

Torino-Milano (le tracce richieste sono state limitate alle sole fermate nei capoluoghi di Regione Milano e Torino).

- con decisione del 6 dicembre 2010, n. 659, successivamente sospesa con decisione del 10 dicembre 2010, n. 671, ha disposto limitazioni al diritto di far salire e scendere passeggeri, in ambito nazionale, al servizio di trasporto ferroviario di passeggeri da parte delle imprese ferroviarie Deutsche Bahn AG, OBB Austrian Rail e Le Nord sulla linea del Brennero.

- **Autorità dei Trasporti**

L'Autorità dei Trasporti dovrà fungere da organismo di regolazione del settore, anche attraverso l'emanazione di direttive per assicurare la trasparenza, la disaggregazione e la separazione contabile e gestionale delle imprese regolate, anche in modo da distinguere costi e ricavi riguardanti le attività di servizio pubblico.

Si rammenta che con l'art. 37 del Decreto Legge n. 201 del 6/12/2011, convertito in Legge il 22/12/2011 n.214 il Governo è stato delegato ad emanare, con una o più regolamenti da adottare ai sensi dell'art. 17 comma 2 della legge n 400/88 entro 6 mesi, norme volte ad individuare tra le Autorità indipendenti esistenti, l'Autorità che dovrà svolgere competenze in materia di regolazione del settore dei Trasporti.

4 Liberalizzazione del trasporto ferroviario passeggeri in UE e applicazione del criterio di reciprocità

Com'è noto il problema della "liberalizzazione" nei settori cc.dd. speciali, tra cui quello del trasporto ferroviario, è da anni al centro della politica UE, che, nell'intento di contrastare la naturale posizione monopolistica delle imprese ferroviarie (c.d. *incumbent*), da un lato, e di migliorare l'efficienza del servizio, dall'altro, attraverso una maggiore apertura alla concorrenza, ha adottato una serie di misure mirate ad introdurre logiche di mercato e la contestuale trasformazione delle ex aziende monopolistiche in soggetti governati secondo logiche imprenditoriali. Tale orientamento dell'Unione Europea è stato dettato da due principali priorità:

- di carattere regolatorio,
- di carattere prettamente industriale.

Le priorità di carattere regolatorio rispondono all'esigenza di migliorare efficienza e qualità del trasporto ferroviario, facendo leva sulla progressiva apertura del mercato. Tuttavia, la messa a regime di un chiaro quadro di regolazione può aver luogo solo ove si verifichino particolari condizioni di contesto.

In coerenza con le rilevanti criticità sistemiche del settore, tali condizioni di contesto rispondono a priorità di carattere industriale, tese, in primo luogo, a liberare le ex imprese monopoliste dai vincoli del passato - spesso provenienti, come in Italia, dalla natura di ente pubblico - per competere a parità di condizioni con le imprese concorrenti.

In coerenza con tale duplice obiettivo - liberalizzazione e trasformazione dei sistemi ferroviari da amministrazioni pubbliche a imprese operanti secondo logiche di mercato - la legislazione europea ha previsto:

- la cancellazione del debito storico, per liberare le imprese dai vincoli di natura economico-finanziaria risalenti in gran parte a ragioni di carattere politico-sociale;
- l'indipendenza gestionale, affinché possano scegliere i mercati su cui operare e definire le tariffe e le modalità di commercializzazione;
- la regolazione dei rapporti con lo Stato tramite la contrattualizzazione degli obblighi di servizio pubblico, in modo da poter negoziare su basi paritetiche, quantità e qualità dei servizi di pubblica utilità resi, a fronte di corrispettivi adeguati.

Tali obiettivi, sebbene l'Italia sia stata tra i primi ad avviare concretamente il processo di liberalizzazione dettato dall'Unione Europea, sono ancora lontani dall'essere raggiunti. Permane, in altre parole, un profondo squilibrio tra i due obiettivi prioritari: quello dello Stato regolatore - che intervenga per determinare le migliori condizioni di concorrenza - e quello dello Stato proprietario - teso a tutelare il valore di un asset pubblico.

