

SICUREZZA NEL VIAGGIO

Nei Paesi dell'Unione Europea l'incidentalità ferroviaria viene monitorata dall'Agenzia Ferroviaria Europea (ERA, European Railway Agency), ente regolatorio istituito con la Direttiva 2004/881 CE, quest'ultima finalizzata più in generale a realizzare uno spazio ferroviario europeo senza frontiere, potenziare il livello di interoperabilità dei sistemi ferroviari e sviluppare una cultura comune in materia di sicurezza. Per il monitoraggio dell'incidentalità, l'ERA fa riferimento alle norme contenute nella Direttiva 2004/49 CE e nella successiva Direttiva 2014/88 UE, che ne modifica l'allegato I per quanto riguarda gli indicatori comuni di sicurezza e i metodi comuni di calcolo dei costi connessi agli incidenti.

Secondo i principi sanciti da queste Direttive comunitarie, un incidente è considerato significativo quando viene coinvolto almeno un veicolo ferroviario in movimento e se ha causato almeno un decesso o un ferito grave o danni pari o superiori a 150.000 euro ai binari, agli impianti o all'ambiente, oppure se ha prodotto un'interruzione prolungata del traffico di 6 o più ore. Sono esclusi gli incidenti che si verificano nell'ambito dei binari interrrotti o momentaneamente interrrotti alla circolazione (depositi, officine) e comunque quelli causati da atti volontari (suicidi o atti vandalici).

In Italia l'organismo che ha competenza per l'intero sistema ferroviario

nazionale e svolge i compiti previsti dalla Direttiva 2004/49 CE è l'ANSFISA (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali e Autostradali), istituita con Legge n. 130 del 16 novembre 2018, la cui piena operatività è stata determinata dal DPCM n. 520 del 20 novembre 2020. A seguito della piena operatività della nuova agenzia, l'ANSF è stata soppressa e l'ANSFISA ha raccolto le sue funzioni.

Lo scenario di riferimento, corrispondente alla rete dell'infrastruttura nazionale gestita dalla società RFI SpA, si basa su un'analisi preliminare con dati non ancora consolidati.

Nel corso del 2021 si sono registrati 110 incidenti nel complesso, un incidente significativo ogni 3,1 milioni di chilometri percorsi dai treni, il cui dettaglio è il seguente:

- * 5 collisioni di treni, contro le 4 del 2020;
- * 1 deragliamento, contro i 6 dell'anno precedente;
- * 7 investimenti ai passaggi a livello in totale, inclusi gli investimenti di pedoni a passaggio a livello chiuso, contro i sei dell'anno precedente;
- * 88 incidenti gravi alle persone causati dal materiale rotabile in movimento contro i 54 dell'anno precedente. In questa tipologia di incidenti rientrano:

le cadute di persone da veicoli ferroviari in movimento (sia passeggeri che personale ferroviario) e gli investimenti di persone (sia estranei che personale ferroviario);

- * 9 incidenti che, non rientrando in nessuna delle altre categorie, vengono classificati come "altri"; nel 2020 furono 10;
- * nessun incidente dovuto a incendi al materiale rotabile con conseguenze, come nel 2020.

A fronte di un maggior volume di treni km sviluppati sulla rete, nel 2021 si è registrato un incremento - rispetto all'anno precedente - nelle categorie di incidenti denominate collisioni di treni e incidenti alle persone che coinvolge materiale rotabile in movimento; quest'ultima è stata la causa dell'80% degli incidenti nel complesso. Significativa, invece, la riduzione dei deragliamenti, con un evento di questo tipo a fronte dei sei del 2020. Allo scopo di incrementare i livelli di sicurezza della rete, anche nel 2021 RFI ha proseguito con il programma di soppressione dei passaggi a livello (PL) sia pubblici che in consegna ai privati, mediante valutazione dell'efficacia della viabilità pedonale/veicolare esistente in prossimità delle aree ferroviarie e l'individuazione dei punti di maggiore criticità per il verificarsi di sinistri, dovuti all'indebita presenza dei pedoni.



ALTRE INFORMAZIONI

PREMESSA

La presente sezione riporta il dettaglio dei procedimenti giudiziari penali e delle procedure aperte dinanzi alle autorità nazionali e comunitarie di maggior rilievo, in essere al 31 dicembre 2021. A tutt'oggi non sono emersi elementi che possano far ritenere che le società, inclusa FS SpA, o il Gruppo, siano esposte a passività potenziali o a perdite di una qualche consistenza diverse da quelle indicate nell'apposita Nota 47 ("Passività ed attività potenziali") al bilancio consolidato, né allo stato si ritiene di avere cognizione di elementi tali che possano condizionare la posizione patrimoniale, economica e finanziaria delle società interessate. Inoltre, ricorrendo le circostanze, le società si sono costituite parte civile.

In dettaglio, con riferimento ai soli procedimenti giudiziari penali avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di ex o attuali rappresentanti delle società del Gruppo, si precisa che nel corso del 2021 non vi sono state condanne in via definitiva a carico di Vertici societari (Organi sociali, Direttori Generali) per:

- * delitti di natura dolosa di particolare gravità comportanti un rilevante danno per le società coinvolte, FS SpA inclusa, ovvero che abbiano determinato l'applicazione di misure interdittive;

- * delitti di natura dolosa che rientrano tra quelli contemplati nel D.Lgs. 231/2001;
- * ulteriori delitti di natura dolosa che rientrano tra quelli contemplati nella Legge 190/2012.

Inoltre il dettaglio dei contenziosi e procedimenti significativi in essere nei confronti del personale dipendente, di terzi fornitori di servizi e/o appaltatori, del fisco, delle Regioni per contestazioni, ecc. per i quali, ove ne ricorrano le condizioni, si è proceduto ad effettuare accantonamenti negli specifici fondi rischi ed oneri, è riportato nelle Note al bilancio cui si rinvia. Allo stesso modo, si fa integrale rinvio anche alla descrizione delle attività e passività potenziali sopra indicate, così come definite dai principi di Gruppo.

PROCEDIMENTI PENALI EX D.LGS. 231/01

- * il procedimento penale n. 2554/2013 RGNR pende in fase dibattimentale innanzi al Tribunale di Foggia. Lo stesso vede imputata la società RFI SpA ex D.Lgs. 231/01 in relazione all'infortunio mortale sul lavoro occorso il 5 marzo 2010 in agro di Cerignola, in cui ha perso la vita un dipendente della ditta Fersalento Srl;
- * in relazione al procedimento penale n. 6305/2009 RGNR, iscritto dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lucca a seguito dell'incidente

ferroviario avvenuto in Viareggio il 29 giugno 2009, si comunica che, in data 7 marzo 2022, ha preso avvio, innanzi alla Corte di Appello di Firenze, il nuovo giudizio di appello, a seguito del rinvio disposto dalla Corte di Cassazione con la decisione assunta l'8 gennaio 2021, le cui motivazioni sono state depositate il successivo 6 settembre. Si ritiene opportuno rammentare che, con la citata decisione, la Suprema Corte - accogliendo le tesi difensive - ha escluso la sussistenza dell'aggravante della violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro ex art. 589, comma 2, c.p.; di conseguenza:

- tutte le società condannate in grado di appello per l'illecito amministrativo di cui all'art. 25 septies del D.Lgs. 231/2001, incluse RFI SpA e Trenitalia SpA (nonché Mercitalia Rail Srl, quale beneficiaria della scissione del ramo Cargo di Trenitalia SpA), sono state definitivamente assolte dall'incriminazione perché "il fatto non sussiste" (l'assoluzione già disposta in primo e secondo grado in favore di FS SpA e FS Logistica SpA, oggi Mercitalia Logistics SpA, in assenza di ricorso da parte del Procuratore Generale, erano già divenute definitive);

- sono state annullate senza rinvio le statuizioni della sentenza di appello relative al reato di omicidio colposo (art. 589 c.p.), dichiarata estinta per intervenuta prescrizione. Riguardo alle imputazioni per l'altro reato contestato, il disastro ferroviario colposo ex art. 430 e 449 c.p., la Corte di Cassazione ha innanzitutto confermato la responsabilità penale dichiarata dal giudice dell'appello a carico dell'AD pro tempore di Trenitalia SpA e dell'AD pro tempore di Cargo Chemical SpA, poi Responsabile della B.U. Industria Chimica e Ambiente di FS Logistica SpA, nonché degli imputati del Gruppo GATX (tranne uno, rinviato all'appello per un nuovo giudizio) e della Cima Riparazioni; ha inoltre disposto l'annullamento della sentenza di condanna impugnata in ordine alla posizione del Direttore pro tempore della Divisione Cargo di Trenitalia SpA, dell'ex AD di RFI SpA e dell'ex AD di FS SpA (già in precedenza AD di RFI SpA), nonché di un funzionario di RFI SpA e uno di Trenitalia SpA, con rinvio ad altra sezione della Corte di Appello di Firenze, per un nuovo giudizio. È stato inoltre rigettato il ricorso del Procuratore Generale

avverso le assoluzioni di 5 funzionari di RFI SpA, che sono dunque divenute definitive. La Suprema Corte ha, inoltre, annullato in via definitiva le statuizioni disposte dai giudici di merito in favore di diverse parti civili, per la maggior parte Associazioni e Organizzazioni sindacali, mentre per altre due parti ha rinviato il giudizio al grado di appello. Il nuovo giudizio di appello, conseguente al rinvio disposto dalla Suprema Corte, ha ad oggetto la quantificazione della pena per la maggior parte degli imputati ed aspetti concernenti l'accertamento della responsabilità per gli AD pro tempore di FS SpA e RFI SpA e di un funzionario di RFI SpA e due posizioni riconducibili alla Società Trenitalia SpA;

