

3.3. Servizi universali di trasporto regionale

In Italia la politica di liberalizzazione, più accentuata che altrove, si è accoppiata ad una debole contrattualizzazione degli obblighi di servizio pubblico ferroviario. Tale debolezza è dimostrata, principalmente, dal livello dei corrispettivi (quale somma dei contributi di fonte pubblica e dei ricavi dalle tariffe definite) riconosciuti al prestatore del servizio (impresa ferroviaria) nonché dalla durata dei contratti medesimi.

Secondo dati forniti dalla competente struttura della Capogruppo il ricavo medio unitario (a livello nazionale) che l'impresa ferroviaria Trenitalia percepisce per i servizi di trasporto pubblico locale/regionale è da giudicarsi modesto, sia rispetto ai competitor stranieri (in particolare, DB-Germania e SNCF-Francia), sia rispetto ad altri servizi di trasporto in concessione nazionali (servizi extraurbani bus e ex-concesse). Infatti, a fronte dei "corrispettivi unitari" vigenti in Francia e Germania, pari rispettivamente a 22,1 e a 19,2 quelli riconosciuti a Trenitalia si attestano su un livello nettamente inferiore, pari a 11,8 centesimi passeggero/km. Nei due Paesi europei sopra considerati, oltre a tariffe più alte, lo Stato assicura anche l'acquisto dei treni.

Tale situazione permane nonostante gli apprezzabili sforzi intrapresi dalla Committenza pubblica per assicurare ai "servizi universali" regionali le risorse sufficienti a scongiurarne una, seppur ridotta, soppressione. Infatti lo stanziamento di 480 mln di euro (IVA compresa) previsto dal DL 185/08, convertito con modificazioni, dalla legge 28/1/2009, n. 2, per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011, ha consentito il solo riconoscimento di contributi al Trasporto Locale in linea con le esigenze complessive delle Regioni.

Sempre secondo dati comunicati dalla Capogruppo, rispetto alla situazione francese, nel nostro Paese le risorse totali messe a disposizione della società Trenitalia per i servizi regionali (corrispettivi in conto esercizio più contributi in conto impianti) sono inferiori del 60% rispetto alle corrispondenti somme acquisite da SNCF (anno 2007), a fronte di volumi di domanda servita che, invece, sono pari ad oltre l'80% di quelli francesi.

Inoltre, essendo scaduti al 31/12/2007 tutti i Contratti di Servizio regionali, i servizi di trasporto regionale e locale sono stati prestati in virtù di clausole di "continuità", pur senza una specifica contrattualizzazione.

In sede di esame delle strategie di Gruppo, è stato affermato che l'obiettivo di rafforzare l'equilibrio economico del servizio va perseguito anche attraverso la sottoscrizione di "nuovi contratti di servizio", certi, esigibili e di durata congrua (6 anni + 6 rinnovabili), fondati sullo strumento "Catalogo" (elenco sistematico dei servizi diversificati per attributi della prestazione, corredati dai relativi prezzi). Si ritiene che, in tal modo, le prestazioni oggetto del contratto potranno evolvere secondo un corretto rapporto fornitore/cliente: a fronte di garanzie su volumi e corrispettivi sono contemplate penali in caso di prestazioni qualitativamente e/o quantitativamente non rispondenti agli impegni sottoscritti.

Dal dibattito consiliare è emerso che le Regioni hanno generalmente apprezzato la trasparenza del processo e stanno [ad esempio, la Regione Toscana, la Regione Lazio e la Regione Liguria] effettuando le proprie scelte di acquisto sulla base di dati chiari, selezionando i servizi e le relative caratteristiche in base alle esigenze del territorio ed alla loro capacità di spesa.

In termini di incidenza economica, le risorse da committenza pubblica attualmente disponibili e i relativi introiti da traffico consentono di ottenere un ricavo medio unitario di 12,5⁷ centesimi di euro a passeggero/km come media nazionale, inferiore al prezzo di equilibrio individuato in 14,5 centesimi di euro, pur sempre inferiore a quello delle imprese operanti nei suddetti Paesi europei, ma in linea con le "scelte d'acquisto" delle Regioni, basate sul Catalogo in termini di qualità del servizio.

A tal proposito, è stato reso noto che le Regioni hanno selezionato servizi con materiale rotabile di livello ed età media equivalente a quello attuale.