Ciò premesso si rammenta che l'Unione Europea con il terzo pacchetto ferroviario (direttiva 2007/58/CE) ha, peraltro, liberalizzato il solo trasporto internazionale passeggeri, riconoscendo alle imprese ferroviarie - a partire da gennaio 2010 - il diritto di accesso all'infrastruttura di tutti gli stati membri per effettuare servizi di trasporto internazionale passeggeri, incluso il cabotaggio. Nessun obbligo è disceso, invece, dal legislatore comunitario di liberalizzare il trasporto nazionale.

Ogni paese ha, pertanto, intrapreso un proprio percorso in materia di liberalizzazione del trasporto passeggeri, realizzata con tempistiche e modalità differenti tra gli stati membri; con l'effetto di determinare asimmetrie nei gradi di apertura del mercato del trasporto passeggeri nazionale all'interno dell'Unione Europea.

Deve essere ricordato che una società concorrente di Trenitalia S.p.A. è partecipata al 20% dall'IF incumbent francese.

4.1 Contenzioso amministrativo su questioni di carattere regolatorio

Nel contesto UE di liberalizzazione dei Servizi di Trasporto ferroviario, si ritiene opportuno fornire una sintetica panoramica dei contenziosi pendenti su problematiche di carattere regolatorio, che evidenziano la complessità del contesto in cui si muove il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel quadro della progressiva liberalizzazione del mercato ferroviario.

In tale scenario le iniziative giurisdizionali, subite o attivate dalle Società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, sono essenzialmente riconducibili a tre ordini di questioni, come di seguito brevemente illustrate.

A) Assegnazione delle tracce

- A seguito delle segnalazioni pervenute da Altroconsumo, CODACONS e dall'impresa ferroviaria Arenaways, nel corso del 2010 l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ("AGCM") ha avviato un procedimento al fine di

accertare se “i comportamenti posti in essere da FS Italiane , per il tramite di RFI, nel mercato dell’accesso all’infrastruttura ferroviaria nazionale” abbiano integrato un eventuale abuso di posizione dominante¹⁵, ai sensi dell’articolo 102 del Trattato sul Funzionamento dell’Unione Europea. L’AGCM, nell’ambito di tale procedimento, ha disposto accertamenti ispettivi nelle sedi di FS, RFI e Trenitalia, effettuati da propri funzionari e da agenti della Guardia di Finanza in data 21 dicembre 2010.

FS Italiane, con ricorso notificato in data 3 febbraio 2011, ha impugnato davanti al TAR Lazio sia il provvedimento di avvio del procedimento, sia l’atto autorizzativo dell’ispezione¹⁶, in ragione della ritenuta palese carenza di istruttoria e quindi di adeguata motivazione, nonché della violazione del canone di proporzionalità, anche con riferimento all’ispezione delle sedi FS Italiane, disposta quale primo atto istruttorio in luogo della richiesta di informazione o esibizione dei documenti, che, secondo FS italiane SpA sarebbe stato possibile rivolgere nello specifico anche agli altri soggetti istituzionali direttamente coinvolti nella vicenda (URSF). Nella Camera di Consiglio del 9 marzo 2011, FS ha rinunciato alla istanza cautelare proposta.

A seguito del deposito di apposita istanza da parte di FS, l’udienza di discussione del merito è stata fissata per il 9 novembre 2011. All’esito di tale udienza, la causa è stata trattenuta in decisione.

Un analogo giudizio è stato avviato anche da RFI.

Le società Arenaways, LeNord e DB Ferverkehr A.G., con tre distinti ricorsi hanno chiesto l’annullamento delle decisioni con cui l’URSF, in applicazione dell’art. 59, L. n. 99/2009/30, ha limitato le fermate sulle tracce rispettivamente richieste (sulla tratta Torino-Milano per quanto riguarda Arenaways; sulla linea del Brennero per quanto riguarda LeNord e DB). Le ricorrenti hanno impugnato inoltre il decreto dirigenziale con cui l’URSF ha stabilito “a monte” i criteri della asserita valutazione della compromissione dell’equilibrio economico dei contratti di servizio. All’udienza del 24 marzo 2011, LeNord e DB Ferverkehr A.G hanno

¹⁵ Con riferimento, in particolare, a presunti comportamenti ostruzionistici adottati dal Gestore dell’infrastruttura a fronte delle richieste di tracce orarie pervenute da Arenaways per la tratta Torino - Milano.

