

20

81697/110

- sistemi antirumore: sono state progettate ed avviate specifiche attività per la riduzione del rumore emesso dai treni, in particolare la sperimentazione dell'attenuatore acustico per rotaie denominato "Transrail" nel sito di Francavilla al Mare e lo studio acustico della linea Adriatica tratta Bologna – Lecce, per verificare l'impatto dell'incremento di velocità e revisionare il Piano di risanamento acustico in ottemperanza al DM del 29 novembre 2000.

Infine, si segnala che è proseguita, in collaborazione col Politecnico di Milano, la sperimentazione del sistema di "diagnostica *light*", per la verifica della qualità dell'interazione treno - binario, in grado di collegarsi ad un posto centrale per comunicare in tempo reale i rilievi e gli allarmi per il superamento di determinate soglie, che possono manifestare problemi a bordo del treno stesso o a terra (infrastruttura o linea di contatto).

81697/111



21

Principali eventi dell'esercizio

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 ad: (i) 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; (ii) emendare il Regolamento 1370/2007 sugli obblighi di servizio pubblico dando priorità all'affidamento dei contratti di servizio tramite gara; (iii) modificare le Direttive Sicurezza e Interoperabilità e il Regolamento Istitutivo dell'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA).

Nel corso del 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 delicati 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 ad un testo condiviso sono iniziati a fine ottobre 2015.

Recast del Primo Pacchetto ferroviario

Il Decreto Legislativo 15 luglio 2015, n. 112 "Attuazione della direttiva 2012/34/UE che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (rifusione)". Il decreto dà attuazione alla Direttiva 2012/34/UE e sostituisce integralmente il Decreto Legislativo n. 188 del 2003, di recepimento del c.d. "Primo pacchetto ferroviario". Restano fermi i previgenti principi generali di autonomia e indipendenza gestionale, amministrativa e contabile delle imprese ferroviarie, di indipendenza delle funzioni essenziali del gestore dell'infrastruttura nella determinazione e riscossione dei canoni e nell'assegnazione di capacità dell'infrastruttura, di libertà di accesso al mercato del trasporto ferroviario a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti. Il decreto prevede, tra l'altro, quanto segue:

- 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, tenendo conto della predetta strategia 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 ministeriale, 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,;
- viene introdotta la figura dell'operatore dell'impianto di servizio 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

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

55/117

22

81697/142

contabilità separata, anche mediante l'aggregazione per categorie di impianti gestiti dall'operatore medesimo, con evidenza nel conto economico e nella situazione patrimoniale;

- il gestore dell'infrastruttura (entro un anno dall'entrata in vigore del decreto) mette a punto e aggiorna annualmente un registro dei propri beni e dei beni della cui gestione è responsabile;
- 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 sulla separazione contabile.

Nel seguito sono riportati i provvedimenti in attuazione del *Recast* del Primo Pacchetto nel corso dell'esercizio:

- Il 4 febbraio è stato adottato formalmente il testo del Regolamento di esecuzione sugli Accordi Quadro previsto dall'art. 42(8) della Direttiva 2012/34 c.d. "*Recast*". Il testo disciplina le modalità con cui i richiedenti possono siglare Accordi Quadro con i gestori dell'infrastruttura al fine di assicurarsi la capacità necessaria, definendo procedure e criteri per coordinare le varie richieste.
- Il 13 marzo 2015 sulla Gazzetta Ufficiale dell'UE è stato pubblicato il Regolamento di Esecuzione dell'Art. 31.5 della Direttiva 2012/34 "*Recast*" recante le modalità di applicazione dell'imposizione di canoni per il costo degli effetti acustici dei treni merci.
- In data 12 giugno 2015, con il "Regolamento di esecuzione (UE) 2015/909 relativo alle modalità di calcolo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario", la Commissione Europea ha stabilito le modalità applicabili al calcolo dei costi direttamente legati alla prestazione del servizio ferroviario, ai fini della fissazione dei canoni per il pacchetto minimo di accesso e per l'accesso all'infrastruttura di collegamento agli impianti di servizio.
- L'Autorità di Regolazione dei Trasporti - con delibera del 13 novembre 2015, n. 96 - ha adottato le misure di regolazione sui criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. In particolare, 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".

Regolamento di esecuzione (UE) 2015/10 relativo ai criteri per i richiedenti di capacità dell'infrastruttura ferroviaria e che abroga il regolamento di esecuzione (UE) n. 870/2014

In data 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 c.d. richiedenti.

Regolamento che istituisce il Fondo Europeo per gli Investimenti Strategici

In data 1 luglio 2015 è stato pubblicato sulla gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea una proposta il Regolamento che istituisce lo "*European Fund for Strategic Investments*" (EFSI), nuovo strumento finanziario gestito dalla Banca Europea degli Investimenti e Commissione europea per dare attuazione al cosiddetto "Piano Juncker". Il fondo, già operativo, mira a generare fino a 315 miliardi di euro di nuovi investimenti in tutta l'UE, inclusi i trasporti, su un periodo di tre anni.

81697/13



23

Regolamento (UE) 2015/171 del 4 febbraio 2015 relativo al "Regolamento di esecuzione della Commissione su taluni aspetti della procedura per il rilascio di licenze alle imprese ferroviarie"

Con il Regolamento (UE) 2015/171 del 4 febbraio 2015 ("Regolamento di esecuzione della Commissione su taluni aspetti della procedura per il rilascio di licenze alle imprese ferroviarie"), la Commissione Europea ha definito un modello comune di licenza ed alcuni aspetti relativi alla procedura per il rilascio della licenza stessa.

