

conseguenti¹⁶, ed è strumento di supporto e di tutela per l'operato del Consiglio di Amministrazione medesimo.

Nel corso del 2004, con lo scopo di assicurare un efficace processo di governo del Gruppo, nel rispetto della normativa regolatoria di settore, è stato introdotto un sistema strutturato di comitati alle dirette dipendenze del Presidente ed Amministratore Delegato della capogruppo. I Team hanno competenza su tematiche strategiche o di rilievo per il Gruppo, in particolare quando le materie eccedono il perimetro di responsabilità delle singole società. Oltre ad un compito consultivo di analisi e discussione, i Team hanno precise responsabilità operative tramite l'individuazione e l'adozione delle opportune decisioni attuative. Il sistema si articola in quattro Team:

- Strategie e Investimenti
- Operazioni
- Tecnologie e Innovazione
- Risorse Umane e Competenze Strategiche.

Il Team Strategie e Investimenti (TSI) ha il compito di definire gli indirizzi strategici del Gruppo Ferrovie dello Stato analizzando, approfondendo e monitorando le tematiche di rilievo strategico.

Il Team Operazioni (TO) ha il compito di analizzare, approfondire e monitorare i risultati di periodo, individuando eventuali criticità e definendo le necessarie azioni correttive.

Il Team Tecnologie e Innovazione (TTI) ha il compito di definire gli scenari tecnologici di interesse del Gruppo e i relativi piani attuativi.

Il Team Risorse Umane e Competenze Strategiche (TRU) ha il compito di definire gli indirizzi strategici di Gruppo in materia di risorse umane e competenze, analizzando le relative tematiche e performance.

Il nuovo sistema di direzione è stato istituito con l'obiettivo di favorire l'assunzione di decisioni condivise e, quindi, di generare valore diffuso per il Gruppo, valorizzando in modo sinergico le capacità e le professionalità di ciascuno.

Ai Team partecipano i responsabili di funzione, integrati - quando necessario - da dirigenti ed esperti con le competenze utili alla discussione dei temi previsti.

E' stato infine aggiornato il Codice Etico di Gruppo. Le integrazioni effettuate hanno essenzialmente riguardato il recepimento della missione del Gruppo Ferrovie dello Stato e dei valori a cui si ispira e il sistema di attuazione e controllo del Codice stesso.

¹⁶ Delibere del Consiglio di Amministrazione del 4 luglio 2002, del 6 novembre 2003 e del 29 gennaio 2004.

6. I PRINCIPALI SETTORI OPERATIVI DI FERROVIE DELLO STATO S.p.A. E LE SOCIETÀ DEL GRUPPO

Per il periodo 2003-2004, il Gruppo Ferrovie dello Stato si è articolato nelle componenti di seguito precisate.

Società-guida è Ferrovie dello Stato S.p.A. - già Ferrovie dello Stato Holding Srl, subentrata dal 1° luglio 2001 a "Ferrovie dello Stato Società di Trasporti e Servizi per Azioni" - che ha assunto il ruolo di Holding industriale, unitariamente garante verso l'azionista del risanamento del Gruppo ed orientata alla generazione di valore ed all'incremento della competitività complessiva del sistema.

A fianco della Capogruppo opera anzitutto RFI S.p.A. che è la società cui è affidata l'attività di progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e dei sistemi di controllo e sicurezza annessi alla circolazione dei convogli. I suoi ricavi sono costituiti principalmente da pedaggi corrisposti dalle società di trasporto utilizzatrici dell'infrastruttura e dai contributi dello Stato per la copertura dei costi di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura medesima. RFI riceve, dalle società di trasporto utilizzatrici della rete infrastrutturale, un pedaggio destinato a coprire i costi ante-ammortamenti e dallo Stato contributi in conto esercizio per le attività di manutenzione della rete e per il finanziamento degli investimenti, sulla base del Contratto di Programma.

Da RFI è controllata TAV S.p.A. che ha per fine istituzionale la realizzazione, in regime di concessione, delle linee e delle infrastrutture ferroviarie costituenti il Sistema Alta Velocità/Alta Capacità, nonché lo sfruttamento economico del sistema stesso.

In data 9 dicembre 2003, è stata stipulata tra le due società la nuova convenzione che ha cambiato sostanzialmente l'assetto dei rapporti. Infatti, alla TAV sono affidate la progettazione e la costruzione dell'infrastruttura, mentre lo sfruttamento economico è riservato in esclusiva a RFI.