- * in relazione al procedimento penale n. 1430/2014 RGNR - incardinato dalla Procura della Repubblica del Tribunale di Gela a seguito dell'investimento mortale di tre agenti della manutenzione di RFI SpA da parte del treno regionale 12852 proveniente da Gela e diretto a Caltanissetta occorso in data 17 luglio 2014 in prossimità del km 217+728 fra le stazioni di Falconara e Butera - il Giudice, all'udienza del 7 ottobre 2021, ha pronunciato la sentenza la cui motiva-

zione è stata depositata il 26 ottobre 2021. Sono state assolte, per non aver commesso il fatto, sei delle otto persone fisiche imputate, tra le quali un AD pro tempore della Società. È stata altresì assolta "perché il fatto non sussiste" la Società incolpata ex D.Lgs. 231/2001. In particolare il Giudicante ha ritenuto la mancanza di elementi specifici che permettano di addebitare a RFI SpA l'illecito amministrativo contestato ritenendo: (i) la mancanza di vantaggio economico procurato alla Società dalla condotta posta in essere dai soggetti apicali; (ii) l'insussistenza di colpa di organizzazione; (iii) l'idoneità del Modello organizzativo conforme al British Standard OHSAS 18001:2007, costituente efficacia esimente per la responsabilità dell'Ente. Sono stati, invece, condannati alla pena (sospesa) di due anni di reclusione, il Capo Tronco e il Dirigente Centrale Operativo, perché per profili di colpa sia generica sia specifica non operano affinché le lavorazioni sul binario avvenissero in regime di interruzione della circolazione. Il Tribunale ha, infine, dichiarato l'innammissibilità della costituzione dell'unica parte civile presente nel giudizio (ANMIL) con la conseguenza che non sono state disposte statuizioni civili nei confronti della Società in veste di re-

sponsabile civile. La sentenza del Tribunale di Gela è stata impugnata dai due dipendenti condannati e dal Pubblico Ministero, il cui appello riguarda anche la posizione dell'ex AD di RFI SpA e della Società stessa incolpata ex D.Lgs. 231/2001;

- * il procedimento penale n. 3566/2015 RGNR Tribunale di Rimini, che interessa la società Trenitalia SpA, è stato instaurato a seguito dell'incidento, avvenuto il 5 marzo 2015, ad un dipendente della ditta A.T.S. Costruzioni che operava presso l'OMC Locomotive di Rimini. Nel giudizio era imputato il dirigente all'epoca responsabile dell'OMC di Rimini, unitamente al datore di lavoro e al preposto della A.T.S., per il reato previsto dall'art. 590 commi 1 e 2 c.p. Al dirigente era stata contestata anche la violazione dell'art. 26 comma 2 del D.Lgs. n. 81/2008 per aver omesso di redigere un D.U.V.R.I. che prevedesse adeguate misure di prevenzione e protezione. A Trenitalia SpA era stato contestato l'illecito amministrativo di cui all'art. 25 septies comma 3 del D.Lgs. n. 231/2001, in quanto il delitto di lesioni colpose sarebbe stato commesso in violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza del lavoro. In data 27 settembre 2021 il processo si è concluso positivamente sia per il dirigente di Trenitalia SpA, assolto per non aver commesso il fatto, sia per la Società la cui responsabilità ex D.Lgs. n. 231/2001 è stata esclusa;

* il procedimento penale n. 20765/2014 RGNR - n. 2565/2017 RG GIP Tribunale di Firenze trae origine dall'incidento ai danni di un dipendente della Direzione Regionale Toscana di Trenitalia SpA, avvenuto in data 12 gennaio 2014 durante le operazioni di manovra. Il processo di primo grado, innanzi al Tribunale di Firenze, nei confronti del dirigente datore di lavoro responsabile dell'unità produttiva Direzione Regionale Toscana, del dirigente delegato e del preposto, nonché nei confronti di Trenitalia SpA medesima, incolpata per l'illecito amministrativo di cui all'art. 25 septies del D.Lgs. 231/2001, si è definito con la sentenza emessa il 1° marzo 2021 e depositata il 28 maggio 2021, con la quale, su concorde richiesta delle parti, sono stati assolti tutti gli imputati - compresa la Società - con la formula "il fatto non sussiste";

- * il procedimento penale n. 1525/2008 RGNR - Procura della Repubblica di Trani è iscritto per il reato di omicidio colposo plurimo, per un infortunio avvenuto il 3 marzo 2008, ai danni di cinque operai della ditta subappaltatrice Truck Center, che vede imputati, tra gli altri, l'allora Amministratore Delegato e un ex funzionario di FS Logistica - BU Cargo Chemical SpA (società committente) oggi Mercitalia Logistics SpA (già FS Logistica SpA), e la Società, tanto quale responsabile civile quanto per l'illecito di cui all'art. 25 septies

del D.Lgs. 231/2001. In riforma della sentenza di primo grado, la Corte d'Appello di Bari, con pronuncia del 19 luglio 2017, ha proscioltto gli esponenti dell'allora FS Logistica, divenuta Mercitalia Logistics SpA, e la società stessa. In conseguenza di tale pronuncia di secondo grado, era venuta meno anche la sanzione amministrativa di 1,4 milioni di euro cui Mercitalia Logistics SpA era stata condannata in primo grado per l'illecito amministrativo dipendente da reato. La sentenza di appello è stata impugnata dalla pubblica accusa con ricorso per cassazione. All'udienza dell'8 febbraio 2019, la Corte di Cassazione ha annullato la sentenza di proscioglimento emessa dai giudici di secondo grado, con rinvio a nuovo giudizio, da celebrarsi innanzi ad altra sezione della Corte di Appello di Bari. Le motivazioni della sentenza sono state pubblicate in data 25 marzo 2019. Nel nuovo giudizio di appello, gli esponenti dell'allora FS Logistica SpA hanno chiesto l'applicazione della pena su richiesta (cd "patteggiamento"). Valutata - su parere del difensore esterno e considerato il contesto processuale - l'opportunità di definire la pendenza giudiziaria, anche nella prospettiva di beneficiare di una riduzione della sanzione pecuniaria, anche Mercitalia Logistics SpA si è determinata a proporre istanza di patteggiamento - decisione sottoposta al CdA della Società e da questo espressamente

deliberata - concordando con la Pubblica Accusa la riduzione della sanzione amministrativa da 1,4 milioni di euro a 900mila euro. All'udienza del 21 dicembre 2020, la II sez. della Corte di Appello di Bari ha dato lettura del dispositivo con il quale, per quanto riguarda le posizioni collegate a Mercitalia Logistics SpA, accogliendo le istanze di patteggiamento, ha: (i) condannato l'Amministratore Delegato pro-tempore e il dirigente della ex FS Logistica - BU Cargo Chemical SpA, rideterminando la pena rispettivamente in un anno e 6 mesi di reclusione e in 2 anni di reclusione, concedendo le attenuanti generiche ed il beneficio della sospensione condizionale della pena e con revoca della pena accessoria dell'interdizione temporanea per anni 5 dai pubblici uffici; (ii) ridotto a 900mila euro la sanzione amministrativa pecuniaria per illecito amministrativo ex art. 25 septies D.Lgs. 231/2001 disposta a carico di Mercitalia Logistics SpA, revocando altresì le statuizioni civili adottate a carico della stessa come responsabile civile. La Corte ha inoltre accolto le altre istanze di patteggiamento avanzate dalle posizioni estranee al Gruppo FS e confermata le condanne disposte in primo grado a carico della ditta appaltatrice della società acquirente dello zolfo liquido, ai sensi del D.Lgs. 231/2001. In data 10 marzo 2021 sono state depositate le motivazioni della sentenza che confermano quanto sopra ri-

portato;

- * nell'ambito del procedimento penale n. 6769/2015 avviato dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Perugia, il Giudice dell'Udienza Preliminare, con decreto dell'11 giugno 2018, ha disposto il rinvio a giudizio degli indagati e della società Busitalia Sita-Nord Srl, riqualificando il reato in precedenza contestato ex art. 640 bis c.p. (Truffa aggravata per il conseguimento di erogazioni pubbliche) in quello meno grave di cui all'art. 640, comma 2 n. 1 (Truffa aggravata ai danni dello Stato). La Società Busitalia Sita-Nord Srl è stata pure rinviata a giudizio in relazione al presunto illecito amministrativo configurato dagli artt. 5, 24 e 25 D.Lgs. 231/2001 in relazione al reato di cui all'art. 640 comma 2 n. 1 c.p. Pende attualmente il dibattimento di primo grado innanzi al Tribunale di Perugia;
- * è attualmente pendente innanzi al Tribunale di Bari il procedimento penale n. 18773/2009 che vede coinvolta la società Ferrovie del Sud Est e Servizi Automobilistici Srl come incolpata ex D.Lgs. 231/2001, in relazione al reato di truffa aggravata per il conseguimento di erogazioni pubbliche - originariamente contestato con l'aggravante della transnazionalità, poi esclusa dal Giudice - addebitato anche all'ex Amministratore Unico della società stessa. I fatti attengono all'acquisto in Polonia di carrozze ferroviarie ad un prezzo

superiore a quello di mercato. A seguito del rinvio a giudizio della società e di tutte le persone fisiche imputate, il procedimento pende attualmente in fase dibattimentale;

- * con riferimento al procedimento penale n. 3651/2018 RGNR iscritto presso la Procura della Repubblica di Milano a seguito dell'incidente ferroviario occorso in data 25 gennaio 2018, in Località Seggiano di Pioltello - che ha interessato il treno regionale n. 10452 della impresa ferroviaria Trenord Srl (in servizio commerciale nella tratta tra Cremona e la Stazione di Milano Porta Garibaldi) causando il decesso di tre passeggeri ed il ferimento di altri - sono stati iscritti inizialmente nel registro degli indagati dirigenti e dipendenti di RFI SpA e la stessa Società per responsabilità amministrativa ai sensi del D.Lgs. 231/01. Dall'avviso di conclusione delle indagini preliminari si è altresì appreso dell'intervenuta iscrizione, quali indagati, del direttore pro tempore di ANSF (oggi ANSFISA) e di un suo funzionario. Su conforme richiesta della Procura è stata poi disposta l'archiviazione delle posizioni riconducibili a Trenord Srl ed a ANSF. L'udienza preliminare, celebrata innanzi il GUP del Tribunale di Milano, si è conclusa in data 21 giugno 2021 con il rinvio a giudizio per tutti gli imputati, compresa la Società, per tutti i reati contestati (disastro ferroviario colposo, omicidio



colposo, lesioni colpose, omissioni dolose di cautele contro infortuni sul lavoro). Pende attualmente il dibattimento di primo grado innanzi al Tribunale di Milano. RFI SpA è costituita quale responsabile civile e sono state ammesse quali parti civili circa 60 persone fisiche e l'associazione FILT CGIL. Uno degli imputati, lo specialista cantieri, ha definito la propria posizione con sentenza di applicazione della pena concordata di anni 4 di reclusione;