¹⁶ Nel ricorso viene altresì chiesto: 1) l’annullamento, siccome illegittima in via derivata, della lettera del 18 gennaio 2011, con cui l’AGCM ha respinto la richiesta di FS di trattamento confidenziale e restituzione di tutta la documentazione acquisita in sede di ispezione; 2) in via subordinata, la rimessione alla Corte Costituzionale della questione di legittimità dell’art. 14, comma 2, della L. n. 287/1990 per violazione degli artt. 3, 13, 14, 24, 97, 113 e 117, comma 1 della Costituzione, nonché degli artt. 6 e 8 della Convenzione per la salvaguardia dei diritti dell’uomo e delle libertà fondamentali.

rinunciato alla domanda cautelare proposta. Con distinte sentenze del 7.10.2011, il Tar Lazio ha dichiarato sia il ricorso proposto da LeNord improcedibile per sopravvenuto difetto di interesse sia il ricorso proposto da DB Ferverkehr A.G. estinto per rinuncia. Arenaways a sua volta ha presentato domanda incidentale di accesso alla relazione di Trenitalia depositata nell'ambito dell'istruttoria svolta dall'URSF (all'esito della quale è stato adottato il provvedimento gravato). Il Tar, con ordinanza del 12 aprile 2011, ha respinto l'istanza, sul presupposto che la conoscenza integrale del documento, avrebbe determinato "un flusso informativo contrario ai principi del diritto antitrust". Avverso tale ordinanza, Arenaways ha proposto appello che è stato respinto dal Consiglio di Stato, con ordinanza depositata in data 5 settembre 2011.

Con riferimento al giudizio principale l'udienza di merito è fissata per il 27 gennaio 2012.

B) Questioni relative ai terminali

- Con ricorso al Presidente della Repubblica, notificato in data 17 novembre 2009 e già oggetto di precedenti informative, Rail Traction Company SpA, unitamente ad altre Imprese Ferroviarie operanti nel settore "cargo", ha chiesto l'annullamento, previa sospensione, della Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 luglio 2009, che ha ridefinito il perimetro degli impianti e scali merci, nonché degli impianti di manutenzione rotabili appartenenti al Gestore dell'infrastruttura e ha previsto il trasferimento di alcuni asset da parte di RFI alle Società del Gruppo FS. All'esito delle risultanze dell'attività istruttoria, il Consiglio di Stato con parere n. 1817/2011, ha dichiarato inammissibile il ricorso straordinario proposto in quanto *"le imprese ferroviarie ricorrenti non hanno impugnato gli atti amministrativi successivi all'adozione della direttiva"*. In data 14 giugno 2011, il Presidente della Repubblica ha adottato, su proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, in conformità al citato parere del Consiglio di Stato, il decreto conclusivo del procedimento. Con ricorso straordinario al Presidente della Repubblica notificato in data 2 dicembre 2010, la Società Gestione Terminali Ferrostradali SpA (di seguito "SGT") e FS Logistica SpA hanno impugnato la decisione dell'URSF nella parte in cui l'ufficio regolatore ha ritenuto applicabile il D. Lgs. n. 188/2003 al terminal di Pomezia/Santa Palomba di proprietà di SGT e nella parte in cui ha affermato che *"una differente disciplina fra scali merci e terminali merci a seconda che rientrino o meno nella sfera di disponibilità del Gestore dell'Infrastruttura è in contrasto con le norme comunitarie"*. Su opposizione della

Società controinteressata Interporto Servizi Cargo, il giudizio è stato trasposto in sede giurisdizionale. Si è in attesa della fissazione dell'udienza di merito da parte del Tar Lazio.

- Con ricorso notificato in data 6 novembre 2010, la società Nuovo Trasporto Viaggiatori SpA (di seguito "NTV") ha chiesto al Tar Lazio l'annullamento di una serie di atti concernenti questioni di *asset allocation* nonché della DPCM 7 luglio 2009. NTV ha chiesto inoltre il risarcimento dei danni che verrà quantificato in corso di causa. L'udienza di discussione del merito non è stata ancora fissata.

