

Può osservarsi che nel quinquennio 2000-2004 il costo complessivo del personale è passato dai 4,60 miliardi di Euro del 2000 ai 4,47 miliardi del 2004 con una riduzione del 4,2 %; nel 2004 presenta un incremento di € 41.073 mila rispetto all'esercizio precedente, derivante dai maggiori costi determinati dal rinnovo contrattuale che ha interessato la Capogruppo, RFI S.p.A., Ferservizi S.p.A., Italferr S.p.A., Ferrovie Real Estate S.p.A. e Trenitalia S.p.A, compensato, in parte, dalla riduzione degli oneri derivante dalla diminuzione della consistenza media del personale.

I costi retributivi segnano nel periodo una diminuzione del 3,7 %, scendendo dai 3,4 miliardi a 3,3, con una impennata però per il 2004 che registra un incremento di quasi 25 milioni di Euro.

Le retribuzioni medie – pari a 30 mila Euro nel 2000 – raggiungono i 33 mila Euro nel 2004 con un aumento del 9,9 %, comunque nei limiti del tasso di inflazione programmato.

Dalla considerazione più specifica dei vari elementi di costo relativi al personale di Ferrovie dello Stato S.p.A., di RFI S.p.A. e di Trenitalia S.p.A. per il periodo 2003-2004, si rileva che:

- per la Capogruppo il costo complessivo del personale passa dai 56,8 milioni di Euro del 2003 ai 58,6 milioni di Euro del 2004. Le retribuzioni medie si attestano, al 2004, sugli 81 mila Euro (194 mila Euro per i 156 dirigenti, con incremento del 6,4 %, e 35 mila Euro per il restante personale);
- anche per Trenitalia il costo complessivo del personale è in tendenziale aumento, passando da 2.513 milioni di Euro del 2003 a 2.537 milioni di Euro del 2004. Le retribuzioni medie si attestano nel 2004 sui 33,6 mila Euro (90,5 mila per i 444 dirigenti e 33,2 mila Euro per il restante personale).
- per RFI il costo complessivo del personale, sempre in trend incrementale, si attesta sui 1.530 milioni di Euro per il 2003 e sui 1.535 milioni di Euro nel 2004. Le retribuzioni medie, in aumento nel 2004, raggiungono i 31,4 mila Euro (95,6 mila Euro per i 363 dirigenti e 30,7 mila Euro per il restante personale).

Si è già riferito nella precedente relazione sul nuovo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro di settore delle attività ferroviarie sottoscritto tra le parti (Agens, Confindustria ed organizzazioni sindacali) in data 16 aprile 2003, che riveste particolare importanza, in quanto determina il passaggio da una disciplina di derivazione pubblicistica ad una disciplina, secondo l'Azienda, più funzionale alle dinamiche concorrenziali del mercato.

Il contratto riguarda i dipendenti delle imprese che esercitano le attività ed i servizi connessi (quali la manutenzione e la riparazione di rotaie, la manovra, la velocità, ecc.) per il trasporto di persone e merci su ferrovia, i servizi ferroviari alle imprese di trasporto ferroviario, nonché le attività di gestione della rete infrastrutturale ferroviaria, e mira ad assicurare il mantenimento in efficienza, la sicurezza e lo sviluppo.

Occorre, peraltro, sottolineare che, se, da un lato, l'applicazione del CCNL di settore, gestito da AGENS/Confindustria, ha consentito la razionalizzazione ed il riallineamento delle normative a quelle previste dai principali contratti di riferimento, dall'altro ha agganciato la dinamica di crescita del costo a quella del settore industriale per cui, nel nuovo contesto, sarà più difficile realizzare azioni di contenimento analoghe a quelle verificatesi nel periodo 2000-2002.

Sotto questo profilo è da prevenire un appesantimento degli oneri.