- * il Procedimento penale n. 6224/2016 RGNR, pendente innanzi alla Procura della Repubblica di Parma, riguarda la gara per l'affidamento dei servizi di TPL su gomma nel bacino di Parma, in relazione alla quale vengono contestati al precedente Amministratore Delegato (decaduto dalla carica nel corso del mese di aprile 2021) ed a un dirigente di Busitalia Sita Nord Srl e ad altri soggetti, i reati di turbata libertà degli incanti (art. 353 c.p.), rivelazione del contenuto di documenti segreti (art. 621 c.p.) e corruzione tra privati (art. 2635 commi 2 e 3 c.c.). In data 28 agosto 2019 è stato notificato alla Società l'avviso di conclusioni delle indagini preliminari ex art. 415 bis c.p.p. nel quale è stata formalizzata l'inculpazione ex D.Lgs. 231/2001 a carico di Busitalia Sita Nord Srl, in relazione all'illecito amministrativo (art. 25 ter, comma 1, lett. s bis) collegato al reato di corruzione tra privati. In data 22 dicembre

2020, il G.U.P. del Tribunale di Parma ha emesso il decreto che dispone il giudizio a carico della Società in relazione all'illecito amministrativo sopra indicato e in qualità di responsabile civile, in relazione alle condotte ascritte all'ex Amministratore Delegato e al Responsabile della Struttura Pianificazione Strategica e Sviluppo Mercati della Società. Il decreto in questione è stato notificato alla Società in data 17 febbraio 2021. Pende attualmente dibattimento di primo grado innanzi al Tribunale di Parma;

- * il procedimento penale n. 3518/2009 RGNR pende innanzi alla Procura della Repubblica di Salerno e riguarda la società Anas SpA. A seguito di infortunio mortale nell'ambito della realizzazione della Galleria "S. Angelo", presso il cantiere dei lavori di ammodernamento dell'Autostrada A2 del Mediterraneo, un dipendente della ditta esecutrice subisce in data 18 marzo 2009 gravi lesioni a cui sopraggiunge decesso in data 20 aprile 2009. Anas SpA risulta imputata ai sensi dell'art. 5 comma 1 lett. B) e 25 septies comma 2 del D.Lgs. 231/01 commesso in relazione al reato di cui all'art. 589 comma 2 c.p., "perché non avendo adottato ed efficacemente attuato modelli di organizzazione al fine di prevenire la commissione di reati e non avendo affidato ad un organismo dell'ente dotato di autonomi poteri di iniziativa e di

controllo, il compito di vigilare sull'osservanza dei modelli e di curare il loro aggiornamento che, comunque, ove pure esistente, ometteva o eseguiva una insufficiente vigilanza, e avendo violato gli obblighi di direzione e vigilanza sul soggetto delegato per la sicurezza". Il giudizio è attualmente pendente in primo grado;

- * nell'ambito del procedimento penale n. 3556/2019 RGNR pendente in fase di indagini preliminari innanzi alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Brindisi, in data 23 gennaio 2020 è stato notificato a Italferr SpA "informazione di garanzia per illecito amministrativo dipendente da reato" in relazione all'infortunio mortale occorso in Brindisi, in data 9/10 luglio 2019, durante lo svolgimento di alcune lavorazioni da parte del subappaltatore HI.TEC Italia Srl, datore di lavoro della vittima del sinistro, nell'ambito di un appalto a committenza RFI SpA. Alla HI.TEC Italia Srl e a Italferr SpA (che ha svolto su incarico di RFI SpA, tra le altre, le prestazioni di Direzione dei lavori, Responsabile dei lavori e Coordinatore per la sicurezza in fase di esecuzione) era stato contestato l'illecito amministrativo dipendente da reato di cui all'art. 25 septies comma 2, D.Lgs. 231/2001. Dall'avviso della richiesta di proroga del termine per le indagini preliminari, successivamente notificato ad alcune persone fisiche, è risultato che

il procedimento penale è stato iscritto per il reato di omicidio colposo, a carico di 8 persone fisiche, tra le quali 4 esponenti di Italferr SpA. Successivamente, con provvedimento depositato il 21 settembre 2020, il Pubblico Ministero ha chiesto il rinvio a giudizio del Coordinatore per l'esecuzione dei lavori di Italferr SpA, oltre che ai due esponenti del subappaltatore con il ruolo di datore di lavoro e preposto della vittima. Per tali posizioni è in corso l'udienza preliminare. Per i soggetti apicali di Italferr SpA e per la stessa Società, in relazione alla responsabilità ex D.Lgs. 231/2001, il PM ha invece presentato istanza di archiviazione al GIP, alla quale ha fatto seguito l'opposizione della parte offesa. In data 8 luglio 2021 si è svolta l'udienza camerale innanzi al GIP, il quale si è riservato sulla decisione che non risulta ancora depositata;

- * con riferimento al procedimento penale n. 524/2020 RGNR pendente presso la Procura della Repubblica di Lodi, riguardante ipotesi di responsabilità amministrativa a carico della società RFI SpA in relazione allo svio del treno AV 9595 avvenuto in Livraga il 6 febbraio 2020, a seguito del quale hanno perso la vita i due macchinisti, si rappresenta che in data 5 ottobre 2021 è stato emesso dalla Procura l'avviso di conclusione indagini preliminari, dal quale risulta formulata la contestazione dei reati di

disastro ferroviario colposo e omicidio colposo nei confronti dell'AD pro tempore e di cinque dirigenti/dipendenti di RFI SpA e dell'AD pro tempore e otto dirigenti/dipendenti della Alstom. Per quanto riguarda RFI SpA, risultano stralciate le posizioni di tre dipendenti e di un dirigente originariamente iscritti. Risulta poi contestato a carico delle società RFI SpA e Alstom l'illecito amministrativo di cui all'art. 25 septies del D. Lgs. 231/2001.

ALTRI PROCEDIMENTI PENALI RILEVANTI

- * il procedimento n. 503034/2012 RGNR iscritto presso la Procura della Repubblica di Rossano e successivamente trasferito presso la Procura di Castrovillari, attiene all'investimento da parte di un treno di un autoveicolo con a bordo sei persone presso il Passaggio a Livello Privato al km 155+849 della tratta Rossano C. - Mirto Croisia. Nei confronti di dirigenti e dipendenti di RFI SpA (alcuni dei quali in quiescenza) e soggetti esterni al Gruppo FS viene contestato, in concorso, l'omicidio colposo e il disastro ferroviario colposo. All'udienza preliminare si sono costituite cinque persone fisiche, legate da vincolo di parentela con alcune delle vittime. Nella medesima fase è stata citata FS SpA come responsabile civile in luogo della quale si è costituita RFI SpA, con conseguente esclusione della prima dal giudizio. All'udienza preliminare del 21 maggio 2021 il

GUP ha dichiarato la prescrizione per l'omicidio colposo, ha prosciolto la titolare della concessione per l'attraversamento della sede ferroviaria e rinviato a giudizio tutti gli altri imputati (tra i quali 13 dipendenti di RFI SpA e il detentore delle chiavi del Passaggio a Livello Privato) per il delitto di disastro ferroviario colposo, avanti il Tribunale di Castrovillari. Nell'ambito della costituzione delle parti in dibattimento, il Tribunale ha preso atto della rinuncia di tutte le parti civili costituite e ha dichiarato la perdita di efficacia della citazione del responsabile civile. Il dibattimento è in corso;

- * il procedimento penale n. 2615/2018 RGNR - Procura della Repubblica presso il Tribunale di Ivrea, interessante la società Trenitalia SpA, è stato aperto a seguito dell'incidente ferroviario avvenuto il 23 maggio 2018 sulla linea Chivasso/Ivrea, tra il treno Regionale 10027 ed un TIR (un trasporto eccezionale) che aveva travolto le barriere bloccandosi sulle rotaie. A seguito dell'urto sono deceduti il macchinista e il conducente di un mezzo di scorta tecnica al TIR e sono rimaste ferite numerose persone, tra le quali la Capotreno. La Procura ha notificato l'avviso di conclusione delle indagini preliminari a carico di sei indagati individuati tra: il legale rappresentante della ditta trasportatrice; il legale rappresentante della ditta titolare dell'autorizzazione al

trasporto eccezionale; il legale rappresentante della ditta incaricata della scorta tecnica; il capo scorta tecnica; due autisti. Si procede per disastro colposo, per omicidio colposo e lesioni colpose, nonché per la violazione delle norme in materia di sicurezza e salute sul lavoro ai sensi del D.Lgs. 81/2008 in relazione all'omessa adozione del documento di valutazione dei rischi e per non aver assicurato ai lavoratori la corretta informazione sui rischi specifici oggetto dell'attività. Trenitalia SpA è persona danneggiata dal reato;

- * il procedimento penale n. 6662/2017 RGNR e n. 23758/2019 RG GIP Tribunale di Napoli, interessante la società Trenitalia SpA, è stato aperto a seguito dell'incidento mortale occorso all'operatore della manutenzione presso l'IMC di Napoli il 7 agosto 2016. Nel procedimento risultano imputati alcuni dirigenti/dipendenti della società per il reato di omicidio colposo commesso con la violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro. Il procedimento è pendente nella fase dibattimentale;