In base alla Finanziaria 2003¹⁷ la società Infrastrutture S.p.A. finanzia la realizzazione del sistema con risorse provenienti dai flussi di pedaggio derivanti dallo sfruttamento economico del sistema.

¹⁷ Come già riferito nella precedente relazione al Parlamento, l'art. 75 della legge finanziaria 2003 ha previsto modifiche di rilievo alle modalità di copertura finanziaria stabilite dalla convenzione del 24 settembre 1991, attuativa della concessione, disponendo che: a) la Società Infrastrutture S.p.A. (ISPA) - istituita con Legge n. 112 del 15 giugno 2002 con azionista unico la Cassa Depositi e Prestiti - finanzia prioritariamente, anche attraverso un patrimonio separato, gli investimenti per la realizzazione della infrastruttura ferroviaria per il "Sistema Alta Velocità/Alta Capacità"; b) al fine di preservare l'equilibrio economico e finanziario di Infrastrutture S.p.A. è a carico dello Stato l'integrazione dell'onere per il servizio

Il nuovo meccanismo di finanziamento del progetto Alta Velocità/Alta Capacità da parte di Infrastrutture S.p.A. previsto dall'art. 75 della Legge Finanziaria 2003 è entrato a regime nell'esercizio 2004.

Di rilievo la circostanza che, in adempimento degli impegni assunti con la predetta convenzione, in data 27 luglio 2004 è stato stipulato un atto di scissione parziale che ha previsto l'assegnazione a RFI S.p.A., quale beneficiaria, del ramo d'azienda scisso dalla società TAV S.p.A. composto dai "nodi di Firenze, Torino, Milano, Genova e Verona e dalla tratta Firenze-Roma". In merito agli effetti dell'operazione sul bilancio, si riferisce in prosieguo, nella parte relativa all'andamento della gestione del Gruppo.

E' da notare che nella materia è ancora intervenuto l'art. 1, comma 79, della legge finanziaria 2006, che stabilisce che, con effetto dal 1° gennaio 2006, Infrastrutture SpA è fusa per incorporazione nella Cassa depositi e prestiti SpA, la quale assume tutti i beni, diritti e rapporti giuridici attivi e passivi di Infrastrutture SpA, incluso il patrimonio separato, proseguendo nei rapporti giuridici attivi e passivi anche processuali.

Per quanto riguarda i tempi ed i costi del progetto Linee Veloci, per il quale si è riferito nel precedente paragrafo 4, l'attività della società è proseguita con l'avanzamento dei lavori sulla linea Torino – Milano – Napoli e sui relativi nodi e con lo sviluppo del progetto definitivo della tratta Milano – Verona e del cosiddetto Terzo Valico dei Giovi; per queste ultime tratte è stato firmato nel novembre 2004 il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per l'avvio dell'iter dei finanziamenti.

Nel settore della logistica integrata, in posizione di preminenza, opera dal 1° novembre 2000, Trenitalia S.p.A., società di trasporto del Gruppo, che ha la missione istituzionale di provvedere al trasporto ferroviario passeggeri a media e lunga percorrenza, metropolitano e regionale, nonché al trasporto merci.

Essa è articolata su tre Divisioni riferite alle attività di trasporto di persone (settore media/lunga percorrenza e settore trasporto regionale) e merci, e una Unità tecnologica competente a presidiare i processi di acquisizione/manutenzione del materiale rotabile. La società evidenzia, peraltro, che, nei primi mesi del 2005, si è data un nuovo assetto organizzativo con separazione delle strutture di *line* da quelle di *staff*.

Da Trenitalia è controllata Fs Cargo S.p.A., che opera nella produzione, gestione e vendita di servizi di trasporto delle merci e della logistica integrata.

della parte del debito nei confronti della stessa Infrastrutture S.p.A. che non è adeguatamente remunerabile utilizzando i soli flussi di cassa previsionali per il periodo di sfruttamento economico del predetto Sistema.

Trenitalia detiene, altresì, una quota di rilievo del capitale sociale delle seguenti società:

Cisalpino AG (partecipata al 50%) che ha per oggetto sociale la gestione di un'offerta di servizi di trasporto viaggiatori sulle linee ferroviarie che collegano l'Italia alla Svizzera;

Artesia S.a.s. (partecipata al 50%), società di diritto francese che ha lo scopo di sviluppare e migliorare la qualità del traffico ferroviario viaggiatori tra l'Italia e la Francia;

Metronapoli S.p.A. (partecipata al 38%), società mista a maggioranza pubblica che ha per oggetto la gestione del trasporto su ferro in ambito metropolitano nella città di Napoli.

