

4. La liberalizzazione del trasporto ferroviario e l'Autorità di regolazione dei trasporti

Interventi normativi

“Quarto pacchetto ferroviario”

Nel corso dell'anno è proseguita l'attività legislativa relativa al Quarto pacchetto ferroviario adottato dalla Commissione Europea il 30 gennaio 2013.

Il pacchetto è composto di sei proposte legislative che mirano a:

- emendare la Direttiva 2012/34/UE (*Recast*) adottata a fine 2012, per aprire alla concorrenza il trasporto ferroviario passeggeri domestico e introdurre una serie di misure volte ad aumentare la separazione dei gruppi integrati;
- emendare il Regolamento 1370/2007 sugli obblighi di servizio pubblico dando priorità all'affidamento dei Contratti di Servizio tramite gara;
- modificare le Direttive Sicurezza e Interoperabilità e il Regolamento istitutivo dell'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA).

Nel primo semestre del 2015 il Consiglio ha confermato l'accordo raggiunto con il Parlamento Europeo sul Pilastro tecnico, in particolare sulle procedure più rapide e meno onerose per l'autorizzazione dei veicoli e di certificazione di sicurezza per le ferrovie europee e sul rafforzamento del ruolo dell'Agenzia ferroviaria europea (ERA).

Per quanto riguarda invece il Pilastro politico che contiene temi come quelli della separazione tra proprietà della rete e gestione, la posizione comune del Consiglio europeo è stata votata dai Ministri l'8 ottobre 2015.

I triloghi tra Parlamento, Consiglio e Commissione per giungere a un testo condiviso sono iniziati a fine ottobre 2015. A seguito dell'accordo informale sulle proposte raggiunto il 19 aprile 2016 con il Parlamento europeo il 17 ottobre 2016 il Consiglio dell'Unione europea ha assunto una posizione formale in prima lettura su tre provvedimenti intesa a rilanciare il trasporto ferroviario in Europa. Si tratta, in particolare di un regolamento riveduto che disciplina i contratti di servizio pubblico, una direttiva riveduta relativa ad uno spazio ferroviario europeo unico e un regolamento che abroga il regolamento relativo alla normalizzazione dei conti delle aziende ferroviarie. Per completare la procedura il Parlamento deve approvare i testi in seconda lettura. Una volta firmati da entrambe le istituzioni comunitarie, gli atti saranno pubblicati nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Il recepimento del “Recast” del primo pacchetto ferroviario

Il d.lgs. 15 luglio 2015, n. 112, ha recepito in ambito nazionale la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (cd *Recast*) prevedendo, in particolare che:

- il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, previa consultazione delle parti interessate, adotta la strategia di sviluppo dell’infrastruttura ferroviaria, diretta a definire, per un periodo almeno quinquennale, le future esigenze di mobilità in termini di manutenzione, rinnovamento e sviluppo dell’infrastruttura, sulla base di un finanziamento sostenibile del sistema ferroviario. Nell’ambito della politica generale di governo e tenendo conto della predetta strategia di sviluppo dell’infrastruttura ferroviaria e del finanziamento dello Stato, il gestore dell’infrastruttura ferroviaria elabora ed aggiorna un piano commerciale comprendente i programmi di finanziamento e di investimento;
- fermo restando il generale potere di indirizzo del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, l’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), definisce, fatta salva l’indipendenza del gestore dell’infrastruttura e tenendo conto dell’esigenza di assicurare l’equilibrio economico dello stesso, i criteri per la determinazione del canone per l’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria da parte del gestore dell’infrastruttura e dei corrispettivi dei servizi. Il gestore dell’infrastruttura, sulla base dei criteri dell’ART, determina il canone;
- ai fini del pieno recupero, da parte del gestore dell’infrastruttura, dei costi connessi all’accesso e all’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria e al collegamento con gli impianti di servizio, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze, può prevedere, con decreto, coefficienti di maggiorazione dei canoni per l’utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria, fermo restando l’equilibrio economico e finanziario del gestore dell’infrastruttura;
- è stata introdotta la figura dell’operatore dell’impianto di servizio (“entità pubblica o privata responsabile della gestione di uno o più impianti di servizio o della prestazione di uno o più servizi alle imprese ferroviarie”) nonché la distinzione tra diritto di accesso agli impianti di servizio e ai servizi prestati in tale ambito. Per gli impianti di servizio l’operatore dell’impianto deve tenere una contabilità separata, anche mediate l’aggregazione per categorie di impianti gestiti dall’operatore medesimo, con evidenza nel conto economico e nella situazione patrimoniale finanziaria. Di seguito si riporta il prospetto di sintesi delle Società del Gruppo qualificabili, oltre a RFI e alle sue controllate, come operatore di impianto che forniscono i servizi ai sensi

dell'articolo 13, commi 2, 9 e 11), per i quali le società hanno predisposto la contabilità regolatoria secondo i criteri di cui alle misure 53 e seguenti della delibera ART n. 96/2015.