- * il procedimento penale n. 4153/2016 RGNR è stato avviato dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Bari nei confronti dell'ex Amministratore Unico della FSE Srl e di altri soggetti. I fatti contestati attengono a vari episodi di bancarotta fraudolenta documentale, societaria

e patrimoniale che hanno determinato lo stato di dissesto della società e generato la necessità dell'accesso alla successiva procedura concorsuale di FSE Srl. Nell'ambito del procedimento penale sono state individuate dalla Procura come parti offese anche FSE Srl e FS SpA che si sono costituite parti civili. Pende attualmente la fase dibattimentale;

- * il procedimento penale n. 4877/2018 RGNR è stato iscritto dalla Procura della Repubblica di Bari, a seguito di un esposto/querela di FSE Srl, e costituisce stralcio del procedimento penale principale per bancarotta n. 4153/2016 RGNR Procura della Repubblica di Bari a carico dell'ex Amministratore Unico di FSE Srl e di altri soggetti. La Procura, dopo aver emesso l'avviso di conclusione delle indagini preliminari, ha avanzato richiesta di emissione del decreto che dispone il giudizio nei confronti di 20 soggetti, fra cui l'ex Amministratore Unico di FSE Srl, l'amministratore delegato pro tempore di BNL, il Responsabile Mercato Pubblica Amministrazione Direzione Centrale di BNL di Roma ed altri funzionari dell'istituto bancario BNL per i reati di "bancarotta fraudolenta preferenziale in favore del creditore BNL" e di "bancarotta fraudolenta impropria per effetto di operazioni dolose". Nella richiesta di rinvio a giudizio, FSE Srl e Ferrovie dello Stato Italiane

SpA, unitamente ad altri soggetti, sono state individuate quali parti offese. È in corso l'udienza preliminare, nell'ambito della quale FSE Srl e FS SpA hanno depositato gli atti di costituzione di parte civile;

- * il procedimento penale n. 8790/2016 RGNR – Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lecce è stato iscritto per i reati di omicidio stradale (art. 589 bis c.p.) e lesioni personali stradali (art. 590 bis c.p.) nei confronti di un dipendente di FSE Srl per il sinistro occorso in data 1° agosto 2016 mentre si trovava alla guida dell'autobus di linea della società. La società è stata citata, unitamente alla compagnia di assicurazione, quale responsabile civile nel procedimento in questione. In data 5 giugno 2019 il Giudice ha assolto l'imputato e conseguentemente ha escluso ogni responsabilità di FSE Srl perché il fatto non costituisce reato. A seguito di impugnazione della sentenza di primo grado da parte della difesa della parte civile, pende il giudizio di appello;

- * il procedimento penale n. 6310/2017 RGNR è stato avviato dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lecce per il sinistro avvenuto il 13 giugno 2017 tra due treni di FSE Srl, all'uscita di Galugnano, Frazione di San Donato di Lecce, lungo la tratta tra il capoluogo salentino e Otranto. In data 11 dicembre 2018 è stato notificato l'avviso di conclusione delle indagini pre-

liminari a due dirigenti di FSE Srl. Dall'atto risultano imputati, oltre ai due dirigenti, anche due dipendenti della società per disastro ferroviario colposo con danni a persone (circa 20 feriti tra viaggiatori e personale di FSE Srl) e cose (treni venuti a collisione). A seguito della richiesta di rinvio a giudizio formulata dalla Procura di Lecce, è stata fissata l'udienza preliminare, all'esito della quale il GUP ha condannato un dipendente alla pena di un anno e dieci mesi di reclusione, accogliendo l'istanza di patteggiamento concordata con il PM, con sospensione condizionale della pena; ha inoltre definito la posizione di un altro dipendente, nelle forme del rito abbreviato, con sentenza di assoluzione, motivata contestualmente; ha infine disposto il rinvio a giudizio di due dirigenti di FSE Srl innanzi al Tribunale Collegiale di Lecce. All'udienza del 14 giugno 2021, il Tribunale di Lecce ha emesso sentenza di assoluzione per non aver commesso il fatto nei confronti dei due dirigenti di FSE Srl. Le motivazioni della sentenza sono state depositate il 13 settembre 2021; in data 30 ottobre 2021 la sentenza è divenuta irrevocabile;

- * il procedimento penale n. 5926/2015 RGNR DDA è stato avviato dalla Procura della Repubblica di Reggio Calabria in relazione a due appalti, il primo aggiudicato da Anas SpA avente ad oggetto i "lavori di manutenzione straordinaria

del sovrappasso di Via Casa Savoia di Gallico (ex S.S. n. 184 Gamberie) al km 438+000 dell'ASR", il secondo aggiudicato da RFI SpA riguardante "i lavori di realizzazione della fermata di Pentimele della Metropolitana di superficie". Risultano coinvolti alcune imprese esecutrici dei lavori e anche sei dipendenti di Anas SpA a cui vengono contestati reati di associazione a delinquere anche di stampo mafioso (art. 416 e 416 bis c.p.), corruzione impropria, induzione indebita (art. 319 e 319 quater c.p.), abuso di ufficio e truffa (art. 323 e 640 c.p.). In data 12 marzo 2020 si è aperta l'udienza preliminare, nel corso della quale Anas SpA, identificata persona offesa, si è costituita parte civile e n. 5 persone fisiche, su n. 20 imputati, hanno richiesto il giudizio abbreviato. La fase innanzi al Giudice dell'udienza preliminare si è conclusa all'udienza del 22 gennaio 2021, con il rinvio a giudizio di n. 15 imputati, per i quali pende ora il dibattimento di primo grado. Anche il giudizio abbreviato si è concluso nella medesima data di udienza con l'emissione di n. 2 sentenze di condanna, a carico di soggetti esterni ad Anas SpA, e n. 4 sentenze di assoluzione, di cui una a favore di un dipendente Anas SpA, a seconda dei diversi capi di imputazione contestati ai n. 5 imputati che avevano richiesto il rito alternativo.

PROCEDIMENTI DINNANZI ALLE AUTORITÀ NAZIONALI E COMUNITARIE

Sconto K2 ex DM 44T/2000. Il contenzioso si inserisce nell'ambito delle controversie relative all'applicazione del cd. "Sconto K2" - introdotto dal DM 22 marzo 2000 n. 44/T e consistente in una temporanea riduzione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria a fronte dell'assenza delle condizioni per ammettere la condotta dei convogli "ad agente unico" - di cui il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (oggi Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, MIMS) aveva disposto l'inapplicabilità in assenza di contributi da parte dello Stato (DM n. 92/T dell'11 luglio 2007). A fronte del giudizio instaurato da alcune imprese ferroviarie, il Consiglio di Stato si è definitivamente pronunciato sull'annullamento del DM 92/T con sentenza n. 1110/2013. Attualmente è in corso il giudizio civile instaurato da Trenitalia SpA innanzi al Tribunale Civile di Roma al fine di ottenere da RFI SpA il pagamento delle somme dovute a titolo di "Sconto K2", a fronte dell'annullamento del suddetto DM n. 92/T dell'11 luglio 2007. Nell'ambito di tale giudizio, il Giudice ha consentito a RFI SpA di chiamare in causa il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili nonché il Ministero dell'economia e delle finanze per garanzia e manleva delle somme - a titolo di "Sconto K2" - che saranno eventualmente riconosciute in favore di Trenitalia SpA. Entrambi i Ministeri si sono costituiti ritualmente e congiuntamente.



RFI SpA ha - tra l'altro - eccettuato il difetto di legittimazione attiva e, comunque, il difetto di titolarità in capo a Trenitalia SpA del credito da indebito per la quota di "Sconto K2" relativa ai servizi prestati per il trasporto merci, in ragione della scissione societaria tra Trenitalia SpA e Mercitalia Rail Srl aventi ad oggetto l'assegnazione, con effetto dal gennaio 2017, del ramo d'azienda "merci" in favore di Mercitalia Rail Srl. Quest'ultima società, con atto notificato nel 2019, è intervenuta in giudizio. Il giudizio è in corso, fissata udienza di precisazione delle conclusioni al 15 giugno 2022.

Ricorsi inerenti la procedura di gara per l'affidamento dei servizi a bacino unico regione Toscana. Con ricorso, presentato in data 15 aprile 2016, la società consortile MOBIT Scarl (che riunisce oltre a Busitalia Sita Nord Srl altri operatori di TPL del territorio toscano), ha impugnato presso il TAR Toscana il provvedimento con il quale la Regione ha disposto l'aggiudicazione definitiva della gara a favore dell'unico altro partecipante, la società Autolinee Toscane SpA (di seguito AT). La gara concerne l'affidamento in lotto unico del servizio di trasporto pubblico locale, per una durata di anni 9, prorogabile di ulteriori due anni, del valore complessivo di circa 4 miliardi di euro. AT, costituitasi a sua volta in giudizio, ha proposto ricorso incidentale per ottenere l'esclusione dalla gara del consorzio Mobit. Con sentenza n. 1548/2016 del 28 ottobre 2016, il TAR Toscana, accogliendo i due ricorsi, ha annullato l'atto di aggiudicazione della

gara ed ha decretato che entrambi i ricorrenti non hanno presentato offerte rispondenti alle prescrizioni delle Linee guida predisposte dalla Regione per l'elaborazione del piano economico finanziario. Avverso la sentenza n. 1548/2016 Mobit, AT e la Regione hanno proposto appello al Consiglio di Stato. Nel corso del giudizio, il Consiglio di Stato, con ordinanza del 6 aprile 2017, ha disposto la rimessione alla Corte di Giustizia UE di alcune questioni pregiudiziali riguardanti l'interpretazione di alcune disposizioni del Regolamento (CE) n. 1370/2007, in quanto rilevanti ai fini della causa. Immediatamente dopo la notifica dei ricorsi in appello contro la sentenza del TAR, la Regione Toscana, nel dicembre 2016, aveva riaperto la gara invitando i due concorrenti a produrre un nuovo PEF a corredo delle offerte già presentate. Tale provvedimento è stato impugnato da Mobit presso il TAR Toscana che, con sentenza del 14 giugno 2017, ha respinto il ricorso. La sentenza è stata impugnata al Consiglio di Stato. Con sentenza n. 8411 dell'11 dicembre 2020 il Consiglio di Stato ha respinto gli appelli presentati da Mobit avverso le due sentenze del TAR Toscana del 28 ottobre 2016 e del 14 giugno 2017. Nelle more dei giudizi sopra indicati, la Regione Toscana ha disposto una nuova aggiudicazione definitiva in favore di AT. Anche tale provvedimento è stato impugnato da Mobit dinanzi al TAR Toscana che, con sentenza n. 344/2020 del 19 marzo 2020, ha respinto il ricorso. La sentenza del TAR è stata impugnata da Mobit presso il Consiglio di Stato che, con sentenza del n.