Nel settore del trasporto su gomma opera la Sogin S.r.l., sub-holding controllata al 55% della Capogruppo, che provvede alla organizzazione ed alla gestione degli autoservizi sostitutivi/integrativi del servizio ferroviario, oggetto di apposita convenzione con la Capogruppo, oltreché all'attività di indirizzo, di assistenza e consulenza nei confronti delle proprie società controllate. La principale realtà operativa del settore del trasporto su gomma è, però, SITA S.p.A., controllata al 100% dalla sub-holding e che è una delle più importanti società operanti in Italia per i collegamenti extraurbani a mezzo autobus, in concessione regionale.

Nel settore dei trasporti alta velocità è operativa la società di servizi di ingegneria del Gruppo che è Italferr S.p.A., interamente partecipata da Ferrovie dello Stato S.p.A., che provvede, prevalentemente, al presidio dell'area tecnologica, ingegneristica e di controllo della fase esecutiva degli investimenti sulla rete ferroviaria tradizionale e sul Sistema Alta Velocità/Alta Capacità.

Nel settore immobiliare, per la gestione del patrimonio immobiliare opera Ferservizi SpA (già Metropolis SpA) che, nella nuova denominazione sociale assunta dal 6 maggio 2003, allarga la sfera delle sue attività a tutta una serie di prestazioni di servizi per la holding e per le società del Gruppo. Il Gruppo è, altresì, presente con le società Ferrovie Real Estate S.p.A., Grandi Stazioni e Cento Stazioni S.p.A.

Ferrovie Real Estate S.p.A., operativa dal 1° novembre 2003, è stata costituita il 31 ottobre 2003 con l'atto di scissione parziale da RFI del patrimonio immobiliare non strumentale all'esercizio ferroviario. La nuova Società, posseduta al 100% da Ferrovie dello Stato e dotata di un capitale sociale di 871 milioni di Euro, ha il compito di valorizzare e vendere il patrimonio trasferito e di reinvestire il ricavato nella rete ferroviaria.

Grandi Stazioni S.p.A., partecipata al 60%, è la società che provvede alla gestione, riqualificazione e valorizzazione dei complessi immobiliari delle 13 maggiori stazioni della rete ferroviaria, in qualità di soggetto unico e in regime di locazione per la durata di 40 anni.

Centostazioni S.p.A., partecipata della Capogruppo al 60 %, si occupa della gestione del patrimonio costituito dai complessi immobiliari delle 103 stazioni ferroviarie di medie dimensioni di proprietà di RFI S.p.A.; sulla base di un contratto quarantennale, in vigore da aprile 2002, ha ottenuto in esclusiva i diritti di utilizzazione e sfruttamento economico dei suddetti complessi immobiliari, unitamente al mandato a provvedere alla gestione integrata, commerciale ed amministrativa, alla riqualificazione ed alla valorizzazione del patrimonio immobiliare

Il Gruppo provvede ai servizi finanziari attraverso Fercredit SpA che, negli ultimi esercizi, ha orientato la propria azione allo sviluppo del portafoglio "credit factoring" sul mercato "captive" del Gruppo medesimo - limitando gli impieghi verso la clientela esterna potenzialmente più rischiosa - nonché all'espansione delle operazioni di "consumer credit" nei confronti dei dipendenti delle società del Gruppo. Fercredit svolge anche attività di leasing nei confronti delle società del Gruppo per finanziare l'acquisizione di autobus e di macchine industriali .

Nel settore "internet e commercio elettronico" opera FS Lab s.r.l., di proprietà della Capogruppo, che ha per scopo lo sviluppo, la commercializzazione e l'esercizio dei servizi basati su internet o su altre reti o sistemi informatici organizzativi o sul commercio elettronico, anche collegati direttamente o indirettamente al business di tutto il Gruppo FS.

Il Gruppo è anche presente nei servizi informatici: quota del 39% del capitale sociale detenuta direttamente dalla Capogruppo in TSF - Tele Sistemi Ferroviari S.p.A., una "joint venture" costituita nel 1997 con il Gruppo Finsiel/Telecom Italia allo scopo di ammodernare e gestire i sistemi informativi e di telecomunicazione del Gruppo Ferrovie dello Stato e di sviluppare il mercato dei servizi informatici nell'area Travel & Transportation, sia in Italia che all'estero. In tale quadro, TSF ha il ruolo di partner strategico di servizi "ICT" (Information Communication Technology), in virtù di un contratto di *outsourcing* che le conferisce, nel rispetto delle scelte strategiche che rimangono sotto il pieno controllo di Ferrovie dello Stato S.p.A., la responsabilità della realizzazione e della gestione delle soluzioni "ICT".