Legge 27 febbraio 2015, n. 11 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto-Legge 31 dicembre 2014, n. 192, recante proroga di termini previsti da disposizioni legislative"

Il provvedimento di conversione del Decreto Legge prevede, tra l'altro, l'introduzione del comma 7 ter dell'art. 20 per il perseguimento degli obiettivi di efficientamento e finanziari previsti dal Decreto-Legge 24 aprile 2014, n.66, convertito, con modificazioni, dalla Legge 23 giugno 2014 n.89, che prevede che le società controllate da Ferrovie dello Stato Italiane concorrano per l'importo di 40 milioni di euro per l'anno 2014 e 60 milioni di euro per l'anno 2015, da versare all'entrata del bilancio dello Stato rispettivamente entro il 10 gennaio 2015 ed il 30 settembre 2015.

Delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 17 giugno 2015, n. 49

L'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con delibera del 17 giugno 2015, n. 49, ha adottato - a valle della consultazione avviata a marzo 2015 (Delibera del 12 marzo 2015, n. 26) - un atto di regolazione, recante 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.

Legge 6 agosto 2015, n. 125 "Conversione in legge, con modificazioni, del Decreto-Legge 19 giugno 2015, n. 78, recante Disposizioni urgenti in materia di enti territoriali"

La Legge 125 del 6 agosto 2015, conversione con modificazioni del Decreto-Legge n. 78 del 19 giugno 2015, n. 78, contiene disposizioni per garantire la continuità dei dispositivi di sicurezza e di controllo del territorio, razionalizzazione delle spese del Servizio sanitario nazionale nonché norme in materia di rifiuti e di emissioni industriali.

Tale legge prevede, tra l'altro, quanto segue:

- Art. 8-bis (Disposizioni concernenti la regione Valle d'Aosta). Si dispone il subentro della Regione Valle d'Aosta nei rapporti attivi e passivi per l'erogazione da parte di Trenitalia SpA del servizio di trasporto ferroviario regionale, stabilendo l'assunzione integrale degli oneri a decorrere dal 1° gennaio 2011 a carico della Regione. A tale proposito si prevede, inoltre, il trasferimento aggiuntivo di 120 milioni di euro, per l'anno 2015;
- Art. 13-quater (Proroga di termine di cantierabilità). Si stabilisce la proroga al 31 ottobre 2015 del termine di cantierabilità di opere quali AV/AC Verona-Padova, messa in sicurezza asse ferroviario Cuneo-Ventimiglia, Terzo Valico dei Giovi, linea 1 metropolitana di Napoli, interventi tunnel del Brennero, quadruplicamento della linea Lucca-Pistoia (comprese nelle lettere b) e c) dell'art. 3 del D.L. 133/14, c.d. "Sblocca Italia").

Cessione del 40% delle quote di Ferrovie dello Stato. Comunicato stampa del Consiglio dei Ministri n.94, 23 Novembre 2015

In data 23 novembre 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% di quote della società Ferrovie dello Stato Italiane SpA ai sensi della normativa sulle privatizzazioni (Legge 474/1994 e Legge 481/1995). Il decreto verrà inviato alle Commissioni parlamentari competenti al

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

95 100

24

81697/114

fine di acquisire i pareri previsti. Con il DPCM viene regolamentata l'alienazione di una quota della partecipazione nella società non superiore al 40%, 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 quotazione sul mercato azionario. Lo schema di decreto, inoltre, prevede che, al fine di favorirne 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.

La legge 28 dicembre 2015, n. 208 ("Legge di stabilità 2016")

La legge 28 dicembre 2015, n. 208 ("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 euro 29.026.383 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 ad 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 ed 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 23 dicembre 2014, n. 190 (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;
- privatizzazione di Ferrovie dello Stato Italiane: in caso di alienazione di quote entro il 2016, il Ministero dell'Economia e delle Finanze dovrà presentare una relazione al Parlamento che ne illustri l'impatto economico, industriale e occupazionale;
- 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.

81697/MS



25

Altri eventi

Accordo RFI-FFS (Ferrovie Federali Svizzere)

Il 12 febbraio 2015, a Zurigo, è stato sottoscritto dall'Amministratore Delegato di RFI SpA e dal responsabile della Divisione Infrastruttura di FFS, un accordo di cooperazione fra RFI SpA e le Ferrovie Federali Svizzere finalizzato a garantire la piena interoperabilità sulle linee ferroviarie di confine fra Italia e Svizzera con l'ERTMS/ETCS (*European Rail Traffic Management System/European Train Control System*), il sistema tecnologico di ultima generazione per la supervisione ed il controllo del distanziamento in sicurezza dei treni. L'obiettivo è di rendere operativo, entro fine 2016, il sistema ERTMS/ETCS sulle linee Iselle - Domodossola e Ranzo-Sant'Abbondio (Svizzera) - Luino, relazioni ferroviarie inserite nel Corridoio merci europeo "Reno-Alpino".

Affidato ad Italferr SpA il coordinamento delle fasi di *design, construction e test* di una linea metropolitana della città di Lima, in Perù.

Nel mese di febbraio il Consorzio Metro Lima 2 ha aggiudicato ad Italferr SpA l'incarico di coordinamento per le fasi di *design, construction e test* di una linea metropolitana della città di Lima, in Perù. A seguito dell'aggiudicazione, il 1° aprile 2015, Italferr SpA ha sottoscritto il contratto con il cliente.

Trenitalia SpA riconosce *bonus* per ritardi compresi tra i 30 e i 59 minuti

A partire dal 1 marzo 2015 sulle Freccie di Trenitalia SpA è riconosciuto un *bonus* per ritardi compresi tra i 30 e i 59 minuti. Il *bonus* rientra tra le attività rivolte ai clienti e amplia i diritti previsti dalle attuali normative comunitarie che prevedono la concessione di un'indennità solo in caso di ritardi superiori ai 60 minuti. Il *bonus* è nominativo e valido per l'acquisto di un nuovo viaggio entro 12 mesi dal giorno in cui si è verificato il ritardo.