Nel corso del 2004 la Capogruppo riferisce di aver consolidato il processo di valutazione delle prestazioni del personale con qualifica di quadro e di valutazione ed orientamento delle risorse a più elevata scolarità e professionalità di più recente inserimento. Le attività relative allo sviluppo manageriale sono state orientate alla definizione di strumenti e metodologie per la pianificazione delle carriere del personale dirigente e per la rilevazione delle prestazioni. E' stato definito lo strumento del *Performance Management* come risultato di un lavoro prodotto da uno dei Task, attivati dall'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato S.p.A., sul sistema di sviluppo ed incentivazione. L'Azienda ha programmato di applicare in modo unitario a tutti i dirigenti ed a quota parte dei quadri il *Performance Management*, orientato a gestire le prestazioni sia dal punto di vista dei risultati collegati al business che dei comportamenti previsti nel modello di Leadership definiti dall'apposito Task.

Sul fronte delle politiche di *Compensation*²⁵ la politica retributiva tende a concentrare le risorse disponibili prevalentemente sugli elementi variabili della retribuzione.

²⁵ Il Sistema di compensation del Gruppo FS si fonda su una serie di componenti, ognuna delle quali persegue specifiche e diverse finalità:

- *Base salary* (risorsa come asset incrementale aziendale, livello di possesso di competenze core, retribuzione fissa): premia il ruolo e il possesso di competenze core;
- *Bonus* (eccellenza operativa, prestazioni di breve quali/quantitative, retribuzione variabile): premia qualità dei comportamenti e delle prestazioni anche su eventi specifici;
- *Short Term Incentive* (ritorno sul capitale; obiettivi/risultati; retribuzione variabile): premia il raggiungimento di obiettivi di breve termine (anno) e il miglioramento di competenze di ruolo;
- *Long Term Incentive* (continuità del contributo; risultati progressivi; aggregazione al team; creazione di valore per l'azionista; retribuzione variabile): riconosce la continuità del contributo e la creazione di valore; favorisce la fidelizzazione; migliora la competitività; consente di bilanciare il "focus" della attività del manager tra breve e medio. La remunerazione non monetaria è costituita dai *benefits* (per la manutenzione del capitale e per la creazione di sicurezza) e da *intangibile factors* (motivazione intrinseca; clima, sfide e

Per quanto riguarda il sistema di valutazione "per obiettivi" del personale ("*Management by objectives*" - MBO) dopo aver proceduto alla consuntivazione degli obiettivi attribuiti nel corso del 2003, sono stati definiti ed assegnati a circa 300 manager gli obiettivi 2004, in coerenza con le indicazioni contenute nella budget letter ed in sintonia con le nuove impostazioni del vertice tese ad enfatizzare lo spirito di squadra ed il team working come comportamento distintivo dei manager del Gruppo Ferrovie dello Stato.

In tema di sistema premiante per i dirigenti, si rileva che dal 2003 in poi risulta aumentata la percentuale dei beneficiari del *bonus* e degli aumenti di merito, per cui si riscontra che sostanzialmente un dirigente su cinque riceve il bonus ed uno su cinque l'aumento di merito.

Il sistema adottato, ad avviso della Corte, richiede un approfondimento per la opportuna coerenza anche con i risultati complessivi della gestione.

In tema di produttività la Società dà atto del seguente andamento delle unità di traffico per addetto, che denota un trend in sostanziale aumento con la eccezione del 2003:

Anno	Migliaia di unità di traffico per addetto	Variazione nel periodo
2000	645	100*
2001	663	103
2002	691	107
2003	682	106
2004	706	109
*Numero indice: anno 2000 - 100		

Nell'ambito dei rapporti associativi con Confindustria, l'attività è stata caratterizzata dall'attenzione rivolta, attraverso Agens, alle varie fasi di attuazione della legge di riforma del mercato del lavoro, con particolare riferimento alla realizzazione degli accordi interconfederali del 13 novembre 2003 e dell'11 febbraio 2004 riguardanti rispettivamente il contratto di formazione e lavoro e il contratto di inserimento. Per quanto riguarda l'apprendistato professionalizzante, sempre attraverso Agens, sono state rappresentate alle Associazioni territoriali di Confindustria le particolari esigenze delle società del Gruppo Ferrovie dello Stato per l'individuazione di percorsi formativi omogenei a

crescita professionale). In tali termini il verbale del Consiglio di amministrazione della Capogruppo del 28 luglio 2005.

livello regionale in ordine alle figure “tipiche” del trasporto ferroviario. E’ continuata nel corso del 2004 l’attività di supporto tecnico-giuridico alle società del Gruppo Ferrovie dello Stato per l’applicazione della riforma dell’orario di lavoro.