Nei Servizi di formazione opera l'Isfort, l'Istituto superiore di formazione e ricerca per i trasporti S.p.A. (cui partecipa per il 19% la Capogruppo, per il 15% RFI e per il 15% Trenitalia).

Il Gruppo interviene anche nel settore delle "agenzie di viaggio e dei tour operator" con Passaggi SpA, partecipata al 100 % da Trenitalia.

Per gli elementi di carattere economico-finanziario delle società del Gruppo e per la "mappa" del consolidamento al 31 dicembre 2004 si rinvia alla specifica parte della relazione sul bilancio consolidato (capit. 10).

Si precisa comunque che, per il biennio in esame, sono entrate a far parte dell'area di consolidamento nel 2003 Ferrovie Real Estate SpA, (costituita in data 1° novembre 2003) e, nel 2004, FS Railfreight S.r.l. (già Cargo Svizzera Italia S.r.l.); ne sono uscite, invece, nel 2003, En.Hydro SpA (già Hidroitalia SpA) e Autostrada Ferroviaria Alpina SpA.

7. TRASFERIMENTI DI RISORSE PUBBLICHE ED INVESTIMENTI DEL GRUPPO

Il Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. fruisce, anche nell'attuale organizzazione societaria, delle entrate derivanti dal contratto di programma¹⁸ e dal contratto di servizio pubblico¹⁹.

Sul contratto di programma per il periodo 2001-2005, approvato dal CIPE in data 4 aprile 2001, si è riferito nella precedente relazione al Parlamento²⁰ ed alla stessa si rinvia.

E' da aggiungere che la legge n. 191/2004 ha confermato l'assegnazione di risorse per il trasporto combinato delle merci previste dalla legge n. 166/2002.

Le contribuzioni pubbliche hanno avuto, nel quinquennio 2000-2004, il seguente andamento:

	Contributi da contratto di servizio pubblico ricevuti da enti pubblici territoriali (*)	Contributi da contratto di servizio pubblico ricevuti dallo Stato (*)	Contributi da contratto di programma ricevuti dallo Stato	Totale (**)
In migliaia di Euro				
2000	21.506	1.612.961	1.449.627	3.084.095
2001	1.272.944	527.044	1.477.583	3.277.571
2002	1.274.313	480.563	1.452.892	3.207.768
2003	1.297.655	480.563	382.100	2.160.318
2004	1.311.429	480.563	1.304.000	3.095.992
(*) Dal 2001 Trenitalia S.p.A. riceve direttamente dalle Regioni a statuto ordinario, sulla base di contratto stipulato in applicazione del D.P.C.M. 16.11.2000, i contributi per il servizio di trasporto pubblico.				
(**) Vanno aggiunti altri contributi in conto esercizio per 124 milioni per il 2000, 66 milioni per il 2001, 29 milioni per il 2002, 20 milioni per il 2003 e 21 milioni per il 2004.				

Più specificatamente, per il periodo oggetto del presente referto, i trasferimenti di risorse pubbliche – compresi gli aumenti di capitale sociale che

¹⁸ Con il contratto di programma, a firma del Ministro dei Trasporti (ora delle Infrastrutture e Trasporti) e dell'Amministratore delegato della FS S.p.A., sono disciplinati i rapporti tra le parti, con la determinazione degli oneri statali destinati alla manutenzione delle infrastrutture, nonché dei finanziamenti - sempre dello Stato - finalizzati al potenziamento della rete ferroviaria esistente. Il contratto è stipulato, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, nel rispetto dei principi di indipendenza patrimoniale, gestionale e contabile dallo Stato, di economicità in relazione alla qualità del servizio prestato e di programmazione delle attività, degli investimenti e dei finanziamenti miranti alla realizzazione dell'equilibrio finanziario e degli obiettivi tecnici e commerciali, indicando i mezzi per farvi fronte.

¹⁹ Con il contratto di servizio lo Stato e gli enti locali acquistano quei servizi che hanno fini sociali, quali la garanzia della mobilità per i cittadini, ma con costi non sostenibili dall'Azienda. Dall'inizio del secondo semestre 2000 controparte del rapporto è Trenitalia S.p.A.