Messe in circolazione le nuove carte multifunzioni realizzate da CartaSi e Trenitalia SpA

Nel corso del mese di aprile sono state immesse in circolazione le nuove carte multifunzioni realizzate da CartaSi e Trenitalia SpA, frutto dell'accordo che punta anche a perseguire, nel tempo, una completa e interoperabile digitalizzazione dei pagamenti nel settore trasporti. Il progetto integra la funzionalità di pagamento gestita da CartaSi sia nelle carte Freccia, le carte fedeltà dei clienti Trenitalia SpA, sia nelle carte regionali dei trasporti. Nel corso del 2015 si provvederà ad emettere le nuove carte e a sostituire progressivamente quelle già emesse. Per quel che riguarda la componente trasporto pubblico locale, nella Regione Piemonte sarà, fin da subito, possibile acquistare anche abbonamenti e biglietti emessi da operatori del trasporto Pubblico Locale diversi da Trenitalia.

Siglato nuovo contratto fra Trenitalia SpA e le agenzie di viaggio

In data 9 giugno è stato siglato il nuovo contratto fra Trenitalia SpA e le agenzie di viaggio. L'operazione riguarda circa 6.700 agenzie e oltre 16 milioni di clienti. Le trattative con le Associazioni di Categoria, Astoi Confindustria Viaggi, Assoviaggi Confesercenti e Fiavet Confocommercio Imprese per l'Italia, hanno condotto ad un rinnovo contrattuale che recherà vantaggi sia alle agenzie di viaggio, sia ai clienti. Le agenzie potranno contare su procedure semplificate e tempi di attivazione ancor più rapidi, i clienti, invece, hanno a disposizione una gamma di prodotti ampliata e servizi accessori.

Esordio del treno "Frecciarossa 1000"

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.

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

26

8169/1116

Nuove funzionalità App Trenitalia

Il 17 luglio l'App Prontotreno, che ha cambiato nome in App Trenitalia, è disponibile per iPhone ed ha introdotto nuove funzionalità realizzate anche su indicazione dei clienti, già attiva anche in inglese.

Accordo Trenitalia SpA e Air France per soluzioni di viaggio treno più aereo

Il 24 luglio è stato firmato un Accordo tra Trenitalia SpA e Air France-KLM che prevede agevolazioni per chi sceglie soluzioni di viaggio congiunte treno+aereo. L'Accordo aveva valenza fino al 31 dicembre 2015.

Operazione di scissione di Grandi Stazioni

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, sul 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 Rothschild SpA, in qualità di 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.

Incontro bilaterale Italia-Francia fra la direzione della società Tunnel Euralpin Lyon Turin e i ministri dei trasporti francese e italiano

Il 27 agosto, il Presidente ed il Direttore Generale di TELT (Tunnel Euralpin Lyon Turin Sas - società responsabile dei lavori di realizzazione e della gestione della futura infrastruttura della sezione transfrontaliera del collegamento ferroviario tra Torino e Lione), hanno accolto le delegazioni dei governi francese e italiano nella sede di Torino della società. Al termine del vertice il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e il Segretario di Stato ai Trasporti della Repubblica

81697/114



27

francesce, hanno incontrato il personale del promotore pubblico, incaricato di realizzare e gestire la sezione transfrontaliera della linea ferroviaria Torino-Lione.

Estensione della progettazione del "Saudi Blue Landbridge", la linea ferroviaria che si estende dal Mar Rosso al Mare Arabico

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 Jubail sul 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.

Italferr SpA progetterà la ferrovia di 1000 km che unirà la costa d'Avorio al Mali

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 popolosa 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, Burkina Faso e Guinea.

Trasportate a Milano, per l'EXPO 2015, 14 milioni di persone

Il semestre dell'Esposizione Universale di Milano si è chiuso per Trenitalia SpA con numeri da *record*. Quattordici milioni di viaggiatori su Milano, di cui sei milioni soltanto sulle Freccie di Trenitalia SpA. Un milione i passeggeri che, sempre con le Freccie, ma anche con *Intercity* e treni internazionali, hanno raggiunto direttamente la stazione di Rho Fiera Expo Milano 2015. Nelle ultime settimane di ottobre i convogli da e per Milano, soprattutto i Frecciarossa, hanno segnato il tutto esaurito. 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, avendo assunto nell'estate del 2014 la direzione dei lavori, portati a termine con successo, ha ottenuto importanti riconoscimenti da parte di tutti gli *stakeholder*, per passare poi a RFI SpA, che 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, come nelle altre stazioni del nodo meneghino.

In dettaglio, in occasione di EXPO, Trenitalia SpA ha assunto il ruolo di "*Official Global Rail Carrier*" della manifestazione ed è stata predisposta una offerta commerciale tra Milano e i principali bacini di traffico, italiani ed esteri, con 69 collegamenti diretti giornalieri da/per la stazione di Rho Fiera EXPO. Per tutta la durata dell'EXPO 2015 ogni giorno sono arrivati 242 treni a Milano da tutta Italia, di cui 154 Freccie, con un'offerta complessiva giornaliera di 130 mila posti.

Sono state inoltre lanciate una serie di iniziative commerciali dedicate ai viaggiatori con destinazione Milano o Rho Fiera, tra cui l'offerta A/R Speciale EXPO, con uno sconto differenziato al momento dell'acquisto del 20% o del 30% sulla tariffa Base e l'offerta dedicata alle scuole, *School group Italy* per EXPO con prezzi fissi differenziati per relazione e servizio. Sempre in occasione dell'Esposizione Universale, sulla base di uno specifico accordo con l'ente organizzatore, sono stati

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

28

81697/118

commercializzati i biglietti di ingresso di EXPO in vendita presso i principali canali di vendita di Trenitalia SpA: biglietterie, agenzie di viaggio, ufficio gruppi e sul sito Trenitalia.com.

La società è stata coinvolta nel trasferimento di 45 delegazioni dei vari paesi partecipanti ad EXPO e dell'ONU, alcune delle quali accompagnate, tra l'altro, dal Presidente della Repubblica, dal Presidente del Consiglio e da molti Ministri del Governo. Anche il Segretario Generale dell'ONU, Ban Ki-Moon, ha scelto Trenitalia SpA per i trasferimenti nazionali.