Sul fronte della previdenza complementare si è operato tramite il fondo Eurofer, che, nonostante la recente costituzione ed avvio, si colloca tra i primi 10 fondi complementari di origine negoziale in Italia per numero di aderenti e raccolta.

In merito alla normativa in materia di sciopero nel trasporto ferroviario, vi è un costante rapporto con la Commissione di Garanzia ed alla stessa sono segnalati i casi di sciopero non conformi alle regole vigenti.

Per quanto riguarda, infine, la disciplina dello sciopero nel settore appalti di pulizia, la Commissione di Garanzia è intervenuta con una propria regolamentazione provvisoria che ha accolto talune richieste avanzate dalle società del Gruppo.

L’attività di formazione, secondo quanto riferito dalla Società, risulta diretta, in particolare nel 2004, a progetti orientati allo sviluppo e al corretto utilizzo di competenze coerenti con i nuovi scenari e le tendenze del business. I progetti formativi più significativi del Gruppo hanno riguardato:

- l’accoglienza delle risorse neo assunte non dirigenti mirata, tramite la trasmissione delle conoscenze fondamentali sul posizionamento del Gruppo e i nuovi scenari, a sviluppare valori professionali e senso di appartenenza, nonché a facilitare l’integrazione e la socializzazione; tale formazione è stata articolata in momenti d’aula ed in visite presso gli impianti operativi;
- la formazione dei dirigenti neo assunti sui processi ferroviari fondamentali, articolata in moduli su circolazione e produzione, manutenzione, sicurezza e investimenti per lo sviluppo della rete, che ha consentito il confronto tra gestore dell’infrastruttura ed impresa di trasporto;
- la formazione per lo sviluppo delle competenze manageriali delle risorse candidate alla dirigenza che, alternando la teoria d’aula con la sperimentazione dei laboratori esperienziali, ha teso al rafforzamento delle aree critiche e dei comportamenti più rilevanti del nuovo ruolo;
- la formazione dei manager che ricoprono un ruolo chiave e che sono chiamati ad agire in prima linea per il cambiamento, volta allo sviluppo di competenze trasversali negli ambiti del know-how economico-finanziario, dell’orientamento al mercato e della leadership;

- la dimensione internazionale attraverso la formazione linguistica e i progetti internazionali per lo scambio di esperienze e di pratiche;
- la Formazione On - Line nata per creare una continuità tra i moduli previsti dal percorso formativo per i 300 key manager attraverso l'utilizzo di un ambiente online che permette la collaborazione tra gli allievi e lo scambio continuativo con i docenti.

L'ammontare complessivo del costo sostenuto per le attività di formazione, nel 2004, è stato pari a € 146,2 milioni.

Nel campo della sicurezza le società del Gruppo riferiscono di aver continuato a sviluppare azioni ed iniziative di prevenzione, avvalendosi di attività di natura formativa, organizzativa e attraverso l'innovazione tecnologica di breve e medio termine. In tale contesto sono in atto i progetti delle società Trenitalia S.p.A. e RFI S.p.A. per dotarsi di sistemi di gestione della attività di sicurezza e ambiente integrati con i sistemi di gestione dei principali processi di business delle società.

L'attività di formazione tende anche, dichiaratamente, al costante aggiornamento professionale del personale con iniziative su rischi specifici come ad esempio il progetto di RFI S.p.A. "Guida Sicura" rivolto alla formazione del personale addetto alla guida degli automezzi su strada. Trenitalia S.p.A., ai fini della sicurezza della circolazione, ha istituito un Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS) con l'obiettivo di porre in essere tutte le iniziative necessarie per limitare, quanto più possibile, gli incidenti di esercizio. Inoltre nel 2004 ha riproposto la Campagna della Sicurezza sul Lavoro, lanciata nel 2003, che ha interessato 230 impianti. In quest'ambito sono state realizzate una serie di iniziative con lo scopo di diffondere, a tutti i livelli dell'azienda, i valori della Sicurezza ed i benefici che derivano da una corretta gestione della Sicurezza in azienda.