Tabella 20 - Società del Gruppo qualificate “Operatore di impianto”.

			Operatori di impianto					
			Trenitalia	Fs logistica	Grandi Stazioni	Cento stazioni	RFI	Terminali italia
Impianti/Servizi	A diritto di accesso garantito (comma 2)	Stazioni passeggeri (strutture funzionali ai sistemi di informazione di viaggio, spazi di biglietteria e altre strutture funzionali e necessarie per l'esercizio ferroviario)			X	X	X	
		Scali merci					X	
		Scali di smistamento e aree di composizione dei treni (coomprese aree di manovra)					X	
		Aree, impianti e edifici destinati alla sosta, ricovero e deposito di materiale rotabile e di merci	X	X			X	
		Centri di manutenzione (esclusa manutenzione pesante di treni AV o altri rotabili che esigono centri specializzati)	X				X	
		Altre infrastrutture tecniche (incluse platee di lavaggio e scarico reflui)	X				X	
		Infrastrutture portuali marittime collegate a servizi ferroviari						
		Impianti e attrezzature di soccorso						
		Aree, impianti per approvvigionamento combustibile					X	
	Complementari (comma 9)	Corrente di trazione					X	
		Preriscaldamento treni passeggeri e rifornimento idrico dei treni					X	
		Controllo circolazione treni merci pericolose					X	
		Assistenza circolazione treni speciali					X	
		Servizi di manovra					X	X

Fonte FSI

- per quanto attiene al Registro dei beni, FSI ha comunicato che RFI in attuazione della richiamata disposizione normativa sta lavorando allo sviluppo di un applicativo informatico che consenta di strutturare i dati secondo le finalità di rappresentazione richieste dalla richiamata Direttiva n. 34/2012. Il Registro sarà realizzato utilizzando il patrimonio informatico già presente sui sistemi aziendali di supporto per la gestione delle attività di manutenzione, in cui sono censiti i singoli beni dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e le spese connesse per la manutenzione. L'architettura in corso di realizzazione consentirà di disporre di un *set* dati riferito all'infrastruttura ferroviaria nazionale permettendo la rappresentazione gerarchica delle informazioni contenute nei sistemi informativi aziendali già

esistenti, una visione di *rolling* e *real time* delle informazioni, nonché una navigazione top-down sugli *asset*.

- l'Autorità di regolazione dei trasporti può effettuare *audit* presso i gestori dell'infrastruttura, gli operatori degli impianti di servizio e le imprese ferroviarie per verificare l'osservanza delle disposizioni relative alla separazione contabile.

Sempre con riferimento alla regolazione, liberalizzazione e sviluppo del mercato ferroviario europeo si segnala che nel corso del 2015 sono stati adottati i provvedimenti di seguito sintetizzati. Il 6 gennaio 2015, con il “*Regolamento di esecuzione (UE) 2015/10 relativo ai criteri per i richiedenti di capacità dell'infrastruttura ferroviaria che abroga il Regolamento di esecuzione (UE) n. 870/2014*”, la Commissione Europea ha stabilito i requisiti delle garanzie finanziarie che i gestori delle infrastrutture, per tutelare le loro legittime aspettative circa le future entrate e l'utilizzo dell'infrastruttura, possono richiedere ai cosiddetti richiedenti.

Il 4 febbraio 2015 con il Regolamento (UE) 2015/171 sono stati definiti i modelli comuni di licenza e alcuni aspetti relativi alla procedura per il rilascio della licenza stessa alle imprese ferroviarie.

Il 13 marzo 2015 con il Regolamento di Esecuzione (UE) 2015/429 ai sensi dell'articolo 31.5 della Direttiva 2012/34 “*Recast*” sono state definite le modalità di imposizione di canoni per il costo degli effetti acustici dei treni merci.

Il 12 giugno 2015, con il Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909 sono state definite le modalità di calcolo dei costi legati direttamente alla prestazione del servizio ferroviario.

Il 25 giugno 2017, con il Regolamento (UE) 2015/1017 è stato istituito lo “*European Fund for Strategic Investments*” (FEIS) gestito dalla Banca Europea degli Investimenti e dalla Commissione Europea che si pone l'obiettivo di iniettare nel sistema risorse finalizzate a promuovere, fra l'altro, investimenti nel settore dei trasporti (tra cui RTE-T e mobilità urbana).