4779/2021 del 21 giugno 2021, ha respinto l'appello confermando l'aggiudicazione in favore di AT. Avverso tale sentenza Mobit ha proposto ricorso per revocazione ex art. 106 c.p.a. e ricorso per Cassazione ex art. 111 Cost., 110 c.p.a. e 362 c.p.c.

Procedimento AGCM A536. Con delibera adottata il 3 giugno 2020, l'AGCM ha avviato un procedimento istruttorio nei confronti del consorzio ONE Scarl, composto da 26 operatori, tra i quali Busitalia Sita-Nord Srl e Ataf Gestioni SpA, contestando la presunta violazione dell'art. 102 del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea in materia di abuso di posizione dominante. Secondo l'Autorità, gli operatori incumbent riuniti nel consorzio ONE, che opera nei servizi di TPL su gomma nell'intero bacino della Regione Toscana, avrebbero adottato una condotta anti-competitiva volta ad ostacolare il subentro di Autolinee Toscane SpA (AT - impresa soggetta al controllo della francese RATP) nella gestione di detti servizi, di cui la stessa AT è risultata aggiudicataria all'esito di una procedura di gara. L'asserita condotta abusiva avrebbe determinato un ostacolo alla conclusione delle attività prepedeutiche al trasferimento ad AT, da parte dei consorziati ONE, dei beni essenziali allo svolgimento del servizio. Contestualmente all'avvio del procedimento per l'accertamento del presunto abuso di posizione dominante, l'Autorità ha ravvisato i presupposti per l'immediata adozione di misure cautelari inaudita altera parte. L'AGCM ha intimato al consorzio ONE e, per

quanto di rispettiva competenza, ai consorziati/parti del procedimento di trasmettere una serie di informazioni e documenti necessari al trasferimento all'operatore nuovo entrante dei beni essenziali, informazioni che l'Autorità, su segnalazione di AT e della Regione Toscana, ha rilevato come mancanti. Le pregresse misure cautelari inaudita altera parte sono state confermate dall'Autorità con provvedimento del 23 giugno 2020. A fronte di tale provvedimento, le parti del procedimento, per quanto di rispettiva competenza, hanno trasmesso all'Autorità una relazione in merito alle attività svolte ai fini dell'ottemperanza alle misure cautelari, di cui l'Autorità ha preso positivamente atto in data 30 settembre 2020. Tenuto inoltre conto della decisione del Consiglio di Stato in merito alla legittimità dell'atto di aggiudicazione dei servizi di TPL su gomma adottato dalla Regione Toscana a favore di AT e in ragione della particolare complessità del procedimento, il termine di conclusione del procedimento - fissato, prima, al 31 luglio 2021 e, poi, al 31 marzo 2022 - è stato ulteriormente prorogato al 30 giugno 2022.

Ricorso inerente il trasferimento a FS SpA della partecipazione azionaria in FSE Srl. Con sentenza n. 6417/2017, il TAR Lazio ha respinto il ricorso proposto da Arriva Italia Srl, Ferrottramviaria SpA e COTRAP ("ricorrenti") ai fini dell'annullamento del decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 248/2016 (ora Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, MIMS) con

il quale è stato individuato in FS SpA il soggetto a cui trasferire la partecipazione in FSE Srl, detenuta, in allora, dallo stesso Ministero, confermandone pertanto la legittimità. Nell'ambito del giudizio di appello per la riforma della sentenza del Giudice di prima istanza, le ricorrenti hanno proposto, quale primo motivo di impugnazione, il mancato rispetto degli obblighi imposti dalla disciplina in materia di aiuti di Stato, con riferimento: i) allo stanziamento della somma di 70 milioni di euro a favore di FSE Srl di cui all'art. 1, comma 867, della L. 2018/2015, così come modificato dall'art. 47, del D.L. 50/2017 e ii) al trasferimento di FSE Srl a FS SpA senza procedure di gara ed in assenza di corrispettivo. Il Consiglio di Stato ha ritenuto di devolvere la questione alla Corte di Giustizia UE, ai sensi dell'art. 267, par. 1, lett. a) del Trattato sul Funzionamento dell'Unione europea (ordinanza di rimessione n. 3123/2018). La Corte si è pronunciata sulle questioni pregiudiziali con sentenza del 19 dicembre 2019 (causa C-385/18) affermando che - fatte salve le verifiche che il giudice del rinvio (ad esempio, Consiglio di Stato) sarà tenuto ad effettuare - l'art. 107 del TFUE deve essere interpretato nel senso che sia lo stanziamento di una somma di denaro in favore di un'impresa pubblica sia il trasferimento dell'intera partecipazione detenuta da uno Stato membro nel capitale di detta impresa a un'altra impresa pubblica, senza corrispettivo, ma con l'obbligo per quest'ultima di rimuovere lo squilibrio patrimoniale della prima, possono essere qualificati come aiuti di Stato. All'esito della sen-

tenza interpretativa della Corte di Giustizia, sono rimesse al Consiglio di Stato - innanzi al quale, il 3 febbraio 2020, è stato riassunto il giudizio ad opera dei ricorrenti - le determinazioni conseguenti. Il 22 ottobre 2020 si è tenuta l'udienza di discussione innanzi al Consiglio di Stato, all'esito della quale il giudice, tenuto conto delle statuizioni della Corte di Giustizia europea ed al fine di completare la conoscenza di fatti che non sono immediatamente desumibili dalle risultanze documentali, ha disposto l'apertura del procedimento di verifica, da svolgersi nel contraddittorio delle parti, sul seguente quesito: "dica il verificatore se il valore di Ferrovie del Sud Est e Servizi Srl alla data di tale trasferimento, come aumentato, ove occorra, dello stanziamento della somma di euro 70 milioni in suo favore da parte dello Stato italiano, superi l'importo dell'investimento che Ferrovie dello Stato Italiane deve effettuare al fine di onorare il proprio obbligo di rimuovere lo squilibrio patrimoniale di FSE" (ordinanza n. 6537/2020). All'udienza pubblica del 30 marzo 2021, in cui avrebbe dovuto avviarsi la verifica, FS e FSE hanno formulato richiesta di estromissione da detta fase di soggetti terzi (tra i quali l'ex Amministratore Unico di FSE) che avevano presentato istanza di intervento nel giudizio. Con ordinanza depositata il 2 aprile 2021, il Consiglio di Stato, ritenuto che la questione in ordine all'ammissibilità degli interventi andasse decisa in via preliminare, ha disposto il rinvio della trattazione della suddetta questione all'udienza pubblica del 15 luglio

2021. Con sentenza non definitiva n. 6556 pubblicata il 30 settembre 2021, il Consiglio di Stato si è pronunciato su tale questione preliminare e ha ritenuto ammissibile il solo intervento di ANAV, che pertanto potrà partecipare alla verifica, escludendo invece gli altri potenziali richiedenti. L'udienza per la discussione è stata fissata al 26 maggio 2022.

Ricorsi connessi alla Delibera ART n. 70/2014. Avverso la Delibera ART n. 70 del 31 ottobre 2014, recante Regolazione dell'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture, sono stati presentati tre ricorsi straordinari al Presidente della Repubblica da parte di diverse società del Gruppo FS Italiane (RFI SpA, la ex Grandi Stazioni SpA e Centostazioni SpA). I ricorsi, inizialmente incardinati dinanzi al TAR Lazio, sono stati trasferiti al TAR Piemonte, dove i giudizi promossi da RFI SpA e dalla Grandi Stazioni SpA sono stati riassunti. Trenitalia SpA si è costituita in entrambi i giudizi. I ricorsi promossi da RFI SpA e da Grandi Stazioni SpA sono stati respinti dal TAR Piemonte rispettivamente con sentenze nn. 541/2017 e 1025/2017, avverso le quali le società hanno proposto ricorso in appello. Con sentenza n. 6108/2019, il Consiglio di Stato ha accolto il ricorso in appello di RFI SpA (avverso la sentenza del TAR Piemonte n. 541/2017) e ha annullato la delibera ART n. 70/2014 nella parte relativa alle misure di

regolazione che hanno determinato il canone di accesso alla rete ferroviaria AV/AC per l'anno 2015. Il Consiglio di Stato ha inoltre riconosciuto la necessità che l'ART rinovi il procedimento relativamente al periodo regolatorio dal 6 novembre 2014 al 31 dicembre 2015 e compia un'istruttoria che tenga conto dei principi affermati nella presente sentenza. Con sentenza n. 1262 del 12 febbraio 2021 il Consiglio di Stato, previa riunione, ha respinto i ricorsi per revocazione avverso la sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019, proposti da Trenitalia SpA, da altra impresa ferroviaria e – in via incidentale – dall'ART. È dunque confermata la sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019.