C) "Sconto K2".

- Con una serie di ricorsi al TAR Lazio, il primo dei quali notificato in data 25 settembre 2007, varie Imprese Ferroviarie operanti nel settore "cargo", hanno chiesto l'annullamento, previa sospensione, del Decreto del Ministro dei Trasporti datato 11 luglio 2007, n. 92T, che ha stabilito l'inapplicabilità dello sconto al canone di utilizzo della rete ferroviaria a far data dal 1° gennaio 2006, nonché degli atti conseguenti. Il TAR, dopo avere disposto incombenti istruttori a carico di RFI e del MIT, all'udienza del 6 ottobre 2011, ha trattenuto le cause in decisione.
- Sulla questione "Sconto K2" – di cui è stata già fornita una prima sommaria informativa nella precedente relazione al Parlamento – si è aperto un nuovo fronte di contenzioso dinanzi al Tar Lazio. La vicenda, infatti, ha formato oggetto anche di istruttoria da parte dell'AGCM, conclusasi con l'assunzione di impegni da parte di FS e RFI nei confronti delle suddette IF. Successivamente, la stessa AGCM, rigettando i reclami appositamente presentati dalle IF, ha confermato, con apposito provvedimento, la correttezza del comportamento posto in essere da FS e RFI per dare attuazione a tali impegni. Quest'ultimo provvedimento è stato autonomamente impugnato dalle medesime IF, con ricorso notificato in data 23 dicembre 2009. L'udienza di discussione del merito è stata fissata al 21 marzo 2012.

Alla relazione viene allegato un prospetto riepilogativo dei contenziosi amministrativi pendenti su questioni di carattere regolatorio.

Per analogia di contenzioso e completezza di informazione si ritiene utile riportare sinteticamente in questa sede notizie in ordine ad altri due "contenziosi" che hanno avuto grande impatto mediatico nel biennio considerato.

- Contenzioso Alstom

1. Con atto di citazione notificato il 3 novembre 2010 Alstom Ferroviaria SpA ha convenuto in giudizio Trenitalia davanti al Tribunale di Saluzzo invocando la nullità di alcune clausole contrattuali contenute nel contratto stipulato il 28.06.2001, avente ad oggetto "la progettazione, la costruzione, la messa a punto e la consegna di circa n. 200 complessi automotori per il trasporto regionale" (c.d. Minuetto) e nei successivi contratti applicativi stipulati fino al 2007 e chiedendo un risarcimento pari a ca. 150 mil di euro. Trenitalia si è costituita in giudizio contestando in toto le domande attoree, chiedendo a sua volta in via riconvenzionale ad Alstom il risarcimento dei danni diretti ed indiretti subiti a seguito dei ritardi nelle forniture dei treni quantificati in un importo non inferiore a quanto rivendicato dalla controparte. Il Giudice, fissati i termini ex art. 183 c.p.c., ha rinviato la causa all'udienza dell'8 marzo 2012 per l'ammissione dei mezzi istruttori.

2. Con atto di citazione notificato il 18 gennaio 2011 Alstom Ferroviaria SpA ha convenuto in giudizio Trenitalia davanti al Tribunale di Roma, facendo riferimento al contratto di appalto n. 86 del 27.06.2005 per la fornitura di "dodici treni ad assetto variabile di nuova generazione" (c.d. ETR 600) chiedendo la disapplicazione delle penali operata dalla stazione appaltante a seguito di inadempienze e ritardi contestati al Fornitore e la condanna della Committente ad un risarcimento danni, quantificato in ca. 220 mil. di euro, in ragione dell'asserita illecita ed abusiva condotta di Trenitalia nella gestione contrattuale. Alla prima udienza, fissata per il 15 luglio 2011, Trenitalia si è costituita in giudizio contestando le domande attore chiedendone l'integrale rigetto e spiegando domanda riconvenzionale. In tale udienza le parti hanno eccepito la parziale nullità dei rispettivi atti introduttivi; il Giudice si è riservato concedendo il termine del 28 ottobre 2011 per il deposito di memorie integrative