Definizione delle modalità di cessione di una quota fino al 40 per cento del capitale di Ferrovie dello Stato

In data 23 novembre 2015 il Consiglio dei Ministri ha approvato, in esame preliminare, un Decreto del Presidente del Consiglio, predisposto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministero dello Sviluppo Economico, relativo alla cessione di non oltre il 40 per cento di quote della società Ferrovie dello Stato Italiane SpA ai sensi della normativa sulle privatizzazioni (Legge 474/1994 e Legge 481/1995). Con il DPCM è stata regolamentata l'alienazione di una quota della partecipazione nella società non superiore al 40 per cento, disponendo che tale cessione – che

potrà essere effettuata anche in più fasi – si realizzi attraverso un’offerta pubblica di vendita rivolta al pubblico dei risparmiatori in Italia, inclusi i dipendenti del Gruppo Ferrovie dello Stato, e a investitori istituzionali italiani e internazionali, e successiva quotazione sul mercato azionario. Lo schema di Decreto, inoltre, prevede che, al fine di favorire la partecipazione all’offerta, potranno essere previste per i dipendenti del Gruppo Ferrovie dello Stato forme di incentivazione, tenuto conto anche della prassi di mercato e di precedenti operazioni di privatizzazione, in termini di quote dell’offerta riservate (*tranche* dell’offerta riservata e lotti minimi garantiti) e di prezzo (ad esempio, come in precedenti operazioni di privatizzazione, *bonus share* maggiorata rispetto al pubblico indistinto) o di modalità di finanziamento. FSI, d’accordo con l’Azionista ha proceduto ad una rivisitazione dell’operazione, tenuto conto anche delle incerte e poco favorevoli contingenze di mercato.

Il Consiglio dei ministri, in data 16 maggio 2016 ha approvato in via definitiva il relativo decreto, a seguito dell’acquisizione dei pareri delle Commissioni parlamentari competenti. Per un dettaglio sugli sviluppi della vicenda si rinvia alla apposita sezione del presente Referto.

Si evidenzia da ultimo che ai sensi della legge 28 dicembre 2015, n. 208 in caso di alienazione di quote entro il 2016, il Ministero dell’Economia e delle Finanze avrebbe dovuto presentare una relazione al Parlamento che ne illustri l’impatto economico, industriale e occupazionale.

L’Autorità di Regolazione dei Trasporti

Nel corso del 2015 l’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) ha adottato molteplici provvedimenti regolatori. Con particolare riferimento al settore del trasporto pubblico locale, l’ART, con delibera del 17 giugno 2015, n. 49, ha approvato - a valle della consultazione avviata a marzo 2015 (delibera del 12 marzo 2015, n. 26) - specifiche misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l’assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e la definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici. Con la medesima delibera 49/2015 l’Autorità ha, inoltre, dato avvio ad un nuovo procedimento per la definizione della metodologia per l’individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti del loro finanziamento.

Successivamente, l’ART - con delibera del 9 luglio 2015, n. 54 - ha dato avvio al procedimento per stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico

Di particolare rilevanza per il settore del trasporto ferroviario, la delibera del 13 novembre 2015, n. 96, con la quale l’Autorità ha adottato le misure di regolazione sui criteri per la determinazione

dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. Con tale delibera, vengono definiti nuovi criteri di tariffazione dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria, con il superamento della distinzione tra infrastruttura convenzionale e AV, frutto delle caratteristiche specifiche delle linee, in favore di una classificazione sulla base del livello di servizio offerto; inoltre, vengono individuati principi ed criteri di regolazione economica degli impianti e servizi ferroviari ed i relativi obblighi dei soggetti individuati quali "operatore di impianto".

La delibera 96/2015 è stata impugnata, con diversi motivi e per quanto di interesse, da Trenitalia SpA., Rete Ferroviaria Italiana SpA (RFI) e Grandi Stazioni SpA nonché da Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA.

Di interesse anche la delibera del 5 novembre 2015, n. 94, relativa alla misura e alle modalità di versamento del contributo dovuto all'Autorità di Regolazione dei Trasporti per l'anno 2016. L'aliquota del contributo viene fissata nella misura dello 0,4 per mille del fatturato risultante dall'ultimo bilancio approvato alla data di pubblicazione della delibera e, per i soli soggetti operanti nei settori dell'autotrasporto e della logistica, dello 0,2 per mille. Con riferimento all'individuazione dei soggetti tenuti al versamento del contributo, viene superata la metodologia dei codici ATECO (precedentemente utilizzata) e vengono individuate le specifiche attività il cui svolgimento comporta l'obbligo contributivo. Tra queste anche i servizi di trasporto merci e passeggeri, con conseguente obbligo contributivo per le imprese attive in mercati liberalizzati. Su tale aspetto è pendente un giudizio innanzi la Corte Costituzionale, a seguito di ricorso al Tar del Piemonte da parte delle principali associazioni di autotrasporto.