L'ART, con Delibera n. 39 del 25 marzo 2021, ha dunque avviato il procedimento regolatorio, con indicazione di consultazione, per la determinazione del canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria ad AV/AC per il periodo 6 novembre 2014 - 31 dicembre 2015, concluso con Delibera n. 88 del 17 giugno 2021. Secondo il disposto della citata Delibera, RFI SpA ha recuperato un importo pari a circa 125 milioni di euro. Detta Delibera è stata impugnata da un'impresa ferroviaria con ricorso straordinario al Capo dello Stato, successivamente trasferito al TAR Piemonte a seguito delle opposizioni notificate da RFI SpA e dall'ART. In data 23 dicembre 2019, l'ART ha promosso un ricorso presso le Sezioni Unite della Corte di Cassazione per la cassazione della sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019 sul presupposto di uno

“sconfinamento” dei limiti esterni della giurisdizione dal giudice amministrativo. All'iniziativa dell'ART hanno aderito anche Trenitalia SpA e altra impresa ferroviaria, per il tramite di ricorsi incidentali. L'ART, con la Delibera n. 88/21, ha espressamente sancito che l'ottemperanza alla sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019 non comporta acquiescenza e che “se la Corte di Cassazione dovesse annullare la sentenza, decadrebbero anche il provvedimento esecutivo dell'Autorità e gli effetti economici sino a quel momento dallo stesso prodotti”. A valle dell'udienza di discussione tenutasi in data 14 dicembre 2021, la Corte di Cassazione, con Ordinanza n. 5627 del 21 febbraio 2022, ha dichiarato inammissibile il ricorso dell'ART, nonché quelli proposti dalle imprese ferroviarie, ritenendo non vi sia stata, nel caso di specie, una illegittima sostituzione del potere giurisdizionale. Resta dunque confermato il principio sancito dalla sentenza del Consiglio di Stato n. 6108/2019 nonché gli effetti economici discendenti dall'applicazione dei principi di cui alla Delibera ART n. 88/2021.

Per completezza informativa si rappresenta che:

* con sentenza n. 5534/2019, il Consiglio di Stato ha respinto il ricorso in appello del gestore di stazione (ex Grandi Stazioni SpA) avverso la sentenza n. 1025/2017, con ciò confermando – tra l'altro – che anche gli spazi adibiti all'accoglienza ed assistenza ai passeggeri sono soggetti alle competenze regolatorie dell'Autorità;

* risulta pendente l'appello promosso da un'impresa ferroviaria per la riforma della sentenza del TAR n. 1239/2017 che aveva rigettato il ricorso avverso la Delibera ART n. 70/14; nell'ambito di tale giudizio è stata disposta un'attività di verifica (in corso). L'udienza di trattazione è stata fissata al 14 luglio 2022.

Ricorsi connessi alla Delibera ART n. 96/2015. Il giudizio trova origine nei ricorsi straordinari al Presidente della Repubblica promossi da RFI SpA, Trenitalia SpA e la ex Grandi Stazioni SpA avverso la Delibera ART n. 96 del 13 novembre 2015 avente ad oggetto i principi e criteri per la determinazione dei canoni di accesso ed utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. I ricorsi sono stati trasferiti dinanzi al TAR Piemonte. RFI SpA, inoltre, si è costituita nel giudizio pendente innanzi al TAR Piemonte a fronte del ricorso proposto avverso la medesima Delibera ART n. 96/2015 da parte di un'altra impresa ferroviaria. Il giudizio promosso da RFI SpA si è concluso per sopravvenuta carenza di interesse del gestore dell'infrastruttura (sentenza del TAR Piemonte n. 1287/2017). Trenitalia SpA ha promosso i giudizi d'appello avverso la sentenza n. 1240/2017 (con cui il TAR Piemonte ha respinto il ricorso di Trenitalia SpA avverso la Delibera n. 80/2016), conclusosi con sentenza di rigetto n. 371 dell'11 gennaio 2021, e avverso la sentenza n. 57/2018 (con cui il TAR Piemonte ha respinto il ricorso della stessa avverso la Delibera n. 96/2015 e provvedimenti con-

seguenziali tra cui la Delibera n. 75/2016), conclusosi con sentenza di rigetto n. 4216 del 1° luglio 2020. Per completezza di informativa, si precisa che, con sentenza n. 58/2018, il TAR Piemonte ha inoltre respinto il ricorso presentato dall'ex Grandi Stazioni SpA avverso la Delibera n. 96/2015 (e provvedimenti conseguenziali).

Le sentenze del TAR Piemonte nn. 1097 e 1098 del 2017, che hanno definito in maniera parzialmente favorevole i ricorsi promossi da una serie di imprese ferroviarie operanti nel settore del trasporto merci avverso le Delibere ART nn. 75 e 80/2016, sono state oggetto di impugnazione innanzi al Consiglio di Stato che, a seguito dell'udienza tenutasi il 21 febbraio 2019, ha adottato “due ordinanze istruttorie” con le quali ha disposto alcune verificazioni rispetto alle delibere ART oggetto di impugnazione. A valle dell'udienza di discussione tenutasi in data 30 marzo 2021, il Consiglio di Stato, con sentenze nn. 4067 e 4069 del 26/05/2021, ha rigettato i ricorsi promossi dalle imprese ferroviarie contro le sentenze TAR n. 1098/2017 (Ricorso avverso la Delibera ART n. 80/16) e 1097/2017 (Ricorso avverso la Delibera ART n. 75/16).

Lo scorso 7 gennaio 2020 il TAR Piemonte, con sentenze nn. 19, 23 e 25, ha definito i ricorsi proposti dalle imprese ferroviarie internazionali OBB, SNCF e DB Bahn contro le delibere ART n. 96/2015, 72/2016 e 75/2016 (e successive). In particolare il TAR ha respinto i motivi di ricorso volti a censurare la determinazione della compo-

nente A) del canone (relativa alla determinazione dei costi diretti del gestore) e la competenza dell'ART a determinare la componente B) del canone (relativa a sovraccanoni o mark-ups). Il giudice amministrativo ha, invece, ritenuto fondate le censure con le quali è stata denunciata una carenza di istruttoria nella valutazione dell'ART circa la scelta di applicare un maggior canone (nell'ambito della componente B) alle reti open access internazionali. In sostanza, non sarebbe chiaro sulla base di quali elementi istruttori e di quali motivazioni l'ART ha avallato l'assunto per cui l'open access internazionale, in termini generali, potesse sopportare un sovraccanone rispetto a quello nazionale.

Conseguentemente, è stato disposto l'avvio di un nuovo procedimento regolatorio da parte dell'Autorità (Delibera n. 28 del 30 gennaio 2020), volta ad acquisire gli elementi necessari per giustificare l'applicazione del sovraccanone per il segmento open access internazionale. Con Delibera n. 175 del 16 dicembre 2021 l'ART ha concluso il procedimento in questione sancendo che la differenza fra la componente B) del canone prevista da RFI per il segmento Open Access Internazionali e quella prevista per il segmento Open Access nazionali Basic non risulta giustificata. Sono state adottate una serie di prescrizioni a carico di RFI SpA, tra le quali:

i. ricomputare il canone relativo al PMdA per il periodo 2018-2021, attribuendo alla componente B1 del canone medesimo, applicata ai servizi di trasporto

to ferroviario passeggeri del segmento di mercato Open Access Internazionali, il medesimo livello tariffario previsto per l'analoga componente applicata al segmento di mercato Open Access nazionali Basic;

ii. in esito alla indicata ricomputazione, provvedere ai conseguenti conguagli in favore dei titolari di rapporti negoziali destinatari degli effetti delle decisioni del TAR Piemonte (sentenze nn. 19, 23 e 25 del 7 gennaio 2020);

iii. con riguardo al pedaggio afferente al PMdA, stabilire che a partire dal 1° gennaio 2022 ogni treno del segmento open access internazionale circolante su tratte della rete con velocità superiore a 250 km/h sia assimilato, in riferimento al calcolo della componente B del canone, al segmento open access premium, mentre ogni altro treno deve essere assimilato al segmento open access basic;

iv. in riferimento alla necessità, di cui all'art. 16 del d.lgs. 112/2015, di assicurare l'equilibrio dei conti del Gestore dell'Infrastruttura, in condizioni normali di attività e nell'arco di un periodo ragionevole non superiore a cinque anni, definire una specifica posta figurativa pari alla differenza di ricavi derivante dall'applicazione dei conguagli sopra indicati, nonché dalla revisione dei canoni, da distribuire sulla componente B) del canone

unitario che verrà applicata ai servizi di trasporto ferroviari passeggeri operanti in regime di mercato open access circolanti sull'intera rete ferroviaria nazionale nel corso del periodo regolatorio 2023-2027, sulla base dei volumi di traffico complessivi previsti in ordine a tali servizi di trasporto per il medesimo periodo.

Trenitalia SpA ha impugnato la delibera ART n. 175/2021 innanzi al TAR Piemonte censurando l'atto di regolazione nella parte in cui, tra l'altro, limita il riconoscimento dei conguagli (all'esito del procedimento di ricomputazione del canone) alle sole imprese ferroviarie titolari dei rapporti negoziali destinatari delle sentenze dello stesso Giudice amministrativo (sentenze nn. 19, 23 e 25 del 2020) escludendo, pertanto, Trenitalia SpA.

Casi UE SA 32179/SA 32953. Come noto, il 28 marzo 2014 la DG Concorrenza della Commissione Europea ha notificato all'Italia una Decisione di avvio di una procedura di indagine formale per due possibili aiuti di Stato relativi a:

1. alcune operazioni di asset allocation infragruppo (caso SA 32179); e
2. le compensazioni per obbligo di servizio merci (SA 32953).

La prima misura sotto indagine riguarda quattro operazioni di asset allocation, interne al Gruppo FS Italiane, realizzate rispettivamente a favore di Trenitalia SpA e di FS Logistica SpA (ora Mer-

talia Logistics SpA). In particolare, si tratta di trasferimenti che riguardano attivi non costituenti infrastruttura ferroviaria (principalmente officine) e comunque non più funzionali alle attività del gestore dell'infrastruttura. La seconda misura sotto indagine riguarda le compensazioni riconosciute dall'Italia a Trenitalia SpA per il trasporto pubblico di merci dal 2000 al 2014 in forza dei tre contratti di servizio, succedutisi negli anni. Dopo un biennio (2015 - 2016) in cui non si sono registrati sviluppi, a partire dall'ultima parte del 2017 la Commissione Europea ha ripreso l'esame di entrambi i dossier. In considerazione pertanto dello stato di evoluzione dei casi e della loro complessità, si precisa, in continuità con le valutazioni effettuate negli esercizi precedenti e tenuto conto anche del parere di autorevoli professionisti specificamente incaricati, che con riferimento a entrambi i dossier si è ancora oggi nell'impossibilità di individuare una oggettiva situazione di passività potenziale. Si osserva inoltre che, con riferimento al caso SA 32179, l'eventuale evoluzione negativa avrebbe effetti esclusivamente interni al Gruppo FS Italiane; mentre, con riguardo al caso SA 32953, non è ad oggi possibile effettuare ogni attendibile stima dell'eventuale importo che dovesse mai essere riconosciuto. L'esame di entrambi i casi è stato successivamente sospeso a causa dell'emergenza Covid-19, che ha modificato le priorità di DG COMP.