3. Da ultimo, con ricorso n. 7582/10 proposto da Alstom Ferroviaria SpA contro Trenitalia e nei confronti di AnsaldoBreda in proprio e quale mandataria del RTI costituito con Bombardier Transportation Italy SpA, Alstom ha chiesto l'annullamento del provvedimento con il quale Trenitalia in data 5 agosto 2010 ha aggiudicato al predetto RTI la gara a procedura negoziata (del 30 novembre 2009) per l'affidamento

in appalto di una fornitura di 50 treni AV. Il TAR Lazio, Sez. Terza Ter, con sentenza del 2 dicembre 2010 ha rigettato il ricorso. Avverso detta sentenza Alstom Ferroviaria SpA ha interposto appello respinto dal Consiglio di Stato con sentenza del 15 giugno 2011.

- Contenzioso "Pulizie"

A seguito dell'indizione di due nuove procedure di gara per l'istituzione di accordi quadro per "l'affidamento dei servizi di pulizia del materiale rotabile e degli impianti industriali di Trenitalia" (la prima pubblicata sulla G.U.R.I. n. 73 del 25 giugno 2008 e in GG.UU. del 24 luglio 2008; la seconda in GG.UU. del 19 dicembre 2008), a partire da luglio 2008 è sorto un copioso contenzioso, avviato prima innanzi al giudice amministrativo e poi davanti al giudice civile, da parte delle ex ditte appaltatrici dei servizi in parola, i cui precedenti contratti erano stati risolti da Trenitalia a seguito di gravi inadempienze rilevate nell'esecuzione delle prestazioni affidate e che, per effetto di tale risoluzione erano state escluse, pur avendovi partecipato, dalle nuove procedure di gara.

Davanti al giudice amministrativo sono stati proposti n. 32 ricorsi avverso vari provvedimenti assunti dalle Stazioni appaltanti nell'ambito delle due procedure di gara e nei confronti delle imprese ex appaltatrici riconducibili sostanzialmente a due gruppi che, di fatto, avevano monopolizzato il mercato precedente, aggiudicandosi la totalità degli appalti, nell'area centro meridionale il primo, e centro nord il secondo. Tali giudizi si sono conclusi tutti favorevolmente a Trenitalia nel primo grado di merito davanti al Tar Lazio ed in un solo caso davanti al Tar Puglia.

Analogo risultato favorevole a Trenitalia è stato registrato anche davanti al Consiglio di Stato che ha rigettato nel merito gli appelli proposti da alcune imprese soccombenti in 1° grado, con l'unica eccezione degli appelli proposti da una quarta società avverso le sentenze del Tar Lazio che avevano confermato la legittimità del provvedimento di revoca dell'aggiudicazione di alcuni lotti della prima gara e dell'esclusione dalla seconda. Secondo FS Italiane le due sentenze (sostanzialmente identiche) del Consiglio di Stato sarebbero basate su presupposti errati, soprattutto per avere il Collegio travalicato gli ambiti della propria giurisdizione. Per tali motivi sono state impugnate da Trenitalia davanti alla Corte di Cassazione, che non si è ancora pronunciata al riguardo.

Davanti al Giudice ordinario sono stati proposti, sia in fase ordinaria che cautelare o esecutiva, n. 33 cause su iniziativa di numerose ditte, in gran parte riconducibili ai sopracitati gruppi imprenditoriali, appaltatrici dei contratti precedenti risolti da Trenitalia a seguito delle gravissime inadempienze registrate nell'esecuzione dei servizi appaltati.

Le cause sono state radicate quasi tutte davanti al Tribunale civile di Roma, che è stato chiamato a giudicare sull'esistenza dei presupposti dell'intervenuta risoluzione e sulla fondatezza delle richieste di condanna di Trenitalia al risarcimento dei danni asseritamente dichiarati patiti dalle ditte di pulizia, peraltro fermamente contestate da Trenitalia.

In alcuni casi, Trenitalia ha, a sua volta rivendicato in via riconvenzionale il risarcimento dei danni, sia diretti che indiretti, cagionati dagli appaltatori in fase di esecuzione dei contratti; ha altresì avviato cause attive avverso le Compagnie Assicuratrici, che avevano prestato le garanzie a copertura dell'esatta esecuzione di detti contratti.