Scali ferroviari: firmato l'Accordo di Programma tra Comune di Milano, Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato Italiane

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". Si riportano di seguito gli eventi rilevanti dell'anno.

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 del 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 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.

Nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione del Gruppo FS Italiane

In data 27 novembre, d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dell'Economia e delle Finanze si è tenuta un'Assemblea di Ferrovie dello Stato Italiane che, a seguito della decadenza del precedente Consiglio di Amministrazione della Società, ha deliberato la nomina del nuovo organo amministrativo nelle persone di Gioia Maria Ghezzi (Presidente), Daniela Carosio, Giuliano Frosini, Simonetta Giordani, Federico Lovadina, Renato Mazzoncini e Vanda Ternau. Successivamente, in data 1 dicembre, nella prima riunione, il nuovo CdA di Ferrovie dello Stato Italiane ha nominato Renato Mazzoncini Amministratore Delegato e Direttore Generale della Società. Il CdA di FS Italiane ha quindi assegnato al nuovo AD tutte le deleghe operative. Ha poi affidato al Presidente Gioia Maria Ghezzi la responsabilità delle attività di *audit* e il compito di curare, in coordinamento con l'AD, le relazioni esterne e i rapporti istituzionali.

Nuovo record per il TRENO "Frecciarossa 1000": 390,7 km/h

In data 30 novembre durante i *test* il treno "Frecciarossa 1000" ha raggiunto un nuovo *record* di velocità 390,7 km/h. Consolidata e quindi superata la velocità di 389,5 km/h raggiunta nelle settimane precedenti. Ad eseguire i *test* di certificazione c'era Italcertifier SpA, sul treno presenti anche i tecnici di RFI SpA, Trenitalia SpA e del costruttore (Bombardier-AnsaldoBreda).

81697/119



29

Il Gruppo FS ha elaborato un piano specifico per garantire un efficiente sistema di mobilità verso Roma in vista del Giubileo

Il Gruppo FS, attraverso le sue società operative, ha elaborato un specifico piano per garantire un efficiente sistema di mobilità verso Roma e nelle relazioni con il suo *hinterland* e le città d'arte in vista del Giubileo della Misericordia. Il trasporto integrato ferro-gomma avrà nell'anno Giubilare un ruolo fondamentale, le principali stazioni di interscambio sono state dotate di parcheggi e servizi che permetteranno facili soluzioni di viaggio. La stazione di Roma Tiburtina sarà l'*hub* principale della città. La stazione infatti sarà servita giornalmente da 96 treni dell'offerta nazionale, di cui 64 Frecciarossa, 22 Frecciargento e 10 *Intercity*, completano l'offerta 307 collegamenti regionali giornalieri.

Renato Mazzoncini eletto vicepresidente Unione Internazionale Ferrovie (UIC)

In data 1° dicembre Renato Mazzoncini, nuovo Amministratore Delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiano, è stato eletto vicepresidente dell'*International Union of Railways* (UIC). L'elezione è avvenuta a Parigi, nel corso dell'Assemblea generale UIC. L'incarico ha una durata di un anno. Mazzoncini è stato anche nominato membro dell'*European Management Committee* di UIC Europa. La vicepresidenza UIC, assegnata per la quinta volta consecutiva a un Amministratore Delegato di FS Italiane SpA, è il riconoscimento per l'impegno profuso dal Gruppo in ambito sia europeo sia internazionale e per la capacità di rappresentare al meglio gli interessi del settore ferroviario.

Trenitalia si qualifica per le gare ferroviarie in Gran Bretagna

In data 15 dicembre il Dipartimento dei Trasporti del governo Inglese con una nota sul suo sito annuncia 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.

Acquisizione dei Rami d'azienda Bari Fonderie Meridionali (BFM)

In data 29 dicembre RFI SpA ha acquistato il ramo d'azienda della Bari Fonderie Meridionali SpA (BFM) con effetto dal 1° gennaio 2016. Il complesso produttivo di BFM SpA è situato nell'area industriale di Bari. Il sito occupa su una superficie di circa 130 mila metri quadrati, di cui circa 45 mila coperti. All'interno ci sono due stabilimenti: la fonderia e il reparto meccanica. Attualmente Bari Fonderie Meridionali SpA garantisce una produzione annua di oltre 1.800 "cuori" in acciaio fuso al manganese per scambi ferroviari. Internalizzare la produzione di componenti ferroviari, ampliare la filiera produttiva interna sfruttando le sinergie con le altre officine societarie, garantire continuità occupazionale a circa 100 lavoratori di un'importante realtà industriale del Sud Italia. L'investimento complessivo è di circa 6,5 milioni di euro. L'azienda BFM SpA (Gruppo ceco DT - Výhybkárna a strojárna, a.s.), fondata nel 1961, è per Rete Ferroviaria Italiana SpA uno storico fornitore di "cuori" in acciaio fuso al manganese, un componente fondamentale per gli scambi ferroviari. Con l'acquisizione di BFM, RFI SpA amplia la filiera produttiva interna, ottimizzando i costi di approvvigionamento e accrescendo il proprio *know-how*.

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiano

55 106

30

81697/120

Altre informazioni

PROCEDIMENTI E CONTENZIOSI

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti giudiziari penali di maggior rilievo avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di ex o attuali rappresentanti della Società e/o di società del Gruppo. A tutt'oggi, e salvo ove diversamente specificato, non sono emersi elementi che possano far ritenere che la Società stessa o il Gruppo siano esposti a significative passività o a perdite di una qualche consistenza, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la sua posizione patrimoniale, economica e finanziaria; pertanto, non sono stati effettuati accantonamenti in bilancio. Inoltre, ricorrendone le circostanze, le Società interessate si sono costituite parte civile.