Relativamente all'attività sanzionatoria, l'Autorità nel corso del 2015 ha avviato con le delibere n. 24 e n. 25 del 2015 procedimenti sanzionatori in relazione all'inottemperanza, da parte di RFI, in qualità di gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, di alcune misure di regolazione previste rispettivamente nelle delibere n. 70 e n. 76 del 2014. Detti procedimenti si sono conclusi con l'approvazione degli impegni proposti da RFI nonché con l'archiviazione di alcune delle contestazioni.

In materia di tutela dei diritti dei passeggeri, l'ART ha, infine, svolto le funzioni di "organismo di controllo" della corretta applicazione del Regolamento (UE) n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario, così come previsto dal d.lgs. del 17 aprile 2014, n. 70 (*"Disciplina sanzionatoria per le violazioni delle disposizioni del Regolamento (CE) n. 1371/2007, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario"*). In tale ambito, l'Autorità ha valutato ed istruito i reclami presentati dai passeggeri, avviando in alcuni casi

procedimenti sanzionatori nei confronti dell'impresa ferroviaria, conclusisi in pochissimi casi con l'irrogazione di sanzioni pecuniarie.

5. Fatti di rilievo verificatisi nel 2015

- Il 14 giugno ha fatto il suo esordio commerciale il nuovo treno alta velocità “Frecciarossa 1000”. I sei convogli della nuova serie dei supertreni di Trenitalia SpA effettuano otto collegamenti giornalieri no-stop tra Roma e Milano, sette di questi hanno come partenza o destinazione Torino, quattro invece Napoli;
- il consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato SpA, in data 4 agosto 2015, ha approvato definitivamente l'operazione di scissione di Grandi Stazioni SpA. La struttura dell'operazione prevede la suddivisione delle attività attualmente collocate in Grandi Stazioni SpA, con la creazione di due nuove società e il cambio di denominazione della società preesistente:
 - Grandi Stazioni Retail, focalizzata sulle attività tipicamente commerciali delle stazioni del network - incluse le due stazioni nella Repubblica Ceca - in particolare sulle locazioni commerciali, sui Media&Advertising e sui servizi ai viaggiatori, identificata come la società da privatizzare;
 - Grandi Stazioni Immobiliare, focalizzata sulla valorizzazione degli immobili di proprietà attualmente detenuti da Grandi Stazioni SpA;
 - Grandi Stazioni Rail (oggi Grandi Stazioni SpA), focalizzata su attività infrastrutturali e sul completamento del piano di investimenti, per garantire il presidio dei business chiave di stazione nei confronti dei viaggiatori e di tutti coloro che vi operano: sicurezza, pulizia e manutenzione, biglietterie di operatori ferroviari, gestione parcheggi, attività di locazione direzionale e attività di ingegneria.

Nella seduta del 22 dicembre 2015, l'Assemblea degli Azionisti ha approvato il progetto di scissione predisposto dal Consiglio di Amministrazione al fine di efficientare e valorizzare le predette tipologie di attività, formalizzandone la divisione in veri e propri rami di azienda della società scissa da assegnare alle due costituenti società beneficiarie il cui patrimonio netto, a seguito della stipula dell'atto di scissione, risulterebbe il seguente, con riferimento alla situazione patrimoniale al 31 dicembre 2014:

- GS Retail: 73,3 milioni di euro;
- GS Immobiliare: 30,8 milioni di euro;
- GS Rail: 34,4 milioni di euro.

Parallelamente, i soci di Grandi Stazioni SpA hanno avviato una procedura competitiva di vendita avente ad oggetto l'intera partecipazione di GS Retail ed hanno conferito incarico a ad un primario *Advisor* finanziario per l'assistenza necessaria all'impostazione e allo

svolgimento della procedura di vendita. A fine 2015 sono stati 17 i raggruppamenti che hanno presentato manifestazioni di interesse; inoltre sono state inviate ai potenziali investitori le lettere di invito a formulare le offerte non vincolanti.

In data 28 giugno 2016 è stato firmato l'atto di scissione parziale non proporzionale e asimmetrica della Grandi Stazioni SpA mediante assegnazione di parte del proprio patrimonio in favore delle due società di nuova costituzione, di cui innanzi, denominate Grandi Stazioni Retail SpA e Grandi Stazioni Immobiliare SpA, mentre la società scissa ha assunto la denominazione di Grandi Stazioni Rail SpA; la scissione ha effetto dal 1° luglio 2016.