Merita infine un accenno l'incidenza che, sui giudizi in corso stanno avendo le sentenze del Tribunale Fallimentare di Bari e di Roma che recentemente hanno dichiarato il fallimento di alcune società già affidatarie dei servizi di pulizia; in conseguenza di queste decisioni, alcuni giudizi sono stati dichiarati interrotti ed analoga dichiarazione verrà pronunciata verosimilmente anche per gli altri alla prima udienza utile.

Parallelamente alle vertenze civili, a partire dal mese di settembre 2009, un rilevante numero di lavoratori appartenenti alle imprese di pulizia uscenti si sono rivolti al Giudice del lavoro, rivendicando competenze non corrisposte (TFR, una tantum, 13^a e 14^a mensilità) sia nei confronti dei propri (ex) datori di lavoro inadempienti, sia nei confronti di Trenitalia, obbligata solidalmente quale Committente dell'appalto al pagamento delle retribuzioni non corrisposte ai lavoratori ai sensi e per gli effetti dell'art. 29 del d. lgv. 276/2003 (c.d. Legge Biagi).

Nonostante l'opposizione di Trenitalia, il Giudice del Lavoro ha in più occasioni condannato la società del Gruppo FS Italiane ad adempiere a tale obbligo solidale; a fronte di tali pronunce provvisoriamente esecutive, Trenitalia ha dovuto erogare pagamenti nei confronti dei lavoratori interessati per circa 3 milioni di euro, provvedendo di conseguenza, ad insinuare il relativo credito al passivo delle procedure concorsuali sopra richiamate.

Infine tra le questioni di carattere regolatorio si segnala quella insorta tra RFI ed il nuovo operatore ferroviario NTV su cui la Corte riferirà nella relazione concernente la gestione di RFI per l'esercizio 2010.

PARTE II**5. GESTIONE ECONOMICA, PATRIMONIALE E FINANZIARIA DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE****5.1 Attestazioni del Dirigente preposto alla redazione dei documenti contabili societari****5.1.1 Bilancio al 31.12.2009**

Come già evidenziato nella precedente relazione al Parlamento, nell'ottica dell'adozione di un sistema di *governance* sempre più evoluto ed equiparato a quello delle società quotate, è stata introdotta in Ferrovie dello Stato Italiane SpA, con modifica dello Statuto Sociale deliberata dall'Assemblea degli Azionisti del 27 aprile 2007, la figura del "Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari" di cui alla legge n. 262/2005.

Il Dirigente preposto è stato nominato dal Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane SpA il 26 ottobre 2007.

Le novità introdotte dalla legge sopra citata rivestono carattere di grande importanza, sia per l'identificazione della nuova figura, cui è affidata la responsabilità dell'esistenza di un adeguato sistema dei controlli interni e di una corretta informativa finanziaria, sia per i collegati aspetti che vanno ad incidere sulle regole e sulle prassi di governo societario.

Riveste carattere parimenti innovativo la circostanza che l'Amministratore Delegato della società, individualmente e non come parte di un Organo Collegiale, assuma la responsabilità di sottoscrivere congiuntamente al Dirigente preposto il bilancio della società.

Il Dirigente preposto, infatti, a firma congiunta con l'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato Italiane SpA, è chiamato ad attestare ogni anno relativamente al bilancio d'esercizio e consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane:

- l'adeguatezza delle procedure amministrativo contabili per la formazione dei bilanci e l'effettiva operatività nel corso dell'esercizio;
- la corrispondenza dei bilanci alle risultanze dei libri e delle scritture contabili;

- la conformità dei bilanci alle norme di legge ed ai principi contabili di riferimento e la loro idoneità a fornire una rappresentazione veritiera e corretta della situazione patrimoniale, economica e finanziaria della società e delle imprese incluse nel consolidamento.

In considerazione della complessità di organizzazione del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e nell'intento di provvedere ad una più capillare diffusione della cultura di controllo sull'informativa finanziaria, in data 27 febbraio 2008 il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane ha deliberato di procedere all'istituzione della figura del Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari anche nelle principali società controllate.