In tale ultimo ambito si evidenzia che nel corso del 2015 non vi sono state condanne in via definitiva a carico di vertici societari (Organi sociali, Direttori Generali) del Gruppo per:

- delitti di natura dolosa di particolare gravità comportanti un rilevante danno per la società del Gruppo coinvolta ovvero che abbiano determinato l'applicazione di misure interdittive;
- delitti di natura dolosa che rientrano tra quelli contemplati nel D.Lgs. 231/2001;
- per gli ulteriori delitti di natura dolosa che rientrano tra quelli contemplati nella Legge 190/2012.

Oltre ai procedimenti penali, nel prosieguo si riportano anche le attività e passività potenziali riferite a contenziosi civili, amministrativi, arbitrati, procedimenti dinanzi alle autorità nazionali e comunitarie ritenute di maggior rilievo ai fini dell'informativa da rendere nella presente Relazione.

Il dettaglio dei contenziosi e procedimenti in essere nei confronti del personale dipendente, di terzi fornitori di servizi e/o appaltatori, del fisco, delle Regioni per contestazioni, etc. per i quali, ove ne ricorrano le condizioni, si è proceduto ad effettuare accantonamenti negli specifici fondi rischi ed oneri è invece riportato nelle Note al bilancio.

PROCEDIMENTI EX D.LGS N. 231/01

- Il procedimento penale n. 6305/09, pendente innanzi alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lucca, scaturito dall'incidente ferroviario avvenuto in Viareggio il 29 giugno 2009, è attualmente ancora in fase dibattimentale.
- Con riferimento al procedimento penale n. 18772/2008 RGNR pendente innanzi al Tribunale di Firenze per l'infortunio sul lavoro verificatosi in data 2 ottobre 2008 presso il cantiere di Firenze Castello, la sentenza di proscioglimento nei confronti di RFI SpA e del dirigente della società stessa, emessa dal GUP del Tribunale di Firenze il 3 giugno 2015, è passata in giudicato in data 31 luglio 2015.
- Il procedimento penale n. 9592/2008 RGNR è pendente presso la Corte di Appello di Milano con RFI SpA imputata ai sensi del D. Lgs. 231/2001 per l'investimento di un dipendente dell'ATI CLF avvenuto sul cantiere di Milano Rho Certosa in data 6 marzo 2008. In data 24 novembre 2015 la Corte di Appello di Milano ha confermato la sentenza di assoluzione dei soli imputati emessa dal Giudice di Prime Cure, divenuta irrevocabile.

81697/121



- Il procedimento penale n. 2554/13 RGNR è pendente presso la Procura di Foggia e riguarda l'ipotesi di responsabilità amministrativa a carico di RFI SpA in relazione all'infortunio mortale sul lavoro del 5 marzo 2010 occorso in agro di Cerignola in cui ha perso la vita un dipendente della ditta Fersalento Srl. Il dibattimento è in corso di svolgimento. Per gli stessi fatti è pendente in fase dibattimentale, nei confronti di un dipendente di RFI SpA e di due dipendenti della ditta Fersalento Srl, il procedimento penale n. 3253/2010 RGNR per omicidio colposo nel quale RFI SpA è stata citata come responsabile civile.
- Il procedimento penale n. 8374/2014 RGNR – n. 1677/2015 R.G. G.I.P. è iscritto presso la Procura di Ancona per ipotesi di responsabilità amministrativa ex 231/01 a carico di RFI SpA e Trenitalia SpA. La Procura della Repubblica presso il Tribunale di Ancona ha aperto il procedimento a seguito dell'infortunio mortale occorso, in data 19 ottobre 2013, nella Stazione di Ancona, in cui ha perso la vita un operaio della ditta esterna ICFP Srl. Con riferimento a RFI SpA, il Gip ha emesso in data 7 luglio 2015 ed in data 16 luglio 2015 due decreti di archiviazione rispettivamente della posizione del dirigente della società coinvolto e della persona giuridica RFI SpA. Per quanto riguarda Trenitalia SpA si precisa che l'ex responsabile della Direzione Regionale Marche è imputato per omicidio colposo, unitamente al responsabile della predetta cooperativa ICFP, mentre alle società Trenitalia ed ICFP viene contestato l'illecito di cui all'art. 25 *septies* del D.Lgs. n. 231/2001, in quanto il reato di cui all'art. 589 c.p. sarebbe stato commesso, in violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza del lavoro, anche a seguito del comportamento delle società, che avrebbero ottenuto un proprio vantaggio consistente nella maggiore rapidità del lavoro e nelle mancate spese per l'adozione delle misure di prevenzione. Il Tribunale in data 9 febbraio 2016 ha pronunciato sentenza di non luogo a procedere, avendo rilevato l'adeguatezza dell'organizzazione di Trenitalia SpA ai fini del D.Lgs. 231/2001. La posizione dell'ex responsabile della Direzione Regionale Marche si è, invece, definita con patteggiamento.
- Il procedimento penale n. 25816/10 RGNR ha ad oggetto il contratto di appalto a Contraente Generale per la progettazione ed esecuzione della Stazione e del Passante AV nel nodo di Firenze. In relazione a tale appalto, risultavano indagati dalla Procura della Repubblica di Firenze un dipendente di RFI SpA, e alcuni dipendenti di Italferr SpA, il Presidente *pro-tempore* e l'Amministratore Delegato *pro-tempore* di Italferr SpA, oltre ad esponenti di altre amministrazioni ed imprese esecutrici. In esito alla richiesta di rinvio a giudizio della Procura di Firenze nei confronti di tutte le persone e le società indagate, tra le quali Italferr SpA ai sensi del D.Lgs. 231/2001, in data 10 marzo 2016, a conclusione della fase dell'udienza preliminare, il GUP del Tribunale penale di Firenze ha emesso sentenza di non luogo a procedere nei confronti di Italferr SpA, dell'ex Amministratore Delegato, dell'ex Direttore operativo e del *Project manager* di Italferr SpA, e del dirigente di RFI SpA, mentre ha rinviato a giudizio l'ex Presidente e due funzionari di Italferr SpA, alleggerendone, tuttavia, significativamente le posizioni, avendo nei loro confronti circoscritto e limitato le imputazioni che erano state prospettate dalla Procura.
- Procedimento penale 1525/08 si tratta di un processo per omicidio colposo plurimo (c.d. "Truck Center") concluso in primo grado con la condanna degli imputati, tra cui alcuni appartenenti a FS Logistica SpA, e della società stessa, tanto quale responsabile civile, quanto ai sensi del D.Lgs. 231/2001. La società assicuratrice ha provveduto a risarcire integralmente tutte le parti civili, mentre è ancora in essere - ma non è esecutiva - la sanzione amministrativa pecuniaria pari ad euro 1.400.000 irrogata a FS Logistica SpA. Avverso la sentenza di