La società Trenitalia stima che, con queste disponibilità ed a fronte di una durata contrattuale di almeno 6 anni, potrà realizzare investimenti autofinanziati in nuovo materiale rotabile per circa 2.000 mln di euro, investimenti che si configurano pertanto come mero "mantenimento" del parco rotabile esistente.

Qualora vi fossero risorse incrementali (sia da Committenza pubblica che da tariffa a carico degli utenti) tali da garantire il raggiungimento di un

⁷ Livello di ricavo medio unitario che consente di ripagare i costi del servizio prestato, incluso l'accesso e l'utilizzo dell'infrastruttura (art. 17 DLGS 188/03), l'ammortamento del materiale rotabile utilizzato e un adeguato ritorno del capitale investito netto. Non è incluso l'onere derivante dall'ammortamento dell'infrastruttura.

ricavo medio unitario di 14,5 centesimi di euro a passeggero/km, a parità di altre condizioni (volumi d'offerta, durata), le disponibilità per investimenti in nuovo materiale rotabile dedicato si potrebbero attestare su un livello molto più elevato, valutato in circa 5.000 mln di euro, con effetti non solo "distributivi" ma anche di "sviluppo" sull'economia nazionale.

3.4. Servizi universali di media/lunga percorrenza

Analogamente al trasporto regionale, anche per i servizi universali di Media/Lunga Percorrenza, il Gruppo FS ha perseguito l'obiettivo di rafforzare l'equilibrio economico mediante la sottoscrizione di "nuovi contratti di servizio" caratterizzati da "certezza, esigibilità e durata congrua" e fondati sullo strumento "Catalogo", elenco sistematico dei servizi diversificati per attributi della prestazione, corredati dai relativi prezzi.

Con l'occasione, è stato rappresentato che in data 31/12/08 è scaduto il contratto di servizio relativo al servizio Intercity giorno e che il servizio notte è prestato (soltanto) in funzione di una clausola di continuità del contratto 2004-2005.

La società Trenitalia ha indicato, per i servizi universali di Media/Lunga Percorrenza oggetto del Contratto, a livello di singolo treno, il corrispettivo richiesto a fronte dei prezzi regolati imposti all'utenza, come definiti dal Ministero competente.

Per l'anno 2009 la differenza iniziale tra risorse disponibili (circa 116 milioni di euro) e valore del servizio (circa 279 milioni di euro) avrebbe comportato una riduzione dell'offerta di oltre 15 milioni di treni/km (su un totale 2008 di 35 milioni di treni/km), con conseguenze non sostenibili sul sistema della mobilità dei passeggeri del Paese, sul bilancio dell'impresa ferroviaria Trenitalia - la cui struttura patrimoniale è già fortemente critica - nonché sui livelli occupazionali (l'impatto stimato è di circa 2.500 esuberi).

3.5. Servizi universali di trasporto merci

Prescindendo dalle finalità politiche perseguite, quali la limitazione dei livelli di congestione delle strade e la sostenibilità ambientale, l'esame effettuato in sede di Consiglio di amministrazione della Capogruppo delle problematiche relative al Servizio universale di trazione ferroviaria, ha posto in evidenza che la crisi congiunturale mondiale e il conseguenziale

generalizzato indebolimento dell'attività produttiva e della domanda stanno determinando, nel settore della logistica (trasporto e distribuzione), un progressivo riposizionamento strategico degli operatori lungo la *supply chain*⁸, con una tendenza alla concentrazione delle proprie attività sulle aree maggiormente profittevoli, al fine di conseguire sinergie operative per migliorare la propria presenza nei confronti del cliente finale.

Nel comparto del trasporto merci, inoltre, è stata rilevata una elevata concorrenza intramodale, concentrata pressoché esclusivamente sui mercati più redditizi, sostanzialmente nel Nord Italia. Non esistono infatti servizi merci per ferrovia effettuati al Sud di Roma se non da parte del Gruppo FS.

In questo contesto la produzione di servizi in perdita, "sovvenzionati" attraverso i proventi delle attività cosiddette a mercato, peraltro in diminuzione per effetto della concorrenza, viene giudicata ingiustificata dal punto di vista industriale.

E' stata pertanto rilevata la necessità di definire con precisione quale sia il perimetro dei servizi di trazione merci ritenuti "di natura universale", da espletarsi, come nei servizi passeggeri, sulla base di contratti di servizio certi, esigibili e di durata congrua.

Nel frattempo, la società Trenitalia ha temporaneamente bloccato ogni proprio intervento di modifica al reticolo servito, che si è comunque modificato *ex se*, per effetto del calo della domanda.