Nel corso del biennio considerato, previa modifica dei rispettivi Statuti Sociali, sono stati quindi nominati, dai singoli Consigli di Amministrazione, i Dirigenti Preposti di: RFI SpA, Trenitalia SpA, Sita SpA, Sogin Srl, Grandi Stazioni SpA, FS Logistica SpA e Centostazioni SpA.

Con riferimento sia al 2009 che al 2010 i Dirigenti Preposti delle società controllate sopra citate, a firma congiunta con gli Amministratori Delegati, hanno rilasciato le proprie Attestazioni sui bilanci societari.

Più in particolare si segnala:

- per l'esercizio 2009:

- è stata rilasciata l'Attestazione sul bilancio d'esercizio di Ferrovie dello Stato Italiane SpA senza evidenziare aspetti di rilievo;
- è stata rilasciata l'Attestazione sul bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, segnalando che *"risultano esigenze di miglioramento del sistema di controllo interno amministrativo -contabile, in parte già rilevate nel corso del processo di attestazione 2008 ed ancora non risolte, con particolare riferimento alle società Sita e Sogin, a fronte delle quali il DP delle singole società è tuttora impegnato in specifici piani di azione correttivi e per i quali richiede interventi mirati"*.

- per l'esercizio 2010:

- l'Amministratore Delegato e il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane hanno attestato l'adequatezza dei documenti contabili societari, in relazione alle caratteristiche

dell'impresa e all'effettiva applicazione delle procedure amministrativo-contabili per la formazione del bilancio d'esercizio e per il bilancio consolidato. Per quest'ultimo, sono state segnalate esigenze di miglioramento nel sistema di controllo interno amministrativo-contabile con riferimento alle società Sita/Sogin e Grandi Stazioni SpA, a fronte delle quali sono stati richiesti specifici piani di azioni correttive. Il gruppo, al riguardo, sta attuando un'attività di rivisitazione delle procedure amministrativo contabili per tener conto degli impatti della transizione ai principi contabili internazionali IAS/IFRS. Una particolare attenzione è stata posta inoltre alla definizione e verifica delle regole interne inerenti materie quali le "operazioni con parti correlate" e "l'affidamento di consulenze/prestazioni professionali"; all'avvio di un progetto sulla *segregation of duties*; ¹⁷all'adozione di uno specifico sistema informativo per la gestione della *compliance* della legge 262/2005 del gruppo, nonché ad un allargamento delle attività di verifica della corretta operatività del sistema di controllo interno anche per alcune controllate minori.

5.2 Attività del Collegio Sindacale

5.2.1 Con riferimento al Bilancio al 31.12.2009

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 concernenti per la valutazione del patrimonio sociale.

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.

Il Collegio ha poi provveduto agli adempimenti riguardanti il conferimento dell'incarico di revisione legale dei conti, previsti dall'art. 13 del Decreto legislativo 39 del 27 gennaio 2010.

Infine, ai sensi dell'art. 2429 c.c., ha espresso parere favorevole all'approvazione del bilancio dell'esercizio 2009 ed ha contestualmente segnalato all'Assemblea l'esigenza

¹⁷ Separazione di competenze.

di provvedere alla nomina del nuovo Collegio Sindacale, essendo venuto a scadere quello in carica con l'approvazione del bilancio d'esercizio 2009.

Con riferimento al bilancio consolidato 2009, il Collegio sindacale, nella medesima data, ha preso atto:

- del corretto utilizzo dei criteri di valutazione delle varie poste del bilancio consolidato indicati in nota integrativa e determinati, senza deroga alcuna, secondo le disposizioni del codice civile e del Decreto Legislativo 127 del 1991;
- che nella Nota Integrativa sono state riportate le informazioni relative alle operazioni realizzate dalle Società con Parti ad esse Correlate, qualora esse siano "rilevanti" e "concluse a condizioni non di mercato";
- che 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;
- 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.

5.2.2 Con riferimento al Bilancio al 31.12.2010

Il Collegio sindacale, ai sensi dell'art. 2429 c.c., ha espresso parere favorevole all'approvazione del bilancio dell'esercizio, evidenziando che il progetto di bilancio è stato redatto in conformità ai Principi contabili Internazionali e, in particolare, all'International Financial Reporting Standard (IFRS), International Accounting Standards (IAS) e alle interpretazioni degli stessi date dall'International Financial Reporting Interpretation Committee (IFRIC).