AZIONI PROPRIE DELLA CAPOGRUPPO

Al 31 dicembre 2021 Ferrovie dello Stato Italiane SpA non possiede azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona, così

come, nel corso dell'esercizio 2021, la stessa non ha acquistato o alienato azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.



RAPPORTI CON PARTI CORRELATE

Le interrelazioni tra Ferrovie dello Stato Italiane SpA, le società del Gruppo, e tra queste e le altre parti correlate, avvengono secondo criteri di correttezza sostanziale, in un'ottica di reciproca convenienza economica indirizzata dalle normali condizioni di mercato, per l'identificazione delle quali

– ove del caso – ci si avvale anche del supporto di professionalità esterne.

Le operazioni intersocietarie perseguono l'obiettivo comune di creare efficienza e, quindi, valore per l'intero Gruppo. A tale riguardo si sottolinea che, in coerenza con il

Piano Industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, è in atto una più razionale allocazione degli asset e delle risorse all'interno del Gruppo stesso, al fine di concentrare la focalizzazione di ciascuna società sul proprio core business, di migliorare la valorizzazione e lo sfruttamento del patrimonio non

strettamente correlato alle attività caratteristiche delle stesse società del Gruppo, affidando dette attività a soggetti specializzati, anche mediante scissioni e conferimenti, nonché di incrementare le sinergie infragruppo. Tali processi e operazioni avvengono nel rispetto della normativa specifica

del settore, di quella civilistica e tributaria, in adesione agli indirizzi fissati dai Ministeri vigilanti, nel rispetto delle Procedure Amministrative Contabili di Gruppo e societarie e tenuto conto delle caratteristiche e peculiarità delle attività esercitate da molte delle società del Gruppo.

I rapporti attivi e passivi intercorsi nell'esercizio con controllanti ed altre imprese consociate e le informazioni sui rapporti con parti correlate, sono presentate nelle Note al Bilancio, cui espressamente si rimanda.



EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Sia la crisi pandemica, ancora in corso, che, da ultima, l'escalation del conflitto tra Russia e Ucraina che alimenta i timori di un impatto sugli assetti politico-sociali e sulle economie mondiali ed europei rappresentano una componente di forte disruption operativa e strategica che spingono energicamente verso un percorso di resilienza trasformativa che deve consentire al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, e alle società che ne fanno parte, di emergere più forti, governando l'incertezza e facendo leva sull'esperienza maturata.

La pandemia ha lasciato l'economia globale con due punti chiave di vulnerabilità: alta inflazione e nervosismo finanziario sui mercati, e le scosse di assestamento del conflitto potrebbero facilmente peggiorare entrambi. C'è anche una minaccia per la crescita: la spesa delle famiglie sempre più grande per coprire gli aumenti su combustibili e riscaldamento ridurrà i margini per acquistare altri beni e servizi. Il crollo dei mercati sarebbe un deciso aggravamento, andando a colpire ricchezza e fiducia. Per i banchieri centrali è una doppia sfida: gestire i prezzi e mantenere le proprie economie in crescita.

Il suddetto contesto richiede con

decisione una discontinuità e la definizione di una strategia a dieci anni sull'evoluzione dei settori di riferimento che, oltre ad identificare le azioni per il rilancio, delinei il ruolo che il Gruppo FS potrà giocare per il Sistema Paese al fine di favorire la mobilità di persone.

Tutto quanto sopra vedrà la sua chiara rappresentazione all'interno del nuovo piano industriale decennale del Gruppo FS(2022-2031), che andrà a delineare il percorso finalizzato all'obiettivo di rendere il Gruppo più capace ed efficace nell'intervenire sul sistema nazionale della mobilità, così da renderla sempre più sostenibile e integrata, favorendo un riequilibrio modale a favore della transizione green, avendo come fattori abilitanti l'innovazione tecnologica e digitale e le persone, insieme a tutti gli stakeholder. Ciò porterà le società del Gruppo a lavorare in maniera maggiormente sinergica nella progettazione, gestione e manutenzione delle infrastrutture ferroviarie e stradali e dei relativi servizi che potranno così davvero diventare più integrati, efficaci e sostenibili, anche economicamente.

Il suddetto percorso di crescita e cambiamento fa perno su un nuovo assetto organizzativo del Gruppo per Poli di Business (Infrastrutture, Passeggeri, Logistica ed Urbano),

ciascuno con ruoli ed obiettivi strategici ben delineati e su iniziative strategiche (Internazionale, Produzione di energia da rinnovabili ed efficienza energetica e Shared services), inserite in un percorso più ampio di revisione di regole di ingaggio, processi, procedure e sistemi.

Il **Polo Infrastrutture** avrà il compito di massimizzare le sinergie industriali, specializzando i ruoli delle diverse infrastrutture e garantendone al contempo la piena integrazione tra strada e ferro, anche per mezzo del sostegno di programmazioni comunitarie e nazionali.

Il **Polo Passeggeri** avrà come obiettivo il miglioramento della qualità del servizio, attraverso una ottimizzazione delle politiche di pricing, garantendo intermodalità fisica e virtuale e conquistando in tal modo un ruolo di protagonista nella mobilità.

Il **Polo Logistica** avrà l'ambizioso obiettivo di creare nuovi prodotti premium su filiere dedicate che garantiscano una appetibilità verso partnership di lungo periodo.

Il **Polo Urbano** avrà come obiettivo di ricostituire le potenzialità del patrimonio immobiliare del Gruppo attraverso rapporti con nuovi partnership e lo sviluppo di nuove progettualità dedicate, che contribui-

scano ad una rigenerazione urbana.

In tale scenario, il Gruppo FS, che ha avviato un programma di trasformazione per definire i ruoli e le responsabilità sui processi, oltre che confermare le sue solide prospettive di medio-lungo periodo, aspira a trainare nel suo contesto di riferimento la ripresa del Paese, anche attraverso il ruolo centrale di soggetto attuatore, che gli è stato assegnato, in particolare, sul fronte degli investimenti infrastrutturali all'interno dello sfidante percorso del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Il tutto finalizzato a contribuire ad una mobilità multi-modale di passeggeri e merci, con al centro delle attenzioni i bisogni delle persone, che sia sempre più sostenibile, sicura e al contempo focalizzata sull'eccellenza operativa, mantenendo un ruolo di leadership sulle frontiere tecnologiche e di infrastruttura digitale resiliente, non solo in Italia, ma con consolidata presenza internazionale, attraverso delle piattaforme digitali e centri di eccellenza per l'innovazione e per l'interconnessione di persone e merci.

In particolare, nell'ambito delle azioni per il rilancio del paese, il Gruppo FS prevede di sviluppare anche nel 2022 un volume di contabilizzazioni per investimenti tecnici in consistente crescita, sia nel Polo

Infrastrutture sia in quello del Trasporto, con un percorso importante di rinnovo delle flotte.

Con riguardo al Polo Trasporto, nel corso del 2022 si prevede di operare, con riferimento al segmento del Trasporto Passeggeri su ferro Long Haul, sulla rimodulazione dell'offerta con un modello di business e di pricing più flessibile in funzione delle esigenze delle persone, mentre nel segmento del Trasporto Passeggeri su ferro Short Haul si proseguirà con il rinnovo delle flotte attraverso la consegna di nuovi treni Rock, Pop e bimodali per l'espletamento dei servizi contrattualizzati con le Regioni e un Piano Commerciale diversificato in ragione della domanda (maggiore qualità dei servizi offerti, tariffe personalizzate, turismo e leisure), promuovendo politiche e soluzioni di shift modale.

Per il Polo Logistico si conferma il potenziamento dell'offerta core (ampliamento base clienti, rafforzamento leadership domestica e potenziamento offerta internazionale), lo sviluppo della logistica integrata specializzando le reti e/o le tracce orarie per tipo di servizi, dell'attività captive e il rinnovo di carri e loco.

Come già accennato, con riguardo al Polo Infrastrutture la previsione per il 2022 evidenzia un piano degli investimenti che conferma FS

come principale investitore industriale nel Paese. Tale previsione è in linea con l'obiettivo di contribuire fortemente alle azioni volte al rilancio del Paese nell'ambito della realizzazione di nuove opere, sia ferroviarie che stradali, integrando la rete ferroviaria e stradale con altre infrastrutture di trasporto e centri urbani, assicurando sicurezza e resilienza infrastrutturale in un contesto altamente digitalizzato e tecnologico sempre più sfidante. In tale ambito il citato PNRR rappresenta uno strumento chiave su cui far leva per incrementare la capacità di trasporto dell'infrastruttura, per un Paese più competitivo, anche grazie ad un sistema di accessibilità diffuso, per garantire maggiore intermodalità e accessibilità alla rete ferroviaria e per massimizzare le sinergie mantenendo forte attenzione alla rigenerazione urbana.

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA

La Società – che prevede la chiusura dell'esercizio 2022 in positivo – vede all'interno del nuovo piano industriale al 2031 il rafforzamento del suo compito di indirizzo strategico, controllo, direzione e coordinamento dei processi di Gruppo, nell'ottica di pieno supporto alla realizzazione della visione strategica.