²⁰ Si veda citata "Relazione della Corte dei conti al Parlamento sulla gestione finanziaria delle Ferrovie S.p.A. per gli esercizi 2001-2002", capitolo 8.

conseguono a versamenti effettuati dall'Azionista unico (Stato) - sono stati i seguenti:

Aumenti di capitale sociale: € 3 miliardi 933 milioni 836 mila per il 2003;
€ 2 miliardi 664 milioni 555 mila per il 2004.

Contributi in conto esercizio

Da Contratto di Programma: € 382,1 milioni per il 2003;
€ 1.304 milioni per il 2004.

Altri dallo Stato: € 4,3 milioni per il 2003; € 2,5 milioni per il 2004.

Contributi Unione Europea € 272 mila per il 2003; € 317 mila per il 2004.

Da Enti pubblici territoriali: € 12,7 milioni per il 2003; € 18,3 milioni per il 2004.

Contributi diversi da altri: € 3,1 milioni per il 2003; € 163 mila per il 2004.

Contributi in c/investimento

Dallo Stato € 181,8 milioni per il 2004.

Da Enti pubblici territoriali: 103,1 milioni per il 2003; € 67,5 milioni per il 2004

Contributi Unione Europea: 13,7 milioni per il 2003; € 74,7 milioni per il 2004.

L'ammontare complessivo dei trasferimenti, con esclusione degli introiti derivanti dal contratto di servizio, risulta pari a 4 miliardi 453 milioni 381 mila Euro per il 2003 e 4 miliardi 314 milioni 49 mila Euro per il 2004.

Può essere utile comparare i trasferimenti di pubbliche risorse disposti a far tempo dalla realizzazione della riorganizzazione societaria con il quadro degli investimenti effettuati nel medesimo periodo.

Il significativo raffronto è rappresentato nel prospetto che segue:

	Investimenti	Contributi da contratto di programma ricevuti dallo Stato	Apporti per aumenti di capitale	Totale apporti e contributi
	<i>In milioni di Euro</i>			
2000	3.798	1.449	3.176	4.625
2001	4.845	1.477	3.615	5.092
2002	5.504	1.452	4.078	5.530
2003	7.208	382	3.934	4.316
2004	8.447	1.304	2.665	3.969

La capacità di investimento del Gruppo è, quindi, in continua crescita.

Più in particolare, per la tipologia e la destinazione degli investimenti, si riporta, qui di seguito, quanto rappresentato dalla Società.

Nel 2003 gli investimenti complessivi del Gruppo Ferrovie dello Stato, cresciuti del 31 % rispetto al 2002, hanno raggiunto l'importo di 7.208 milioni di Euro. Gli investimenti sono stati indirizzati, oltre che all'esecuzione di nuove opere ed al mantenimento in efficienza dell'infrastruttura, all'acquisto e alla riqualificazione del materiale rotabile per migliorare la qualità dell'offerta nelle grandi aree urbane e metropolitane ed allo sviluppo e ammodernamento tecnologico della rete e dei mezzi per assicurare standard elevati nella regolarità della circolazione, nell'efficienza della gestione e nella sicurezza. L'ammontare degli investimenti sull'infrastruttura, pari a 5.881 milioni di Euro, è ripartito in 2.042 milioni per la rete storica e 3.839 milioni di Euro per l'Alta Velocità/ Alta Capacità. Sulla rete storica le principali attività hanno riguardato interventi di potenziamento dei corridoi per il 24%, aree metropolitane per il 13%, bacini regionali per l'11%, tecnologie per il 8% e interventi per il mantenimento in efficienza per il 43%. L'investimento che ha riguardato il Mezzogiorno è stato pari al 31% del totale. Per l'AV i maggiori investimenti sono andati alle tratte Torino-Milano e Milano-Bologna. I 1.143 milioni di Euro spesi per il materiale rotabile sono stati destinati al trasporto sulla media e lunga percorrenza, con 49 nuove carrozze ETR e Intercity e 2 carrozze letto; al trasporto regionale con nuove carrozze "doppio piano" e con il Minuetto da destinare ai servizi regionali e interregionali, con 46 nuove locomotive per servizi metropolitani e regionali e con 11 complessi ad alta frequentazione (TAF). Altri investimenti sono stati indirizzati al settore delle tecnologie di bordo per migliorare gli standard di sicurezza e all'introduzione del sistema di segnalamento a bordo dei treni destinati alle nuove linee ad Alta Velocità.