Inoltre, ha rilevato che l'esposizione generale dei dati di bilancio risulta conforme alla legge e ai principi contabili internazionali in vigore per quel che riguarda la sua formazione e struttura.

In ordine al bilancio consolidato, il Collegio Sindacale ha espresso l'avviso che questo e i connessi prospetti contabili consolidati siano redatti secondo le impostazioni prescritte dagli IFRS, avvalendosi della facoltà prevista dal d.lgs. 28 febbraio 2005, n. 38, che disciplina le opzioni in tema di principi contabili internazionali.

5.3 Relazione della Società di revisione

5.3.1 Con riferimento al Bilancio al 31.12.2009

La società di revisione incaricata ha svolto la revisione contabile dei bilanci di esercizio e consolidato al 31 dicembre 2009 e al 31 dicembre 2010, emettendo, per ognuno di essi, relazione ai sensi dell'art. 2409 – ter del Codice civile.

- Con riferimento al bilancio di esercizio al 31 dicembre 2009, la società di revisione dopo aver espresso il proprio giudizio positivo, ha svolto i seguenti richiami di informativa:

- per Trenitalia SpA, ha evidenziato la specifica attenzione posta dai vertici aziendali sulla finalizzazione del piano di ristrutturazione del settore Cargo, che negli anni precedenti aveva registrato notevoli difficoltà gestionali, a risultati positivi, confidando che le operazioni di ricapitalizzazione definite nel mese di settembre 2009 dovrebbero consentire il progressivo riequilibrio della situazione patrimoniale, agevolando con l'obiettivo di portare tutti i settori di business della società in grado di generare risultati positivi e che le operazioni di ricapitalizzazione definite nel mese di settembre 2009 dovrebbero consentire il progressivo riequilibrio della situazione patrimoniale, agevolando la realizzazione del piano di investimenti ed il conseguente miglioramento qualitativo e quantitativo dell'offerta di trasporto;
- per RFI SpA, ha evidenziato la necessità di una costante attenzione da parte delle autorità competenti in merito ai temi del trasporto ferroviario, con particolare riguardo alla sottoscrizione del nuovo contratto di Programma-Lato Servizi, all'aggiornamento annuale del contratto di Programma-Lato Investimenti, essenziale per assicurare continuità contrattuale e finanziaria alla politica di investimenti della società, all'adeguamento del canone di accesso all'infrastruttura nel rispetto del principio dell'equilibrio economico sancito dal DLgs 188/2003 nonché alle nuove modalità di finanziamento introdotte dalla legge Finanziaria 2010 per specifici progetti prioritari.

Anche con riferimento al bilancio consolidato al 31 dicembre 2009, 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.

5.3.2 Con riferimento al Bilancio al 31.12.2010

La società di revisione incaricata ha svolto la revisione contabile sia del bilancio di esercizio che di quello consolidato emettendo, per ognuno di essi, relazione ai sensi dell'art. 2409 – ter del Codice civile.

La società di revisione ha ritenuto entrambi i bilanci conformi agli International Financial Reporting Standards adottati dall'Unione Europea, esprimendo un giudizio positivo sulla loro redazione, giudicata idonea a rappresentare in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria, il risultato economico ed i flussi di cassa sia della holding che del Gruppo per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010.

5.4 Notazioni generali sul bilancio consolidato

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane contiene in sé almeno tre differenti profili che ne condizionano la concreta operatività, relativi: a) alla intrinseca qualità pubblica delle infrastrutture; b) alla diffusa rilevanza sociale del servizio universale ferroviario; c) 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 valutazione in maniera congiunta, permettendo l'esame della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di tutte le aziende 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, opportunamente riclassificati, per uniformarli ai criteri di valutazione e di esposizione adottati dalla controllante.

Il bilancio consolidato è costituito da Stato Patrimoniale, Conto Economico e Nota Integrativa; inoltre, riporta in allegato a quest'ultima il Rendiconto Finanziario.

L'area di consolidamento è determinata in conformità alla normativa contenuta nel D. lgs. n. 127 del 1991. Le imprese incluse nell'area di consolidamento, la cui