Tuttavia, al fine di evitare che la situazione di squilibrio economico del comparto si aggravi ulteriormente, in considerazione della crisi economica in atto, è stata sottolineata l'opportunità di completare quanto prima lo studio di riassetto del settore finalizzato ad una razionalizzazione definitiva degli scali merci ritenuti strategici, che tengano conto delle sinergie attivabili con l'intermodalità, ivi compresa una più efficace utilizzazione dei porti.

3.6. Osservazioni finali

A conclusione delle considerazioni riportate nel presente paragrafo, la Corte non può non evidenziare alcuni elementi fondamentali che, a suo avviso, dovrebbero caratterizzare il servizio del trasporto ferroviario.

⁸ "Gestione della catena di approvvigionamento e distribuzione", comprendente l'insieme di tutte le attività (e, per estensione, delle aziende che le svolgono) che permettono di portare sul mercato un prodotto o servizio.

Nell'ultimo biennio si è potuto constatare una netta inversione di tendenza sotto il profilo gestionale. L'azione di risanamento, tuttora in atto, appare però condizionata dall'enorme massa debitoria di cui il Gruppo, e segnatamente la Società Trenitalia, risulta gravato. Su di essa ritiene la Corte che si debba appuntare l'attenzione dei vertici aziendali e, in particolare, dell'azionista, nell'ottica di comprendere bene quale debba essere il futuro delle attività orientate al mercato rispetto a quelle tradizionalmente "assistite" in quanto a prevalente natura pubblica.

Riguardo a queste ultime, occorre stabilire regole precise, sia di *governance* sia macroeconomiche sia commerciali. Ciò non tanto e non solo al fine di individuare i confini di eventuali responsabilità gestionali del management nel rendere un servizio pubblico spesso fatto oggetto di critiche per l'insufficiente grado di soddisfazione dell'utente quanto, e soprattutto, per evitare la percezione, piuttosto diffusa, che il Servizio universale, proprio perché pubblico, sia lasciato a una gestione di tipo residuale. E ciò, sia sotto il profilo dell'inadeguatezza delle risorse profuse, sia sotto il profilo dell'attenzione che, comunque, dovrebbe essere riservata all'utente – da considerare, in prospettiva, anche cliente – meno dotato di capacità reddituale, generalmente "costretto" ad avvalersi quotidianamente del Servizio per motivi di lavoro. Al riguardo, è da osservare tuttavia che l'impresa che tale servizio pubblico svolge non per questo cessa di essere un'impresa e, come tale, non può non prestare attenzione al proprio bilancio, oltre che alla propria clientela ultima. Da qui anche la preoccupazione che i risultati negativi, sotto il profilo gestionale, del "ramo pubblico" possano finire per influenzare negativamente anche i rami di attività potenzialmente capaci di produrre reddito, pur in presenza di una concorrenza che, prevalentemente nei servizi a mercato, a partire da 2011, si preannuncia molto agguerrita. Ne consegue che è da valutare e approfondire l'opportunità di separare contabilmente i due tipi di attività in modo che si possano conoscere in anticipo i costi che, per la gestione "istituzionalmente" in perdita, non potranno che essere coperti dalla mano pubblica, così come verificare – ex post – il grado di efficienza effettivamente raggiunto dalla gestione orientata al mercato a fronte delle risorse a vario titolo impiegate.

Ciò detto, non può peraltro trascurarsi di osservare, per correttezza di analisi, che nel Gruppo FS, almeno da quando è entrato in esercizio (2006),

il servizio AV/AC, naturalmente vocato al mercato e quindi potenzialmente in grado di produrre reddito, ha dimostrato di poter compensare, anche se solo marginalmente, le perdite del Servizio Universale.

Da ultimo, si è dell'avviso che una particolare attenzione dovrà essere posta nell'assicurare a bordo treno un accettabile standard di qualità dei servizi prestati (pulizia, confort complessivo di viaggio, ecc.) ai passeggeri nonché procedere ad una chiara individuazione di regole e procedure per garantire la massima sicurezza possibile nel trasporto, sia dei passeggeri sia delle merci.

4. Rapporti del Gruppo FS con le Autorità Indipendenti

Il punto trattato da ultimo offre l'occasione per riferire al Parlamento su alcune complesse problematiche che hanno interessato aziende del Gruppo FS nei rapporti con alcune Autorità indipendenti.

