Collegio all'udienza del 3 dicembre 2015. In esito all'udienza del 9 marzo 2016, il TAR Lazio ha declinato la propria competenza su tutti i ricorsi a favore della competenza del TAR Piemonte. Allo stato, RFI S.p.A., NTV S.p.A. e Grandi Stazioni S.p.A. hanno già proceduto a riassumere i relativi ricorsi avanti al TAR del Piemonte.

**3.2.6 Procedimento per l'impugnativa della delibera ART n.96/2015**

Con ricorso Straordinario al Capo dello Stato, notificato in data 17 marzo 2016, RFI S.p.A. ha impugnato la Delibera ART n.96/2015 avente ad oggetto i criteri per la determinazione dei canoni di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Con tale iniziativa la società ha inteso principalmente censurare l'illegittimità complessiva del nuovo impianto regolatorio, con specifico riferimento ad alcune misure foriere di un potenziale disequilibrio economico-finanziario del Gestore (GI). In particolare, sono stati contestati tre specifici motivi di illegittimità caratterizzanti alcune misure contenute nell'Allegato 1 alla Delibera n. 96:

- la previsione di un tasso minimo di efficientamento annuo dei costi operativi unitari del GI, fissato dall'ART nella misura del 2 per cento (al lordo del tasso d'inflazione);
- la preclusione a RFI della possibilità di recuperare parte dei costi per i nuovi investimenti infrastrutturali da realizzarsi in autofinanziamento (ad esempio con capitale sociale di RFI o con indebitamento);
- l'introduzione – per l'intero periodo tariffario quinquennale (2016-2021) - di un sistema di vincoli risiedenti nell'algoritmo di calcolo e la fissazione di un tetto massimo (c.d. "cap") al livello di pedaggio applicabile a taluni servizi ferroviari (nello specifico: servizio regionale, servizio merci, insieme dei servizi transitanti sulla rete classificata dalla stessa Delibera n. 96 "a livello di servizio elevato").

Analoghi ricorsi straordinari sono stati altresì proposti da Trenitalia S.p.A. e Grandi Stazioni S.p.A. in relazione ai quali le altre parti interessate hanno proposto atti di opposizione per la successiva trasposizione al TAR. A seguito delle suddette opposizioni ciascuno dei tre ricorrenti (RFI, Trenitalia e Grandi Stazioni) ha provveduto alla trasposizione dell'originario ricorso

dinanzi al TAR Piemonte. Contro la medesima delibera ART n. 96/2015 è stato, inoltre, proposto un ricorso giurisdizionale da parte di NTV S.p.A., già pendente al TAR Piemonte e nel quale RFI S.p.A. si è costituita con atto formale.

## 3.3 Contenzioso contabile

**Procedimento promosso dalla Corte dei Conti, Procura regionale del Piemonte**

La Procura della Corte dei conti, con atto notificato il 24 febbraio 2016, ha citato Italferr S.p.A. in giudizio in merito ad una presunta indebita erogazione di un importo di circa 25 milioni di euro all'Ati aggiudicataria del contratto di appalto per la realizzazione del passante ferroviario del Nodo di Torino. All'udienza del 19 luglio 2016 è stato sollevato regolamento di giurisdizione. Il Collegio, con ordinanza pronunciata in udienza, ha disposto la sospensione del giudizio in attesa della pronuncia della Corte di Cassazione.

## 3.4 Procedimenti dinnanzi all'Autorità garante della concorrenza e del mercato (AGCM)

**Procedimento A/443. Ottemperanza agli impegni**

L'11 marzo 2016 l'AGCM ha comunicato a FSI l'esito positivo della verifica, avviata nel 2013, di conformità art. 102 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea affermando che *"l'Autorità ha ritenuto, dalle informazioni fornite …., che le condotte assunte siano in linea con le misure indicate nel provvedimento conclusivo"*.