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

55/108

32

81697/122

primo grado è stato proposto appello sia dal difensore degli imputati che dal legale di FS Logistica SpA ed il processo è in corso.

Non si registrano evoluzioni processuali nel corso del 2015 rispetto a quelle esposte nel Bilancio 2014 relativamente ai seguenti procedimenti penali:

- Il procedimento penale n. 5643/10 RGNR pendente in fase dibattimentale innanzi al Tribunale di Sassari a seguito dell'infortunio mortale occorso al macchinista del treno 8921 per impatto con un masso caduto in linea per un di evento franoso di eccezionale ed imprevedibile entità. Il procedimento è a carico di tre dipendenti di RFI SpA e della società stessa, nella qualità di responsabile civile ed amministrativo.
- Il procedimento penale n. 7906/2009 RGNR pendente presso il Tribunale di Latina, in fase dibattimentale, concernente ipotesi di lesioni colpose, connesse a presunte violazioni di normativa antinfortunistica (evento del 10 agosto 2009) verificatesi nel corso di operazioni manutentive nei pressi di Fondi, per il quale sono stati iscritti nel registro degli indagati tre funzionari di RFI SpA nonché la società stessa ex D. Lgs 231/01;
- Il procedimento penale n. 1933/2011 RGNR pendente presso il GUP di Latina per infortunio mortale occorso in data 25 febbraio 2011 ad un dipendente di una ditta esterna mentre stava svolgendo operazioni di abbattimento di arbusti sulla tratta Campoleone - Cisterna di Latina. E' in corso di svolgimento la fase dell'udienza preliminare nei confronti di un dirigente e di tre dipendenti della società, nonché della società stessa ex D. Lgs. 231/01.
- Il procedimento penale n. 10095/2010 RGNR pendente innanzi il Tribunale di Catania per ipotesi di responsabilità amministrativa contestata a RFI SpA in relazione all'infortunio sul lavoro occorso il 1 settembre 2008 a Motta Sant'Anastasia in cui hanno perso la vita due dipendenti di RFI SpA. Il dibattimento è in corso di svolgimento.
- Il procedimento penale n. 1758/2014 RGNR pendente innanzi alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Milano è stato aperto, a carico dell'AD e di un dirigente di Trenitalia SpA a seguito degli accertamenti analitici effettuati da Amiacque Srl, per conto del Comune di Milano, sugli scarichi in fognatura di reflui industriali presso l'OML di Milano Greco, scarichi risultati non conformi ed eccedenti i limiti normativi. È stata indagata ai sensi del D.Lgs. 231/2001 anche Trenitalia SpA e agli indagati, viene contestata la violazione dell'art. 137 co. 5 D. Lvo 152/2006. Il PM ha successivamente stralciato la posizione dell'AD di Trenitalia SpA, posizione poi archiviata dal GIP. In data 6 ottobre 2014, il PM ha, pertanto, depositato l'avviso di conclusione delle indagini preliminari ex art 415 bis nei confronti del dirigente di Trenitalia SpA e della società stessa in qualità di responsabile ai sensi del D.Lgs 231/01.

ALTRI PROCEDIMENTI PENALI RILEVANTI

- Il procedimento penale n. 1430/2014 RGNR è iscritto presso la Procura di Gela nei confronti di un dipendente di RFI SpA in qualità di responsabile di linea della tratta Canicattì - Gela, in ordine al reato di cui all'art. 589, 1, 2 e u. comma (omicidio colposo in violazione della normativa a tutela della sicurezza del lavoro) per

81697/123



33

investimento mortale di tre agenti della manutenzione di RFI SpA. Il procedimento si trova nella fase delle indagini preliminari.