4.1. Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria

Anzitutto, in tema di sicurezza, è da ricordare che con Decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 (di recepimento della direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie), istitutivo dell'Agenzia Italiana per la Sicurezza delle ferrovie (ANSF), sono state sottratte al Gestore dell'infrastruttura (RFI) le competenze inerenti al rilascio del Certificato di sicurezza.

L'art. 6, comma 2, del richiamato d.lgs. 162/2007 assegna all'ANSF – soggetto tecnicamente indipendente da tutti gli operatori nel campo del trasporto ferroviario, posto sotto la vigilanza del Ministero dei Trasporti, operativo dal 2008 – compiti normativi, autorizzativi, di controllo. Ciò al fine di (i) consentire il mantenimento degli attuali livelli di sicurezza dell'infrastruttura ferroviaria italiana; (ii) promuoverne il costante miglioramento, in relazione al progresso tecnico e scientifico; (iii) assicurare un trattamento equo e non discriminatorio a tutti i soggetti interessati alla produzione di servizi di trasporto ferroviari; (iv) contribuire, infine, all'armonizzazione delle norme di sicurezza nazionali e internazionali, favorendo l'interoperabilità della rete ferroviaria Europea.

Operativamente, l'ANSF è chiamata - nel quadro di un processo di graduale trasferimento di competenze da parte del Ministero dei Trasporti (Direzione Generale del Trasporto Ferroviario) e di RFI - a:

- emanare regole in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria
- verificare l'applicazione delle norme adottate
- promuovere i processi autorizzativi e omologativi di sistemi, sottosistemi e componenti
- rilasciare le autorizzazioni di sicurezza ai Gestori dell'Infrastruttura
- rilasciare i certificati di sicurezza alle Imprese Ferroviarie.

A partire dal giugno 2008, RFI ha trasferito all'ANSF le seguenti competenze:

- emanazione di norme e standard di sicurezza
- omologazione di materiale rotabile o sue parti
- rilascio (nonché rinnovo, modifica ed eventuale revoca) del Certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie (attività svolta sino a quel momento dalla Direzione Tecnica di RFI: struttura operativa "Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie - CESIFER").
- audit, attività ispettiva, monitoraggio

Conseguentemente, rispetto a tali competenze – e in particolare con riferimento al rilascio del Certificato di sicurezza – interlocutore istituzionale delle imprese ferroviarie non è più RFI, ma l'ANSF.

Va sottolineato che, per avere accesso all'infrastruttura, un'impresa ferroviaria deve essere titolare di un Certificato di sicurezza (che può valere per l'intera rete ferroviaria o soltanto per una parte delimitata di essa). Scopo del Certificato è quello di fornire la prova che l'impresa ha elaborato un proprio sistema di gestione della sicurezza ed è in grado di soddisfare i requisiti delle Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI), di altre pertinenti disposizioni della normativa comunitaria e delle norme nazionali di sicurezza, ai fini del controllo dei rischi e del funzionamento sicuro sulla rete.

Il richiamato decreto legislativo n. 162/2007 stabilisce struttura e contenuti del Certificato di sicurezza, che scade ogni cinque anni e può essere rinnovato su richiesta dell'impresa.

4.2. Autorità di vigilanza sui contratti pubblici. Sistema AV/AC.

A seguito del ripristino – in forza del D.L.n. 112/2008 - delle Convenzioni con i *General Contractors* (in precedenza revocate dal D.L. n. 7/2007), Ferrovie dello Stato S.p.A. ha rappresentato alle Istituzioni interessate - con lettera in data 19 settembre 2008 - il quadro di criticità determinatosi nella gestione del Sistema AV/AC, anche a seguito dei rilievi mossi dall'Autorità per la Vigilanza dei contratti pubblici (AVCP) e dalla Corte dei Conti.

Si ricorda, in proposito, che il Consiglio dell'AVCP, con delibera n. 26 del 15 luglio 2008, al termine di una complessa indagine, ha fornito una serie di indicazioni rilevanti anche per la futura gestione del Sistema AV/AC.