Alla società scissa, ora Grandi Stazioni Rail SpA, interamente posseduta da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, rimangono elementi patrimoniali attivi e passivi pari ad un patrimonio netto di circa 34 milioni di euro. Alla Grandi Stazioni Retail SpA sono stati assegnati elementi patrimoniali attivi e passivi pari ad un patrimonio netto di circa 73 milioni di euro, mentre, alla Grandi Stazioni Immobiliare SpA sono stati assegnati elementi patrimoniali attivi e passivi pari ad un patrimonio netto di circa 31 milioni di euro. La Grandi Stazioni Retail SpA, in sigla GS Retail SpA, è partecipata per il 55 per cento da Ferrovie dello Stato Italiane SpA e per il 45 per cento da Eurostazioni SpA ed ha per oggetto sociale la gestione in qualunque forma e modalità, la riqualificazione e la valorizzazione – anche attraverso lo studio, la promozione, l'attuazione e la gestione di interventi destinati al miglioramento funzionale e la diversificazione – di complessi di stazione destinati all'attività commerciale, al deposito bagagli ed alle sale d'attesa nonché ad aree collaterali.

La Grandi Stazioni Immobiliare SpA, in sigla GS Immobiliare SpA, è partecipata per il 60 per cento da Ferrovie dello Stato Italiane SpA e per il 40 per cento da Eurostazioni SpA ed ha per oggetto sociale l'acquisto, la costruzione, la permuta, la ristrutturazione ovvero l'alienazione di immobili o complessi immobiliari in genere e la gestione, la locazione e l'amministrazione degli immobili sociali nonché la prestazione di qualsiasi servizio inerente alla manutenzione e gestione di detti immobili. In data 20 luglio 2016, Ferrovie dello Stato Italiane SpA ed Eurostazioni SpA hanno quindi ceduto e trasferito alla società Alba Bidco SpA l'intera rispettiva quota di partecipazione nella società Grandi Stazioni Retail SpA e della sua società controllata Grandi Stazioni Česká Republika Sro (61 per cento Grandi Stazioni Retail SpA). L'offerta presentata degli acquirenti è stata pari a 953 milioni di euro comprensivi anche della posizione finanziaria netta. Il 26 luglio è intervenuto il closing dell'operazione di cessione del 100 per cento del capitale di Grandi stazioni Retail SpA mediante versamento ai venditori FSI e Eurostazioni del prezzo provvisorio di euro 761.532.266 di cui 423.719.360 a FSI e euro

337.812.906 ad Eurostazioni e la contestuale girata dei certificati azionari di GS Retail in favore dell'acquirente Alba Bidco SpA.

Gs Retail ha ora in concessione l'affidamento delle convenzioni per il diritto di sfruttamento economico degli spazi commerciali e pubblicitari delle 14 più grandi stazioni ferroviarie italiane, dovendosi comprendere nel novero anche Roma Tiburtina la cui regolamentazione è oggetto di apposita Convenzione sottoscritta tra GS Retail e RFI, unica concedente nel caso di specie. Per completezza si rammenta altresì che GS Retail ha inoltre in concessione la riqualificazione e la gestione di due stazioni ferroviarie nella Repubblica Ceca.

- nel mese di agosto il *Public Investment Fund Saudita* (PIF) ha firmato l'*Amendment* al contratto con Italferr SpA per l'estensione della progettazione preliminare e di dettaglio al "Saudi Blue Landbridge", la linea ferroviaria, lunga circa 1.300 km, che si estende dal Porto di Jeddah, sul Mar Rosso, a Jubailsul Mare Arabico. La variante formalizzata ha quasi raddoppiato il valore dell'incarico iniziale acquisito da Italferr SpA nel 2013, portandolo a 57 milioni di euro.
- in data 15 ottobre Italferr SpA ha siglato il Protocollo d'Intesa con lo Stato della Costa d'Avorio. Italferr SpA, la società d'ingegneria del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, progetterà la ferrovia di 1000 chilometri che collegherà, in Africa, la Costa d'Avorio al Mali. Il protocollo d'intesa prevede lo sviluppo del corridoio ferroviario che collegherà il Porto di San Pedro, sull'Atlantico, alla capitale del Mali, Bamako, sul fiume Niger. La linea ferroviaria è un progetto di primaria importanza per lo sviluppo dei traffici merci e passeggeri della Costa d'Avorio, uno dei paesi più dinamici dell'Africa occidentale. La linea connessa al porto della Costa d'Avorio attraverserà, infatti, una ricca zona mineraria il cui sfruttamento è pianificato per i prossimi anni e numerose aree d'interesse agricolo. Porto San Pedro è candidato a diventare l'*hub* regionale dei territori che si estendono fino al Mali, Bourkina Faso e Guinea.
- il semestre dell'Esposizione Universale di Milano si è chiuso positivamente per Trenitalia SpA. Quattordici milioni di viaggiatori su Milano, di cui sei milioni soltanto sulle Frecce di Trenitalia SpA. Un milione i passeggeri che, sempre con le Frecce, ma anche con *Intercity* e treni internazionali, hanno raggiunto direttamente la stazione di Rho Fiera Expo Milano 2015. Così come i treni regionali sull'asse Torino - Milano, con un potenziamento dell'offerta, chiesto dalla Regione Piemonte, per soddisfare la crescente domanda degli ultimi giorni. Il contributo di Trenitalia SpA alla buona riuscita di Expo 2015, sul fronte della mobilità internazionale e nazionale, non va disgiunto da quello delle altre società del Gruppo FS Italiane, a iniziare da Italferr SpA, che ha assunto nell'estate del 2014 la direzione dei lavori, portati a termine con