- Il procedimento penale n. 20765/2014 RGNR (già n. 356/2014 RGNR contro ignoti) è pendente innanzi alla Procura di Firenze a carico di un dirigente di RFI SpA e dell'ex Amministratore Delegato di Trenitalia SpA, nonché di altri cinque dirigenti/dipendenti di quest'ultima società, per omicidio colposo in violazione di normativa a tutela della sicurezza del lavoro riferito ad un manovratore di Trenitalia SpA in data 12 gennaio 2014 nella Stazione di Santa Maria Novella. Il procedimento si trova nella fase delle indagini preliminari.
- Il procedimento penale n. 3034/2012 RGNR è iscritto presso la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Rossano e successivamente trasferito presso la Procura di Castrovillari ed è relativo all'investimento da parte di un treno di un autoveicolo con a bordo sei persone presso il Passaggio a Livello Privato sulla tratta Rossano C. – Mirto Crosia. Il procedimento è in fase di indagini preliminari.
- Il procedimento penale n. 6765/2012 RGNR è pendente innanzi alla Corte di Appello di Lecce in relazione al sinistro che ha coinvolto il Treno Freccia Argento 9351 e un autoarticolato in data 24 settembre 2012 presso il passaggio a livello sulla tratta Bari – Lecce nei pressi della stazione di Cisternino (BR). In tale procedimento RFI SpA si è costituita parte civile unitamente a Trenitalia SpA; l'imputato ha impugnato la sentenza di condanna emessa dal Tribunale di Brindisi il 21 ottobre 2014.
- Per quanto riguarda il procedimento penale 35874/13 RGNR iscritto presso la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma, lo stesso trae origini da presunte violazioni del D.Lgs 81/2008 connesse alle misure adottate dal 3 agosto 2010 al 24 gennaio 2011 a seguito dell'introduzione del modulo di condotta ad "agente unico/agente solo", per prevenire i rischi connessi ai casi di emergenza e/o primo soccorso che possono insorgere a seguito dell'utilizzazione di un solo macchinista. La Direzione Territoriale del lavoro, avendo constatato il mancato adempimento alle prescrizioni impartite, ha informato la Procura della Repubblica ai fini del ripristino del procedimento penale. I difensori dell'Amministratore Delegato di Trenitalia SpA hanno presentato una memoria difensiva con richiesta di ammissione all'oblazione. Il Pubblico Ministero, a seguito del mancato accoglimento da parte del Gip della predetta istanza, ha inviato l'avviso di conclusione delle indagini preliminari. Il GIP (procedimento n. 27413/2014 R.G. GIP), con provvedimento del 18 giugno 2015, ha rigettato l'ulteriore richiesta di definizione del procedimento mediante pagamento dell'oblazione in considerazione della genericità ed indeterminatezza del capo di imputazione che, di fatto, impedisce agli imputati di esercitare in maniera completa il proprio diritto di difesa e, correlativamente, all'Autorità Giudiziaria di esaminare la richiesta.

ARBITRATI

Arbitrati con *General Contractor*

- A tal proposito si segnala che in merito al 1° arbitrato attivato nel 2008 dal *General Contractor* FIAT – Tratta AV/AC Torino – Milano Subtratta Novara – Milano, avente ad oggetto la richiesta di riconoscimento di maggiori oneri nonché di maggiori tempi di esecuzione della subtratta AV/AC Novara – Milano, RFI SpA diede seguito negli scorsi esercizi al pagamento dell'importo precettato (pari a 178,5 milioni di euro) e ad impugnare il Lodo depositando, in data 1 ottobre 2013 ed in data 11 ottobre 2013, ulteriori istanze cautelari non accolte con ordinanza della Corte di Appello di Roma del 4 novembre 2013. In data 31 dicembre 2013 FIAT ha depositato comparsa di costituzione con

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

110

34

81697/124

impugnazione incidentale nel giudizio di appello. La prima udienza nel giudizio di impugnazione si tenne in data 24 gennaio 2014 e la causa è stata rinviata per la precisazione delle conclusioni all'11 luglio 2014, al cui esito la Corte ha trattenuto "la causa in decisione con termini di rito". Dopo il deposito delle memorie conclusionali e delle relative repliche, con sentenza n. 5276 depositata in data 23 settembre 2015, la Corte di Appello di Roma ha accolto l'impugnativa proposta da RFI, disponendo la restituzione da FIAT (ora FCA) a RFI SpA di gran parte dell'importo pagato da quest'ultima a FIAT, pari a circa 166 milioni di euro. Relativamente a tale sentenza RFI SpA ha notificato atto di precetto in data 7 ottobre 2015 ed FCA ha proposto le seguenti azioni giudiziarie:

- azione revocatoria ex art. 395 n. 4 c.p.c., con istanza di sospensione cautelare, anche inaudita altera parte, della sentenza di appello;
- opposizione a precetto, con istanza di sospensione cautelare, anche inaudita altera parte, del precetto;
- ricorso per cassazione avverso la sentenza di appello e connessa istanza di sospensione, anche inaudita altera parte, della sentenza medesima ex art. 373 c.p.c..

In data 21 ottobre 2015 RFI e FCA hanno sottoscritto un accordo in ordine all'esecuzione della predetta sentenza della Corte d'appello di Roma fino al passaggio in giudicato della sentenza che definirà, anche a seguito di eventuale rinvio, il giudizio in cassazione instaurato da FCA e con cui, inoltre, RFI ha rinunciato al precetto ed FCA ha rinunciato a tutte le sopra indicate istanze di sospensiva e all'opposizione al precetto. In data 10 febbraio 2016 si è tenuta la prima udienza del giudizio di revocazione, al cui esito la Corte ha rinviato all'udienza del 7 giugno 2017 per precisazione delle conclusioni.

- In merito alle richieste avanzate al Collegio Arbitrale dal Consorzio COCIV relativamente alle attività progettuali pregresse espletate dal Consorzio, si segnala che, nelle date 20 e 21 giugno 2013 il Collegio Arbitrale emise il Lodo - non notificato a RFI SpA da COCIV - con cui accertò e dichiarò che per le attività progettuali oggetto di causa spetta al Consorzio COCIV l'importo complessivo di 91,1 milioni di euro, da maggiorarsi applicando alle singole componenti di tale importo l'indice ISTAT FOI dalle date precisate in motivazione fino alla pronuncia del Lodo. Conseguentemente condannò RFI SpA al pagamento in favore del Consorzio stesso del predetto importo - al netto 80,0 milioni di euro (importo a suo tempo erogato a COCIV a titolo di anticipazione contrattuale in forza della Convenzione del 1991), da maggiorarsi applicando l'indice ISTAT FOI dal 6 dicembre 2000 alla data di pronuncia del Lodo.