Relazione Finanziaria Annuale 2021

RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE



KPMG S.p.A.
Revisione e organizzazione contabile
Via Curtatone, 3
00185 ROMA RM
Telefono +39 06 80961.1
Email it-fmaudit@kpmg.it
PEC kpmgspa@pec.kpmg.it

Relazione della società di revisione indipendente sulla dichiarazione consolidata di carattere non finanziario ai sensi dell'art. 3, comma 10, del D.Lgs. 30 dicembre 2016 n. 254 e dell'art. 5 del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018

*Al Consiglio di Amministrazione della
Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.*

Ai sensi dell'art. 3, comma 10, del Decreto Legislativo 30 dicembre 2016 n. 254 (di seguito anche il "Decreto") e dell'art. 5 del Regolamento Consob adottato con Delibera n. 20267 del 18 gennaio 2018, siamo stati incaricati di effettuare l'esame limitato ("limited assurance engagement") della dichiarazione consolidata di carattere non finanziario del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (di seguito anche il "Gruppo") relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 predisposta ai sensi dell'art. 4 del Decreto, presentata all'interno della Relazione sulla gestione ed approvata dal Consiglio di Amministrazione in data 30 marzo 2022 (di seguito anche la "DNF").

L'esame limitato da noi svolto non si estende alle informazioni contenute nel paragrafo denominato "Le attività del Gruppo e la Tassonomia Europea" della DNF, richieste dall'art. 8 del Regolamento (UE) n. 852 del 18 giugno 2020.

Responsabilità degli Amministratori e del Collegio Sindacale della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per la DNF

Gli Amministratori sono responsabili per la redazione della DNF in conformità a quanto richiesto dagli artt. 3 e 4 del Decreto ed ai "Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards" definiti dal GRI - Global Reporting Initiative ("GRI Standards"), da essi individuato come standard di rendicontazione.

Gli Amministratori sono altresì responsabili, nei termini previsti dalla legge, per quella parte del controllo interno da essi ritenuta necessaria al fine di consentire la redazione di una DNF che non contenga errori significativi dovuti a frodi o a comportamenti o eventi non intenzionali.

Gli Amministratori sono responsabili, inoltre, per l'individuazione del contenuto della DNF, nell'ambito dei temi menzionati nell'art. 3, comma 1, del Decreto, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo e nella misura necessaria ad assicurare la comprensione dell'attività del Gruppo, del suo andamento, dei suoi risultati e dell'impatto dallo stesso prodotti.

KPMG S.p.A. è una società per azioni di diritto italiano e fa parte del network KPMG di enti adempimenti all'art. 3 n°1401 International Limited, società di diritto inglese.

Ancora Bari Bergamo
Bologna Bolzano Brescia
Cagliari Como Firenze Genova
Lecce Milano Napoli Padova
Parma Palermo Parma Perugia
Pescara Roma Torino Treviso
Trieste Varese Venezia

Scritture per conto
Capitale sociale
Euro 10.415.000,00 i.v.
Registro Imprese Milano Monza Brescia Lodi
e Codice Fiscale N. 02738020159
R.E.A. Milano N. 512067
Partita IVA 02079900159
VAT number IT0279900159
Sede legale: Via Vittor Pisani, 25
20124 Milano MI (ITA) it

Bilancio d'esercizio Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2021



Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

Gli Amministratori sono infine responsabili per la definizione del modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, nonché, con riferimento ai temi individuati e riportati nella DNF, per le politiche praticate dal Gruppo e per l'individuazione e la gestione dei rischi generati o subiti dallo stesso.

Il Collegio Sindacale ha la responsabilità della vigilanza, nei termini previsti dalla legge, sull'osservanza delle disposizioni stabilite nel Decreto.

Indipendenza della società di revisione e controllo della qualità

Siamo indipendenti in conformità ai principi in materia di etica e di indipendenza dell'*International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards)* (IESBA Code) emesso dall'*International Ethics Standards Board for Accountants*, basato su principi fondamentali di integrità, obiettività, competenza e diligenza professionale, riservatezza e comportamento professionale. La nostra società di revisione applica l'*International Standard on Quality Control 1* (ISQC Italia 1) e, di conseguenza, mantiene un sistema di controllo qualità che include direttive e procedure documentate sulla conformità ai principi etici, ai principi professionali e alle disposizioni di legge e dei regolamenti applicabili.

Responsabilità della società di revisione

E' nostra la responsabilità di esprimere, sulla base delle procedure svolte, una conclusione circa la conformità della DNF rispetto a quanto richiesto dal Decreto e ai GRI Standards. Il nostro lavoro è stato svolto secondo quanto previsto dal principio "*International Standard on Assurance Engagements ISAE 3000 (Revised)* - *Assurance Engagements Other than Audits or Reviews of Historical Financial Information*" (di seguito anche "*ISAE 3000 Revised*"), emanato dall'*International Auditing and Assurance Standards Board* (IAASB) per gli incarichi di *limited assurance*. Tale principio richiede la pianificazione e lo svolgimento di procedure al fine di acquisire un livello di sicurezza limitato che la DNF non contenga errori significativi. Pertanto, il nostro esame ha comportato un'estensione di lavoro inferiore a quella necessaria per lo svolgimento di un esame completo secondo l'*ISAE 3000 Revised* ("*reasonable assurance engagement*") e, conseguentemente, non ci consente di avere la sicurezza di essere venuti a conoscenza di tutti i fatti e le circostanze significativi che potrebbero essere identificati con lo svolgimento di tale esame.

Le procedure svolte sulla DNF si sono basate sul nostro giudizio professionale e hanno compreso colloqui, prevalentemente con il personale della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. responsabile per la predisposizione delle informazioni presentate nella DNF, nonché analisi di documenti, ricalcoli e altre procedure volte all'acquisizione di evidenze ritenute utili.

In particolare, abbiamo svolto le seguenti procedure:

- 1 Analisi dei temi rilevanti in relazione alle attività e alle caratteristiche del Gruppo rendicontati nella DNF, al fine di valutare la ragionevolezza del processo di selezione seguito alla luce di quanto previsto dall'art. 3 del Decreto e tenendo presente lo standard di rendicontazione utilizzato.
- 2 Analisi e valutazione dei criteri di identificazione del perimetro di consolidamento, al fine di riscontrarne la conformità a quanto previsto dal Decreto.
- 3 Comparazione tra i dati e le informazioni di carattere economico-finanziario inclusi nella DNF e i dati e le informazioni inclusi nel bilancio consolidato del Gruppo.



Relazione Finanziaria Annuale 2021



Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

4 Comprensione dei seguenti aspetti:

- modello aziendale di gestione e organizzazione dell'attività del Gruppo, con riferimento alla gestione dei temi indicati nell'art. 3 del Decreto;
- politiche praticate dall'impresa connesse ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto, risultati conseguiti e relativi indicatori fondamentali di prestazione;
- principali rischi, generati o subiti, connessi ai temi indicati nell'art. 3 del Decreto.

Relativamente a tali aspetti sono stati effettuati inoltre i riscontri con le informazioni contenute nella DNF ed effettuate le verifiche descritte nel successivo punto, lettera a)

5 Comprensione dei processi che sottendono alla generazione, rilevazione e gestione delle informazioni qualitative e quantitative significative incluse nella DNF.

In particolare, abbiamo svolto interviste e discussioni con il personale della Direzione della Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e con il personale di Trenitalia S.p.A., Busitalia - Sita Nord S.r.l., Netinera Deutschland GmbH e abbiamo svolto limitate verifiche documentali, al fine di raccogliere informazioni circa i processi e le procedure che supportano la raccolta, l'aggregazione, l'elaborazione e la trasmissione dei dati e delle informazioni di carattere non finanziario alla funzione responsabile della predisposizione della DNF.

Inoltre, per le informazioni significative, tenuto conto delle attività e delle caratteristiche del Gruppo:

- a livello di Gruppo,
 - a) con riferimento alle informazioni qualitative contenute nella DNF, e in particolare al modello aziendale, alle politiche praticate e ai principali rischi, abbiamo effettuato interviste e acquisito documentazione di supporto per verificarne la coerenza con le evidenze disponibili;
 - b) con riferimento alle informazioni quantitative, abbiamo svolto sia procedure analitiche che limitate verifiche per accertare su base campionaria la corretta aggregazione dei dati;
- per le società Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., Trenitalia S.p.A. (in particolare la Direzione Tecnica e la Direzione di Business Regionale della società stessa), Busitalia Sita - Nord S.r.l., Netinera Deutschland GmbH (in particolare le partecipate Autobus Sippel GmbH e Verkehrstriebe Bils GmbH); che abbiamo selezionato sulla base delle loro attività, nonché del loro contributo agli indicatori di prestazione a livello consolidato e della loro ubicazione, abbiamo effettuato visite in modalità remota (ad esclusione di Busitalia - Sita Nord S.r.l., per la quale ci siamo recati presso la Direzione Regionale Umbria) nel corso delle quali ci siamo confrontati con i responsabili e abbiamo acquisito riscontri documentali circa la corretta applicazione delle procedure e dei metodi di calcolo utilizzati per gli indicatori.

Conclusioni

Sulla base del lavoro svolto, non sono pervenuti alla nostra attenzione elementi che ci facciano ritenere che la dichiarazione consolidata di carattere non finanziario del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane relativa all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2021 non sia stata redatta, in tutti gli aspetti significativi, in conformità a quanto richiesto

Bilancio d'esercizio Ferrovie dello Stato Italiane al 31 dicembre 2021

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
Relazione della società di revisione
31 dicembre 2021

dagli artt. 3 e 4 del Decreto e ai "Global Reporting Initiative Sustainability Reporting Standards" definiti dal GRI - Global Reporting Initiative ("GRI Standards").

Le nostre conclusioni sulla dichiarazione consolidata non finanziaria del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane non si estendono alle informazioni contenute nel paragrafo denominato "Le attività del Gruppo e la Tassonomia Europea" della stessa, richieste dall'art. 8 del Regolamento (UE) n. 852 del 18 giugno 2020.

Roma, 14 aprile 2022

KPMG S.p.A.

Marco Maffei
Socio



4

BILANCIO
CONSOLIDATO

**GRUPPO
FERROVIE
DELLO STATO
ITALIANE**

AL 31 DICEMBRE 2021