Il CIPE nel novembre del 2003 ha approvato il nuovo Piano di Priorità degli Investimenti messo a punto da RFI, in ottemperanza agli obblighi previsti dal Contratto di Programma 2001 - 2005. Questi investimenti, che rispondono alle nuove linee strategiche per quanto riguarda lo sviluppo del progetto di AV/AC, uniti ai progetti previsti dalla Legge Obiettivo (L. 443/2001), ammontano a 165 miliardi di Euro.

Nel corso del 2004 il trend di crescita nella realizzazione degli investimenti è continuato e si sono raggiunti gli 8.447 milioni di Euro, con ulteriore incremento (pari al 17,2% rispetto al 2003).

La Società precisa, al riguardo, che *tale ammontare corrisponde al totale degli investimenti tecnici del periodo iscritti nei bilanci delle società del Gruppo (ivi compresa la Capogruppo), al lordo dei contributi in conto impianti ricevuti, così rettificato:*

- *sono esclusi gli anticipi erogati a fronte delle opere da realizzare;*
- *sono compresi: gli anticipi recuperati, in quanto corrispondenti ad opere ormai realizzate; le rettifiche per adeguamento delle modalità di rilevazione contabile del leasing al principio internazionale IAS 17 (iscrizione dei beni acquisiti in leasing fra le immobilizzazioni dello stato patrimoniale, da parte del locatario); altre rettifiche di consolidamento.*

Su specifica richiesta della Corte la Società Capogruppo, per quanto riguarda gli investimenti nel Mezzogiorno, ha evidenziato che gli investimenti infrastrutturali, relativamente alla rete convenzionale, registrano nel 2004 un volume di contabilizzazioni di circa 699 milioni di euro, pari al 29% del consuntivo totale dell'anno. Di questi macrointerventi 155 milioni di Euro (pari al 22,2 % del totale) hanno riguardato "corridoi", 52 milioni di Euro (7,5 %) "bacini", 53 milioni di Euro (7,6 %) "nodi", 438 milioni di Euro (62,7 %) manutenzione ed interventi diffusi²¹.

Pur prendendo atto del complesso di obiettivi programmati, la Corte osserva che, nonostante il volume degli investimenti, non appare sostanzialmente mutata la situazione della rete infrastrutturale, che in talune zone sembra richiedere adeguati ed urgenti interventi; ne evidenzia a tal riguardo la sostanziale invarianza rispetto al 2000, anno nel quale la rete elettrificata ammontava a 10.724 km pari al 66,3 % sul totale, mentre quella a doppio binario interessava 6.236 km che rappresentavano il 35,8 % della rete complessiva; le linee attrezzate con il sistema del blocco automatico risultavano pari a 5.640 km pari al 33,8 % del totale; nel 2004, la rete ferroviaria consiste di

²¹ Per completezza di informazione si elencano, di seguito, i primi dieci interventi al sud che raggiungendo un livello di contabilizzazione di circa 248 milioni rappresentano circa il 35% di incidenza sul volume totale della spesa:

- Raddoppio Palermo — Messina, tratta Messina - Patti (58 € mln);
- Raddoppio ed elettrificazione Bari — Lecce (34 € mln);
- Potenziamento del passante Villa Literno-Caserta/Torre Annunziata (32 € mln);
- Raddoppio Bari — Taranto (24 € mln);
- Ammodernamento rete sarda (24 € mln);
- Nuova linea a monte del Vesuvio (20 € mln);
- Sistemazione del nodo di Bari (17 € mln);
- Collegamento aeroporto di Punta Raisi e sistemazione tecnologica del Nodo di Palermo (16 mln);
- Raddoppio Pescara — Bari (12 € mln);
- Raddoppio Decimomannu — S. Gavino (11 € mln).

La parte restante è stata destinata prevalentemente ad investimenti di manutenzione e interventi diffusi.

circa 16.000 km di linee in esercizio, due terzi dei quali elettrificati, 6.400 km a doppio binario, per un totale di 22.400 km di sviluppo complessivo²².

Si nota, infine, che costi capitalizzati del Gruppo per l'attività di ricerca e sviluppo sono stati pari a circa 60 milioni di Euro nel 2003 ed a circa 35 milioni (di cui € 30 milioni di competenza RFI S.p.A. e circa € 5 milioni di Trenitalia S.p.A.) nel 2004²³.