Al sensi di quanto previsto dall'Atto Integrativo RFI-COCIV dell'11 novembre 2011, nel mese di luglio 2013 RFI SpA ha dato esecuzione al Lodo con il pagamento in favore del Consorzio COCIV dell'importo di 4,6 milioni di euro. In data 17 settembre 2014 RFI SpA ha notificato l'Atto di Impugnazione del Lodo arbitrale. Con l'Atto di impugnazione del Lodo arbitrale RFI SpA ha chiesto in sintesi: i) di dichiarare la nullità del lodo; ii) una nuova pronuncia sul merito della controversia, con l'accoglimento delle domande di RFI SpA in arbitrato e conseguentemente iii) la condanna di COCIV a restituire a RFI SpA l'importo di € 91,1 milioni di euro e dunque € 108,4 milioni di euro riconosciuto da quest'ultima in esecuzione del Lodo impugnato o, in subordine, la condanna di COCIV a restituire a RFI SpA la differenza fra il predetto importo (108,4 milioni di euro) e l'importo eventualmente liquidato dalla Corte di Appello a favore di COCIV per le progettazioni redatte dal Consorzio medesimo, oltre rivalutazione monetaria e interessi; iv) di porre a carico di COCIV tutte le spese del procedimento arbitrale.

In data 29 gennaio 2015 COCIV ha depositato comparsa di costituzione e risposta con impugnazione incidentale condizionata. All'esito dell'udienza del 3 aprile 2015, la Corte d'Appello di Roma ha ulteriormente rinviato la causa all'udienza del 23 ottobre 2015, per acquisire, nel frattempo, il fascicolo d'ufficio del procedimento arbitrale. In data 23 ottobre 2015 si è tenuta la prima udienza al cui esito la Corte ha rinviato al 17 marzo 2017 per udienza per precisazione delle conclusioni.

81697/125

**Altri arbitrati**

- Con riferimento all'evoluzione dell'arbitrato con la società Strabag (già ADANTI SpA, Capogruppo raggruppamento imprese composto da Consorzio Nazionale Cooperative di Produzione e Lavoro CIRO MENOTTI e Impresa di Costruzioni Ing. R. Pellegrini Srl) si evidenzia che l'udienza, fissata l'8 ottobre 2013 per la precisazione delle conclusioni e rinviata al 27 maggio 2014, fu ulteriormente rinviata d'ufficio al 20 gennaio 2015, con decisione motivata in ragione dell'eccessivo carico del ruolo generale. A tale udienza il Collegio trattene la causa in decisione assegnando i termini per il deposito della comparsa conclusoriale (21 marzo 2015) e delle repliche (10 aprile 2015). In parallelo, RFI SpA ritenne comunque opportuno opporre Reclamo, ai sensi dell'art. 825 c.p.c., avverso il provvedimento di esecutorietà del Lodo reso dal Tribunale di Roma. L'udienza su tale Reclamo si tenne, avanti la I Sez. Civ. della Corte di Appello, il 24 ottobre 2013, ma la Corte non assunse provvedimenti rinviando la discussione dapprima al 26 giugno 2014, quindi al 28 maggio 2015 ed, infine, al 28 gennaio 2016 in attesa della sentenza sull'impugnazione del Lodo. Con sentenza n. 5316 pubblicata il 25 settembre 2015 (notificata a STRABAG e già passata in giudicato), la Corte d'Appello ha accolto l'impugnazione di RFI SpA dichiarando la nullità del Lodo in integrale accoglimento delle censure spiegate da quest'ultima di irregolare costituzione del Collegio e carenza degli arbitri del potere di conoscere e decidere la controversia. In esito alla dichiarazione di nullità del lodo arbitrale e del passaggio in giudicato della relativa sentenza, la Corte d'Appello, all'udienza del 28 gennaio 2016 relativa al Reclamo avverso il provvedimento di esecutorietà del Lodo reso dal Tribunale di Roma, si è riservata al fine di dichiarare con apposita ordinanza la cessata materia del contendere con spese compensate tra le parti.

PROCEDIMENTI CIVILI ED AMMINISTRATIVI

Sconto K2 ex DM 44T/2000. Rispetto a quanto indicato nel bilancio chiuso al 31 dicembre 2014 a cui si fa rinvio per maggiori dettagli, si rammenta che, con riguardo ai due giudizi attualmente pendenti dinanzi al TAR Lazio avverso le Decisioni URSF, era stata fissata udienza il 9 dicembre 2014 successivamente rinviata a seguito di una richiesta del MIT, inviata a RFI SpA, alle Imprese Ferroviarie (IF) resistenti (SBB Cargo Italia, Rail Traction Company, NordCargo, DB Schenker Rail Italia) e, per conoscenza, anche all'Avvocatura dello Stato e al Capo di Gabinetto del Ministero medesimo, di convocazione di un'apposita riunione per trattative. Pertanto, l'Avvocatura di Stato, in rappresentanza del MIT, e di RFI SpA, all'udienza del 9 dicembre 2014, ha chiesto al giudice amministrativo un rinvio dell'udienza. La richiesta è stata accolta e la nuova udienza deve essere fissata. Relativamente al ricorso per l'ottemperanza presentato dalle IF, il delegato del Commissario *ad Acta* ha quindi depositato presso il Consiglio di Stato una apposita relazione informativa, chiedendo al Consiglio di Stato medesimo di esprimersi riguardo ad alcune questioni relative all'ottemperanza. Il Consiglio di Stato ha quindi fissato l'udienza al 2 luglio 2015. Le IF hanno *mediò tempore* notificato a tutte le parti del giudizio di ottemperanza il reclamo ex art. 114 c. 6 c.p.a. per chiedere la riforma e/o l'annullamento "nelle parti di interesse" della seconda relazione informativa e di altre note del delegato del Commissario *ad Acta*.

A valle di ulteriori scambi di informazioni fra RFI ed il Commissario *ad Acta*, RFI SpA, al fine di agevolare le verifiche e le conseguenti determinazioni del Delegato del Commissario *ad Acta*, ha fornito gli unici dati in suo possesso per il periodo in questione, ovvero il numero dei treni circolati ed il pedaggio corrisposto da ciascuna delle quattro IF ricorrenti. All'esito dell'udienza del 2 luglio 2015, il Consiglio di Stato ha pronunciato l'ordinanza n. 3318 con cui ha

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

112