In particolare – oltre a disporre l'avvio di un monitoraggio sul contenzioso in essere con i *General Contractors* e sulla quota di lavori da questi appaltata a ditte terze - ha evidenziato la necessità di provvedere *“alla definizione con la massima attenzione dei contenziosi in corso, affinché non siano alterate di fatto statuizioni contrattuali”*, nonché *“all'affidamento con procedure conformi alla normativa vigente a livello nazionale e comunitario delle tratte relative all'asse orizzontale (AV/AC (GE – MI – PD – VE)”*. Specificando a tale ultimo proposito che, *“ove fossero confermate in sede di conversione in legge le disposizioni dell'art. 12 del decreto legge n. 112/2008 e RFI S.p.A. ritenesse di confermare i rapporti convenzionali, permarrebbe in ogni caso l'esigenza di affidare a terzi con procedure concorsuali una significativa quota (60%) delle opere civili e di armamento contemplate dalle convenzioni”*.

Nella medesima delibera del Consiglio, l'AVCP ha incidentalmente rilevato che *“pur in assenza di una espressa previsione nella Convenzione, TAV S.p.A. avrebbe potuto valutare di sciogliere il contratto, stante la rilevante difformità economica (nel caso della tratta BO-FI il costo dell'opera, con l'Atto Integrativo del 7.5.1996 e l'Accordo del 20.12.1999, è quasi triplicato), applicandosi comunque le disposizioni di carattere generale relative alla risoluzione dei contratti ed, in particolare, ravvisandosi nel caso di specie l'ipotesi di eccessiva onerosità sopravvenuta (art. 1467 c.c.)”*.

Sull'intera questione è stato già ampiamente riferito in sede di relazione al Parlamento sulla gestione RFI per l'esercizio 2007 cui si rinvia⁹. In questa sede si ritiene utile riportare una nota di riepilogo del contenzioso TAV/General Contractors a seguito della revoca ex lege delle sub-concessioni AV.

- L'originario disposto dell'art. 13, commi 8-quinquiesdecies e seguenti, del D.L. 31 gennaio 2007 n. 7, convertito con modificazioni dalla Legge n. 40/2007, estendeva gli effetti della revoca delle sub-concessioni TAV (tratte Milano-Genova, Verona-Padova e Milano-Verona) ai sottostanti rapporti contrattuali con i Contraenti Generali (rispettivamente i Consorzi COCIV, IRICAV DUE e CEPV DUE).
- In data 1 febbraio 2007 (il giorno prima dell'entrata in vigore del D.L. n. 7/2007), i Consorzi COCIV e IRICAV DUE notificavano a TAV due domande di arbitrato, per ottenere, tra l'altro, la declaratoria di

⁹ Approvata con determinazione della Sezione Controllo Enti n. 44 del 3 luglio 2009.

risoluzione delle Convenzioni rispettivamente stipulate con la stessa TAV per inadempimento di quest'ultima. Il Consorzio CEPAV DUE, invece, notificava la propria domanda di arbitrato in data 7 febbraio 2007, chiedendo anch'esso a vario titolo la condanna risarcitoria della TAV.

- In data 6 aprile 2007, i Consorzi sopra citati notificavano alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, al Ministero dei Trasporti, a Rete Ferroviaria Italiana e a TAV, tre ricorsi speculari, con i quali chiedevano al TAR Lazio l'annullamento, previa sospensiva, *"dei provvedimenti del Ministero dei Trasporti e di RFI S.p.A., di cui si ignorano gli estremi"*, di attuazione della revoca legislativa, oltre alla condanna dei convenuti al risarcimento del danno.
- Il 23 maggio 2007, con ordinanza emessa in camera di consiglio, il TAR Lazio sospendeva gli atti di attuazione della revoca legislativa e rimetteva alla Corte di Giustizia UE la questione pregiudiziale della compatibilità o meno della revoca con il diritto comunitario.
- Con ordinanza in data 9 ottobre 2007, il Consiglio di Stato accoglieva l'appello presentato da RFI e TAV e riformava l'ordinanza cautelare del TAR Lazio, rigettando l'istanza di sospensione presentata dai ricorrenti. Rimaneva, comunque, pendente il giudizio instaurato davanti alla Corte di Giustizia su domanda del TAR Lazio.
- Sennonché, in data 29 settembre 2008, prima che la Corte di Giustizia potesse esprimersi con sentenza sulla questione di compatibilità sollevata dal TAR Lazio, i Consorzi notificavano tre speculari atti di rinuncia ai ricorsi promossi davanti al TAR Lazio, in considerazione dell'entrata in vigore dell'art. 12 del D.L. 25 giugno 2008 n. 112, conv. in L. n. 133/2008 (che, come noto, ha ripristinato le Convenzioni *"senza soluzione di continuità"*, trasferendone la titolarità in capo a RFI).
- Pertanto, il TAR Lazio, con sentenza in data 5 novembre 2008, preso atto delle rinunce dei ricorrenti, ha disposto la cessazione del giudizio ed il ritiro della domanda pregiudiziale inoltrata alla Corte di Giustizia UE. Con la stessa ordinanza i ricorrenti sono stati condannati a rifondere le spese di giustizia sostenute dai convenuti.
- Con ordinanza in data 1 dicembre 2008, la Corte di Giustizia UE, preso atto del ritiro della domanda pregiudiziale da parte del TAR Lazio, ha disposto la cancellazione della causa dal ruolo.