²² Più in particolare, nel 2004 la Rete Fondamentale assomma a 6.394 Km, la complementare a 9.529. Il binario semplice è presente su 9.560 km; il doppio binario su 6.363 Km. L'infrastruttura nazionale è quella che risulta dal DM 138T del 2000. Ai soli fini del calcolo del pedaggio, coerentemente con il DM 43T del 21 marzo 2000, l'infrastruttura è suddivisa in nodi, rete fondamentale e rete complementare (a sua volta suddivisa in linee della rete secondaria, linee della rete a scarso traffico, linee a spola).

²³ Nel 2002 risultano 49 milioni di Euro.

8. LA GESTIONE DELLE RISORSE UMANE

Nel quinquennio 2000-2004, è proseguito e si è compiuto il processo di razionalizzazione industriale previsto dal Piano 1999-2003 che, secondo quanto concertato da uno specifico tavolo tecnico costituito da Azienda, Ministero delle Infrastrutture e Ministero dell'Economia e Finanze, prevedeva il conseguimento dell'aumento di produttività contestualmente accompagnato dal contenimento della crescita del costo del lavoro unitario.

Nel periodo nel quale si è realizzata la societarizzazione, la popolazione complessiva del Gruppo è passata dalle 102.982 unità del 31 dicembre 2001 alle 102.607 unità del 31 dicembre 2002, in sostanziale stabilità, di contro alla rilevante riduzione determinatasi nel periodo precedente²⁴.

Nel biennio in considerazione il numero di dipendenti del Gruppo è passato da 100.784 unità del 31 dicembre 2003 a 99.305 del 31 dicembre 2004 scontando, quindi, una diminuzione netta di 1.479 unità.

Il personale, nel biennio in esame, risulta così ripartito:

	2003	2004
Ferrovie dello Stato S.p.A	521	536
Trenitalia S.p.A.	56.174	55.381
RFI S.p.A.	36.466	35.625
Altre società	7.623	7.763
	100.784	99.305

L'andamento dei costi per le risorse umane del Gruppo risulta dalle analitiche tabelle che seguono.

²⁴ La Società evidenzia che tra il 31 dicembre 1998 ed il 31 dicembre 1999 la consistenza numerica del personale del Gruppo è scesa da 120.367 a 115.986 unità (mantenendo pressoché invariata la produzione in termini di treni/km) per poi raggiungere al 31 dicembre 2004 le 99.305 unità con una diminuzione complessiva nel periodo di 21.062 unità (delle quali 16.681 tra dicembre 1999 e dicembre 2004).

Tabella 1

Costo complessivo del personale del Gruppo FS

BILANCIO CONSOLIDATO

	2000	2001	2002	2003	2004	2004 vs.	2000
						ass.	%
(in migliaia di euro)							
COSTO DEL LAVORO							
Salari e stipendi	3.435.623	3.395.445	3.211.897	3.283.589	3.308.559	-127.064	-3,7%
Oneri sociali	884.484	873.645	818.338	841.507	844.047	-40.437	-4,6%
Trattamento di fine rapporto	339.969	313.117	299.379	297.266	311.576	-28.393	-8,4%
Altri costi	8.142	7.455	22.399	7.048	6.301	-1.841	-22,6%
TOTALE	4.668.218	4.589.662	4.352.013	4.429.410	4.470.483	-197.735	-4,2%
Incidenza % del lavoro sui costi operativi							
al netto delle capitalizzazioni	66,1%	63,8%	63,1%	63,6%	62,8%		
Retribuzioni medie	30,0	30,9	31,3	32,2	33,0	2.961	9,9%
Consistenza media del personale	111.621	102.982	102.607	100.784	99.305	-12.304	-11,0%
Retribuzione media	100	102,8	104,2	107,2	109,9		

Tabella 2

FS Spa Capogruppo - Costo complessivo del personale*(in migliaia di euro)*

Elementi di costo	2003			2004		
	Dirigenti	Altro personale	Totale	Dirigenti	Altro personale	Totale
Retribuzioni						
Competenze fisse	12.076	10.518	22.594	11.555	11.789	23.344
Straordinario		537	537		315	315
Trasferte	194	48	242	169	45	214
Competenze accessorie	17.241	1.309	18.550	18.409	1.034	19.443
Indennità di mancato preavviso	239	166	405	148	43	191
Totale retribuzioni	29.750	12.578	42.328	30.281	13.227	43.508
Oneri sociali e previdenziali						
Contributi all'INPS e altri Ist.Prev.li e acc.ti	5.810	18	5.828	6.403	179	6.582
Contributi all'INPS Fondo Speciale	2.379	2.985	5.364	2.034	3.067	5.101
Accantonamento e rivalutazione Fondo TFR	1.856	1.094	2.950	2.044	1.122	3.166
Rivalutazione indennità di buonuscita	104	254	358	111	159	270
Altri costi		13	13		22	22
Totali oneri sociali e previdenziali	10.149	4.364	14.513	10.592	4.549	15.141
Costo totale	39.899	16.941	56.840	40.873	17.775	58.649