successo; RFI SpA, ha gestito un flusso intenso e ininterrotto di convogli di Trenitalia SpA, Trenord Srl e di altre compagnie europee ed ha garantito l'informazione nelle stazioni oltre all'assistenza ai passeggeri diversamente abili e a mobilità ridotta nella stazione di Rho Fiera Expo Milano 2015.

- nel corso dell'esercizio 2015 è continuata la trattativa tra le società del Gruppo FS e le rappresentanze della Pubblica Amministrazione con riferimento alla valorizzazione dell'area denominata "ex scali milanesi". Il 14 maggio 2015 è stata convocata la Conferenza dei Rappresentanti dell' "Accordo di Programma degli ex scali milanesi" (nel seguito anche sinteticamente "Accordo") per definire le attività e il cronoprogramma a finire del procedimento in corso, con l'indicazione alla Segreteria Tecnica del termine di luglio per il completamento della documentazione da sottoporre all'approvazione delle Giunte Comunale e Regionale e dei CdA delle società del Gruppo FS Italiane interessate (FS SpA, RFI SpA e FS Sistemi Urbani Srl). L' 8 luglio 2015 la Conferenza dei Rappresentanti dell'Accordo ha licenziato il testo finale dell'Accordo e dei suoi allegati per le successive approvazioni da parte delle Giunte Comunale e Regionale e dei già citati CdA delle società del Gruppo FS Italiane. A seguire sia la Giunta del Comune di Milano che la Giunta Regionale della Lombardia, rispettivamente il 22 settembre 2015 ed il ottobre 2015, hanno approvato l'Accordo. Il 29 ottobre 2015 anche il CdA di FS Sistemi Urbani ha approvato l'Accordo ed il 18 novembre 2015, in nome e per conto anche di RFI SpA, l'Amministratore Delegato di FS ha sottoscritto l'Accordo con il Comune di Milano e la Regione Lombardia. Il 3 dicembre 2015, la seduta del Consiglio Comunale di Milano, che aveva il compito di ratificare l'Accordo, si è chiusa senza deliberare per mancanza del numero legale; mentre la seduta del 9 dicembre 2015 si è chiusa con votazione negativa. La successiva seduta del 17 e 18 dicembre 2015, riconvocata per la ratifica dell'Accordo, si è chiusa senza deliberare, essendo decorso il termine dei 30 giorni di legge dalla sottoscrizione senza il completamento della discussione dei circa 560 emendamenti presentati dai Consiglieri di opposizione;
- in data 15 dicembre il Dipartimento dei Trasporti del governo inglese con una nota sul suo sito ha annunciato che Trenitalia SpA è l'unica società senza una base operativa in Gran Bretagna a essersi prequalificata per le prossime gare ferroviarie. Trenitalia SpA è anche l'unica *new entry* della lista. La nota specifica, inoltre, che la scelta delle società è stata operata secondo alti requisiti di professionalità, esperienza sui mercati nazionali e internazionali, abilità tecnica e standard di sicurezza. Avendo superato, insieme a pochi altri operatori, tale selezione iniziale, Trenitalia SpA ha guadagnato il PQQ (*pre-qualification questionnaire*) *passport* e potrà quindi

partecipare a tutte le gare che verranno bandite in Gran Bretagna nei prossimi quattro anni senza la necessità di presentare ogni volta tutti i documenti necessari, con maggiori vantaggi per entrambe le parti;