4.3. Autorità garante della concorrenza e del mercato

Si premette che nella Relazione sulla Gestione del Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2008 risulta una diffusa informativa sulla questione nota come "sconto K2". Al riguardo si riportano riassuntivamente le informazioni fornite nella relazione stessa.

Nel settembre 2007, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha avviato un procedimento per l'accertamento di un possibile abuso di posizione dominante da parte di Ferrovie dello Stato SpA e di RFI SpA volto a favorire Trenitalia SpA, con l'ostacolare l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale da parte delle imprese ferroviarie concorrenti attive nel trasporto merci (IF). Con decisione 13 novembre 2008, l'Autorità garante della concorrenza e del mercato ha chiuso il procedimento senza accertamento di alcuna infrazione, accettando e rendendo vincolanti gli impegni presentati dalle due società nel corso del procedimento. In vista del pagamento alle IF interessate dei corrispettivi per i servizi, analoghi a quelli offerti a titolo gratuito da RFI, ad esse già forniti da terzi in esecuzione di eventuali contratti, nonché delle penali eventualmente a loro carico in caso di recesso da contratti stipulati con fornitori terzi – il tutto fino a concorrenza di un valore massimo pari a 5 milioni di euro –, il 23 dicembre 2008 FS e RFI hanno invitato le IF interessate a comunicare a RFI, entro e non oltre il 26 gennaio 2009, un'autocertificazione relativa ai contratti di fornitura di servizi da esse conclusi con prestatori terzi, che consenta di identificare la tipologia dei servizi acquistati, lo stato di avanzamento della fornitura e l'ammontare delle eventuali penali per la rescissione del contratto. Consta, peraltro, che a tutt'oggi RFI non abbia ancora ricevuto idonea autocertificazione dalle IF interessate e non sia, quindi, stata messa in condizione di ottemperare agli impegni; pertanto, è attualmente in corso con l'Autorità e le IF interessate un'interlocuzione volta a definire eventuali ulteriori iniziative, idonee a realizzare tale ottemperanza.

Parte II**5. Gestione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo****5.1. Attestazioni del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili e societari**

A seguito di specifica indicazione del Ministero dell'Economia e delle Finanze, nell'ottica dell'adozione di un sistema di governance più evoluto ed equiparato a quelli delle società quotate, è stata introdotta la figura di cui alla legge 262/05 del "Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari" di Ferrovie dello Stato SpA, con modifica dello Statuto Sociale deliberata dall'Assemblea degli Azionisti in data 27 aprile 2007.

Il Dirigente Preposto di Ferrovie dello Stato SpA è stato nominato dal Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato SpA nella seduta del 26 ottobre 2007.

In data 27 febbraio 2008 lo stesso Consiglio di Amministrazione della Capogruppo ha deliberato, inoltre, di procedere all'istituzione della figura del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari anche nelle principali società controllate, previa modifica dei rispettivi Statuti Sociali e successiva nomina da parte dei Consigli di Amministrazione.

Conseguentemente, nel corso del 2008 sono stati nominati i Dirigenti Preposti delle società: RFI SpA, Trenitalia SpA, Sita SpA, Sogin S.r.l, Grandi Stazioni SpA. Ad inizio 2009 è stato nominato anche il Dirigente Preposto di Centostazioni SpA.

I singoli Dirigenti Preposti, a firma congiunta con gli Amministratori Delegati di società, attestano annualmente:

- l'adeguatezza delle procedure amministrativo-contabili per la formazione del bilancio d'esercizio e l'effettiva applicazione delle stesse nel corso del periodo di riferimento;
- la corrispondenza del bilancio d'esercizio alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;
- la conformità del bilancio medesimo alle norme di legge ed ai principi contabili e l'idoneità a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria della società.