Retribuzione media						
Retribuzioni	29.750	12.578	42.328	30.281	13.227	43.508
Consistenza media	163	357	520	156	380	536
Retribuzione media	182.515	35.231	81.399	194.109	34.807	81.171
% su anno precedente	-0,9%	5,2%	0,0%	6,4%	-1,2%	-0,3%

Tabella 3

TRENITALIA - Costo complessivo del personale*(in migliaia di euro)*

Elementi di costo	2003			2004		
	Dirigenti	Altro personale	Totale	Dirigenti	Altro personale	Totale
Retribuzioni						
Competenze fisse	27.263	1.406.409	1.433.672	28.397	1.388.120	1.416.517
Straordinario	0	123.405	123.405		102.823	102.823
Trasferte	973	12.357	13.330	933	13.590	14.523
Competenze accessorie	11.319	293.102	304.421	10.853	338.940	349.793
Indennità di mancato preavviso		1.639	1.639		1.040	1.040
Totale retribuzioni	39.555	1.836.911	1.876.466	40.183	1.844.513	1.884.696
Oneri sociali e previdenziali						
Contributi all'INPS e altri Ist. Prev.li e acc.	4.396	18.234	22.630	4.898	52.140	57.038
Contributi all'INPS Fondo Speciale	6.674	437.387	444.061	6.837	409.814	416.651
Accantonamento e rivalutazione Fondo TFR	2.879	132.400	135.279	3.224	146.561	149.785
Rivalutazione indennità di buonuscita	590	32.206	32.796	479	26.394	26.873
Altri costi	0	1.737	1.737		2.500	2.500
Totali oneri sociali e previdenziali	14.539	621.965	636.504	15.438	637.409	652.847
TOTALE GENERALE	54.094	2.458.876	2.512.970	55.621	2.481.922	2.537.543
Retribuzione media						
Retribuzioni	39.555	1.836.911	1.876.466	40.183	1.844.513	1.884.696
Consistenza media	431	56.697	57.128	444	55.542	55.986
Retribuzione media	91.775	32.399	32.847	90.502	33.209	33.664
% su anno precedente	5,0%	1,9%	2,1%	-1,4%	2,5%	2,5%

Tabella 4**RFI - Costo complessivo del personale***(In migliaia di euro)*

Elementi di costo	2003			2004		
	Dirigenti	Altro personale	Totale	Dirigenti	Altro personale	Totale
Retribuzioni						
Competenze fisse	24.874	885.933	910.807	25.645	891.204	916.849
Straordinario		45.590	45.590		45.960	45.960
Trasferte	668	19.368	20.036	714	18.677	19.391
Competenze accessorie	7.482	142.165	149.647	8.229	142.350	150.579
Indennità di mancato preavviso		1.207	1.207	137	210	347
Totale retribuzioni	33.024	1.094.264	1.127.287	34.725	1.098.401	1.133.126
Oneri sociali e previdenziali						
Contributo al fondo speciale INPS						
Contributi all'INPS e altri Ist. Prev.li e acc.ti	2.173	27.015	29.187	2.480	35.294	37.775
Contributi all'INPS Fondo Speciale	7.088	259.446	266.534	7.385	244.853	252.238
Accantonamento e rivalutazione fondo TFR	2.516	82.449	84.965	2.822	90.122	92.944
Rivalutazione indennità di buonuscita	689	20.139	20.828	584	16.981	17.565
Altri costi		1.135	1.135		1.812	1.812
Totali oneri sociali e previdenziali	12.466	390.183	402.649	13.271	389.064	402.335
Costo totale	45.490	1.484.446	1.529.936	47.996	1.487.465	1.535.461
Retribuzione media						
Retribuzioni	33.024	1.094.264	1.127.287	34.725	1.098.401	1.133.126
Consistenza media	356	36.464	36.820	363	35.681	36.044
Retribuzione media	92.764	30.009	30.616	95.661	30.784	31.437
% su anno precedente	2,2%	3,9%	4,1%	3,1%	2,6%	2,7%