- La legge n. 208 del 28 dicembre 2015 (*“Legge di Stabilità 2016”*), ha — tra l’altro — disposto quanto segue:
 - per la copertura degli oneri connessi al funzionamento dell’Autostrada ferroviaria alpina attraverso il tunnel del Fréjus, è autorizzata la spesa complessiva di 29.026.383 euro per il periodo dal 1° gennaio 2013 al 30 giugno 2018. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti provvede a stipulare l’accordo di programma con Trenitalia SpA, beneficiaria del contributo per l’Autostrada ferroviaria alpina, nonché a modificare la convenzione stipulata con la società Cassa Depositi e Prestiti SpA al fine di provvedere, a condizioni più vantaggiose, all’erogazione da parte di quest’ultima dei relativi finanziamenti all’impresa ferroviaria Trenitalia SpA, secondo le modalità indicate da detto Ministero in un apposito *addendum* alla convenzione già stipulata. Per ciascuno degli anni dal 2018 al 2022 è, altresì, autorizzato un contributo di 10 milioni di euro finalizzato alla compensazione totale o parziale degli oneri derivanti dallo svolgimento dei servizi ferroviari di Autostrada ferroviaria alpina, effettuati attraverso il valico fra Italia e Francia, in particolare attraverso il Fréjus. I predetti contributi sono concessi alle imprese aggiudicatrici dei servizi di Autostrada ferroviaria alpina mediante gara a evidenza pubblica;
 - per lo sviluppo del sistema di trasporto intermodale, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è autorizzato a concedere contributi per servizi di trasporto ferroviario intermodale in arrivo e in partenza da nodi logistici e portuali in Italia e a tal fine è autorizzata la spesa annua di 20 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018. Agli stessi fini può essere utilizzata quota parte delle risorse di cui all’art. 1, comma 150, della Legge n. 190 del 23 dicembre 2014 (pari a 250 milioni di euro annui a decorrere dall’anno 2015 per interventi in favore del settore dell’autotrasporto);
 - autorizzazione alla spesa di 45,4 milioni di euro per il 2016, 44,1 nel 2017 e 48,9 nel 2018, per progetti di miglioramento della catena intermodale e viaria collegati alla realizzazione di nuovi servizi marittimi per il trasporto combinato delle merci;
 - individuazione del soggetto promotore per la realizzazione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione nella società TELT, partecipata da Ferrovie dello Stato Italiane SpA, e previsione del trasferimento delle relative risorse direttamente a Ferrovie dello Stato

Italiane SpA, nelle more della stipula con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del Contratto di Programma che dovrà tra l'altro regolare le modalità di attribuzione dei finanziamenti

- Ai sensi dell'articolo 1 comma 867 della richiamata legge 208/2015 si è provveduto al commissariamento della Società Ferrovie del sud est e servizi automobilistici r.l., in grave crisi finanziaria (patrimonio netto negativo di 200 milioni di euro, debiti per oltre 311 milioni e circa 1400 contenziosi) al fine di operare il risanamento della società anche attraverso la riduzione dei costi di funzionamento. Con lo stesso provvedimento legislativo sono stati resi disponibili 70 milioni di euro per permettere la continuità aziendale. Con decreto ministeriale 4 agosto 2016, n. 264 è stato definito il trasferimento dell'intera partecipazione di Ferrovie del sud est e servizi automobilistici r.l. alle FSI. Per un approfondimento si rinvia al paragrafo 7 della presente relazione.

6. Piano per la cessione parziale del pacchetto azionario della Ferrovie dello Stato S.p.A..

Relativamente al tema delle dismissioni FSI, nel corso del 2014 era stato istituito un apposito Gruppo di lavoro presso il Mef, composto da rappresentanti di FSI del Mef e del Mit con l'obiettivo di definire tutte le misure propedeutiche alla "privatizzazione" - in particolare la definizione del quadro giuridico, regolatorio e finanziario - e di predisporre gli interventi necessari all'apertura del capitale di FSI e alla sua quotazione.

Il 23 novembre 2015 è stato formalmente avviato dal Governo il piano per la cessione parziale del pacchetto azionario delle Ferrovie dello Stato con l'obiettivo di diminuire il debito pubblico, di favorire la liberalizzazione dei servizi ferroviari attraverso l'aumento della concorrenza e di rendere maggiormente efficienti i servizi erogati. In particolare, il decreto approvato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, in prima lettura, su proposta del MEF e del Ministero dello sviluppo economico (di seguito MISE), prevede la cessione di non oltre il 40 per cento di quote di FSI e il mantenimento in capo allo Stato del restante 60 per cento. Il richiamato dpcm, sul quale le competenti Commissioni parlamentari hanno espresso parere favorevole con osservazioni¹⁴, dispone che l'alienazione della quota della partecipazione potrà essere effettuata anche in più fasi attraverso un'offerta pubblica di vendita rivolta a risparmiatori e investitori istituzionali in Italia, con specifico riguardo ai dipendenti del Gruppo Ferrovie dello Stato e all'estero attraverso la quotazione sul mercato azionario. Il testo del dpcm non chiarisce se la Rfi sarà o meno coinvolta nel processo di privatizzazione¹⁵.