Analoga attestazione è rilasciata sul bilancio consolidato da parte del Dirigente Preposto ed Amministratore Delegato della Capogruppo.

La prima attestazione è stata rilasciata, dal DP e AD di Capogruppo, con riferimento al bilancio d'esercizio e consolidato 2007 del Gruppo Ferrovie dello Stato.

Con riferimento ai bilanci d'esercizio 2008, i DP e AD di RFI SpA, Trenitalia SpA, Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA, Sita SpA, Sogin S.r.l. hanno rilasciato le proprie attestazioni.

Sono state infine emesse due separate attestazioni - sul bilancio d'esercizio di Ferrovie dello Stato e sul bilancio consolidato - da parte del DP e AD di Ferrovie dello Stato SpA.

Con riferimento al bilancio d'esercizio e consolidato 2007 del Gruppo Ferrovie dello Stato è stata rilasciata l'attestazione, precisando che il completamento delle attività di *compliance* alla legge 262/05 sarebbe avvenuto nel 2008.

In relazione al bilancio d'esercizio 2008 di Ferrovie dello Stato SpA è stata rilasciata l'attestazione senza evidenziare aspetti di rilievo.

Con riferimento al bilancio consolidato 2008 del Gruppo Ferrovie dello Stato è stata rilasciata l'attestazione, segnalando che sono emerse esigenze di miglioramento nel sistema di controllo interno amministrativo - contabile per le società Sita SpA, Sogin S.r.l. e Grandi Stazioni SpA, a fronte delle quali sono stati richiesti specifici piani di azione correttivi.

Nelle attestazioni 2008 suindicate è specificato che "il processo di completamento, di verifica di adeguatezza ed effettiva applicazione di talune procedure si perfezionerà nel corso del corrente esercizio".

5.2. Collegio Sindacale

Il Collegio sindacale ha provveduto ad accertare la regolare tenuta della contabilità sociale, la corrispondenza del bilancio alle risultanze dei libri e delle scritture contabili e l'osservanza delle norme stabilite per la valutazione del patrimonio sociale.

Con riferimento al bilancio d'esercizio 2008 e al bilancio d'esercizio 2007, il Collegio ha verificato la sua impostazione e struttura, riscontrandone la conformità alle norme di legge e la rispondenza ai fatti ed alle informazioni di cui ha avuto conoscenza nell'espletamento dei propri compiti.

Ha inoltre verificato l'osservanza delle norme di legge riguardanti la predisposizione della relazione sulla gestione e la completezza della stessa.

L'Amministratore delegato e il Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari hanno rilasciato l'attestazione prevista dall'art. 16 dello Statuto sociale relativamente al bilancio d'esercizio.

La società di revisione PricewaterhouseCoopers SpA, con apposita relazione, ha espresso un giudizio positivo al bilancio, con richiamo di informativa (art. 2409 c.c. comma 2, lettera d).

Alla luce di quanto precede il Collegio, ai sensi dell'art. 2429 c.c., ha espresso parere favorevole all'approvazione, del bilancio dell'esercizio 2008 in data 21 maggio 2009, e del bilancio d'esercizio 2007, in data 7 maggio 2008.

Con riferimento al bilancio consolidato 2008 e 2007, il Collegio sindacale, nelle medesime date, ha preso atto del corretto utilizzo dei criteri di valutazione delle varie poste del bilancio consolidato indicati in nota integrativa determinati, senza deroga alcuna, secondo le disposizioni del codice civile e del Decreto Legislativo n° 127 del 1991; ha inoltre preso atto dell'utilizzo, nella redazione del bilancio consolidato, dei dati di bilancio della Capogruppo e di quelli delle imprese rientranti nell'area di consolidamento già approvati dalle rispettive Assemblee o dai Consigli di Amministrazione.

5.3. Relazione della Società di revisione

La società di revisione incaricata ha svolto la revisione contabile dei bilanci di esercizio e consolidati al 31 dicembre 2007 e al 31 dicembre 2008, emettendo, per ognuno di essi, relazione ai sensi dell'art. 2409 – ter del Codice civile.

Con riferimento al bilancio di esercizio al 31 dicembre 2007, la società di revisione ha espresso un giudizio positivo, con i seguenti richiami di informativa in merito al Piano di impresa 2007-2011:

- per Trenitalia SpA, che la Legge Finanziaria non ha previsto per il 2008 trasferimenti a titolo di corrispettivo per il Contratto di Servizio per il trasporto regionale per circa 300 milioni di euro. Il Piano di Impresa 2007-2011 prevedeva interventi di ricapitalizzazione (1000 milioni di euro nel 2008 e 1000 milioni di euro nel 2009) che al momento non hanno trovato provvedimenti di attuazione; su questi ultimi gli amministratori evidenziano però

che a marzo 2008 il Parlamento ha votato un ordine del giorno affinché il Governo reperisca le risorse per il trasporto regionale, e che il Ministero dell'Economia e delle Finanze ha preso atto dell'insufficienza delle risorse stanziata nella legge Finanziaria 2008 alla copertura dei fabbisogni previsti dall'azienda (circa 1.100 milioni di euro), necessari per l'adeguamento dei corrispettivi del Contratto di Servizio per il trasporto con le Regioni a Statuto Ordinario, l'acquisto di treni per il trasporto locale e la ristrutturazione del business trasporto merci. Gli amministratori, nel provvedere all'aggiornamento del Piano d'Impresa per il periodo 2008-2011, hanno confermato come sia fondamentale ottenere la corretta remunerazione dei servizi richiesti dallo Stato, l'adeguata ricapitalizzazione per proporzionare meglio i mezzi propri ai mezzi di terzi e finanziare nuovi investimenti con l'obiettivo di migliorare il livello dell'offerta e raggiungere un risultato operativo positivo entro il 2009.

Con riferimento al bilancio consolidato di Gruppo al 31 dicembre 2007, la società di revisione ha espresso un giudizio positivo, con i seguenti richiami di informativa, in aggiunta a quelli già riportati relativamente al bilancio d'esercizio, relativi a:

- indicazione della destinazione, consistenza e movimentazione del Fondo di ristrutturazione ex lege 448 del 1998 e del Fondo oneri manutenzione ordinaria;
- indagini e procedimenti giudiziari per i quali, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere l'esposizione del gruppo a significative passività, non è stato ritenuto di effettuare stanziamenti in bilancio.

Con riferimento al bilancio di esercizio al 31 dicembre 2008, la società di revisione ha espresso un giudizio positivo, con i seguenti richiami di informativa in merito al Piano di impresa 2007-2011:

- per Trenitalia SpA, che il Piano di Impresa 2007-2011 prevedeva interventi di ricapitalizzazione che al momento non hanno trovato provvedimenti di attuazione e che la corretta remunerazione dei servizi richiesti dallo Stato e l'individuazione dei mezzi adeguati al sostegno della ricapitalizzazione hanno l'obiettivo di migliorare il livello dell'offerta ed i risultati economici.

Anche con riferimento al bilancio consolidato al 31 dicembre 2008, la società di revisione ha espresso un giudizio positivo, con i seguenti richiami di informativa, in aggiunta a quelli già riportati relativamente al bilancio d'esercizio, relativi a:

- indicazione della destinazione, consistenza e movimentazione del Fondo di ristrutturazione ex lege 448 del 1998 e del Fondo oneri manutenzione ordinaria;
- indicazione della variazione da parte di Trenitalia SpA, del processo di stima della vita utile del materiale rotabile e della rivalutazione di alcune immobilizzazioni materiali, ai sensi del decreto legge 185 del 2008, convertito nella Legge n° 2 del 28 gennaio 2009, ed i cui effetti sono stati descritti in Nota integrativa;
- indagini e procedimenti giudiziari per i quali, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere l'esposizione del gruppo a significative passività, non è stato ritenuto di effettuare stanziamenti in bilancio.

5.4. Notazioni generali sul bilancio consolidato

Il Gruppo Ferrovie dello Stato contiene in sé almeno tre differenti anime, relative alla intrinseca qualità pubblica delle infrastrutture, alla diffusa rilevanza sociale del servizio universale ferroviario e al regime di concorrenza cui sono assoggettati (o si dovranno assoggettare) gli altri servizi forniti.

Il bilancio consolidato, grazie alla sua funzione di raccordo, ne consente la considerazione congiunta, permettendo l'esame della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di tutte le imprese che, sottoposte a un regime di controllo diretto o indiretto da parte della Capogruppo, rientrano nella cosiddetta "area di consolidamento".

Il documento contabile è redatto sulla base dei bilanci di esercizio della Capogruppo e delle imprese rientranti nell'area di consolidamento, già approvati dalle rispettive Assemblee degli azionisti, o, se non ancora approvati, predisposti dai rispettivi Consigli di Amministrazione,