Sempre con riferimento alla privatizzazione del Gruppo, si evidenzia che sulla base delle indicazioni ricevute dal MEF FSI, con il supporto della società operativa Ferservizi, ha individuato nel maggio 2015, all'esito dell'espletamento di gara pubblica, gli *Advisors* strategico-industriali nell'ambito delle attività relative alla cessione di una quota di minoranza del capitale di FSI da parte del MEF anche al fine di supportare la definizione del correlato Piano industriale 2017-2026 e le operazioni di cessione della quota di minoranza sopra descritta. FSI ha riferito che in conseguenza degli approfondimenti sul piano normativo e regolatorio e delle ulteriori riflessioni maturate sul progetto ed il perimetro di privatizzazione d'accordo con l'Azionista si è proceduto ad una rivisitazione dell'operazione, tenuto conto anche delle incerte e poco favorevoli contingenze di mercato.

¹⁴ Il Senato della Repubblica il 13 gennaio 2016 e la Camera dei Deputati il 19 gennaio 2016.

¹⁵ Come si avrà modo di evidenziare nel prosieguo di trattazione del presente Referto in attesa della privatizzazione il Gruppo sta procedendo alla separata valorizzazione di beni ritenuti collaterali o non strettamente connessi allo svolgimento dei servizi di trasporto, quale la rete elettrica Self a Terna, le attività commerciali e gli immobili.

L'incarico di consulenza legale conferito all'esito di confronto competitivo tra esperti del settore dopo una sospensione nel dicembre 2015, per i motivi sopra rappresentati, è definitivamente venuto meno in forza del recesso esercitato da FS dal momento che il supporto dell'*advisor* legale avrebbe dovuto concentrarsi prevalentemente nella fase di cessione della quota azionaria. Al consulente legale è stato comunque riconosciuto il corrispettivo per le attività effettivamente rese alla data del recesso, pari al 16 per cento di quanto previsto contrattualmente.

Inoltre, a conclusione di un diverso articolato processo di selezione il MEF, a sua volta, ha individuato i consulenti finanziari e legali per il medesimo processo di privatizzazione.

7. Acquisizione dell'intera partecipazione della società “Ferrovie del sud est e servizi automobilistici a.r.l.”.

Per quanto concerne la società Ferrovie del sud est e servizi automobilistici (di seguito per comodità FSE) occorre fare alcune precisazioni.

L'articolo 1, comma 867, della legge 28 dicembre 2015 ha disposto il commissariamento della società e ha delegato il Ministero a definire criteri e modalità di trasferimento o alienazione della partecipazione in Ferrovie del sud est e servizi automobilistici srl alla Ferrovie dello Stato S.p.a.. Nel contempo lo Stato ha reso disponibili 70 milioni di euro per permettere, attesa la gravissima situazione di crisi, la continuità aziendale.

Con decreto ministeriale 4 agosto 2016, n. 264 del Mit è stato definito il trasferimento dell'intera partecipazione della società Ferrovie del sud est e servizi automobilistici r.l. senza alcun corrispettivo “subordinatamente al rilascio della dichiarazione da parte di Ferrovie dello Stato italiane SpA di provvedere nei termini di legge alla rimozione dello squilibrio patrimoniale della stessa srl” e a condizione che “FS provveda a predisporre “apposito piano industriale di rilancio della Società ferrovie del Sud Est”.

Il Commissario nominato ai sensi del richiamato articolo 1 comma 867 della legge 28 dicembre 2015, n. 208 ha presentato una relazione finale di *due diligence*, che è stata trasmessa il 22 marzo 2016 alla Procura generale della Repubblica di Roma, alla Procura regionale della Corte dei conti per il Lazio e all'Autorità nazionale anticorruzione (ANAC).

La delicata condizione economico finanziaria in cui versa Ferrovie del sud-est rappresentata dal Commissario straordinario, dal Collegio sindacale di FSE e successivamente anche dal nuovo CdA di FSE ¹⁶:disavanzo economico di 230 milioni di euro, debiti certi ammontanti a non meno di 311 milioni di euro a fronte di crediti certi ed esigibili per 215 milioni di euro, capitale sociale pari a 11 milioni di euro e Tfr pari a 33 milioni di euro totalmente assorbiti per far fronte ai debiti contratti, linee di affidamento esaurite con un debito nei confronti dell'istituto tesoriere per 123 milioni di euro, debiti commerciali per oltre 82 milioni di euro, patrimonio netto negativo per oltre 220 milioni di euro, debiti per oltre 311 milioni e circa 1400 contenziosi, elevato livello di vetustà

¹⁶ Il 10 gennaio 2017 il nuovo CdA preso atto della carenza di liquidità della società ha deciso, per garantire la continuità aziendale e rimuovere, contestualmente lo squilibrio patrimoniale, di presentare ricorso ai sensi dell'articolo 161, comma 6 del regio decreto n. 267/1942 per essere ammessa alla procedura di concordato preventivo riservandosi di depositare la relativa proposta, il piano e la documentazione di cui all'articolo 161, commi 2 e 3, della legge fallimentare, ovvero, in alternativa, la domanda di ristrutturazione del debito ai sensi dell'articolo 182 bis della legge fallimentare.