Ferrovie SpA evidenzia il costante impegno del Gruppo per la prevenzione dei rischi, testimoniato dal trend delle performance di medio periodo che indica una persistente e concreta riduzione del numero degli infortuni e della loro frequenza, come evidenziano i dati INAIL relativi alle principali società del Gruppo (Ferrovie dello Stato S.p.A., RFI S.p.A., Trenitalia S.p.A., Ferservizi S.p.A. ed Italferr S.p.A.).

	Infortuni indennizzati	n° di infortuni per 1.000 dipendenti
2001	4.901	47,3
2002	4.355	44,6
2003	3.953	40,8
2004 ⁽¹⁾	3.662	38,5

(1) dati provvisori

9. CONTENZIOSO E VICENDE GIUDIZIARIE E LEGALI

In relazione alle indagini ed ai procedimenti giudiziari di maggior rilievo avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di rappresentanti ed ex rappresentanti di società del Gruppo, per reati a connotazione pubblicistica prevalentemente concernenti l'affidamento di appalti e forniture, Ferrovie dello Stato dà atto che, a tutt'oggi, non sono emersi elementi che possano far ritenere che le società medesime siano esposte a passività o a perdite né, comunque, elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la loro posizione patrimoniale, economica e finanziaria e, pertanto, non sono stati effettuati accantonamenti in bilancio. Precisa altresì che, nei casi in cui ne ricorrano le circostanze, le società si sono costituite parte civile.

Con riferimento ai fatti di rilievo intercorsi, la Capogruppo segnala che, nel 2004, è stata disposta l'archiviazione dei procedimenti penali che vedevano coinvolti Amministratori, Ex Amministratori e sindaci della TAV SpA e rappresentanti di Italferr SpA, aventi ad oggetto, avanti la Procura di Roma, le attività connesse alla realizzazione del sistema Alta Velocità/Alta Capacità e, avanti la procura di Firenze, le interferenze dei lavori di scavo sulla conservazione delle falde acquifere. E' stata ugualmente archiviata l'indagine della Corte dei Conti connessa al procedimento penale n. 1363/03 già 282/97 (affidente i lavori di realizzazione della tratta Milano - Genova dell'Alta Velocità), che rimane comunque pendente innanzi al GUP di Genova, con il coinvolgimento, tra gli altri, dell'ex Amministratore Delegato di Tav SpA e di un Dirigente di Italferr SpA.

Prosegue il procedimento penale per i fatti riguardanti il c.d. Scalo Fiorenza, (nell'ambito del quale un ex Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni, è stato condannato, tra l'altro, per il reato di corruzione), il cui giudizio, ai soli fini della quantificazione della pena, è pendente innanzi alla Corte di Appello di Milano. E' altresì pendente il procedimento penale n. 1988/96 innanzi al GUP di Perugia (a carico tra gli altri, dell'ex Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni, dell'ex Amministratore Delegato di TAV S.p.A. e dell'ex Presidente di Italferr S.p.A.), in cui le rispettive società si sono costituite parte civile.

La Società fa presente, da ultimo, che, a seguito del grave scontro occorso in data 7 gennaio 2005 presso la frazione Bolognina di Crevalcore (BO) sulla linea Bologna - Verona tra un treno merci e un convoglio passeggeri che ha

provocato 17 morti, è stata aperta un'inchiesta giudiziaria per disastro ferroviario colposo e omicidio colposo. Sulla medesima vicenda il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha disposto la nomina di una commissione di inchiesta.

Con riferimento a questo e ad altri incidenti ferroviari occorsi in passato, in relazione ai quali sono tuttora in corso procedimenti penali, le eventuali responsabilità civili, che dovessero emergere, sarebbero comunque coperte dalla compagnia assicuratrice.

10. I RISULTATI ECONOMICO-FINANZIARI DELLA GESTIONE DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO S.p.A

10.1 – NOTAZIONI GENERALI E DI SINTESI SUL BILANCIO CONSOLIDATO

Come già notato nella relazione per gli esercizi 2001-2002, per effetto del completamento della ristrutturazione societaria e del trasferimento delle attribuzioni dell'originaria Società Capogruppo a Ferrovie dello Stato S.p.A. ed a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (dal 1° luglio 2001), nonché a Trenitalia S.p.A. (dal 1° novembre 2000), sono ancora scarsamente significativi i raffronti tra i dati di bilancio delle singole società.

Documento contabile di fondamentale rilevanza per valutare l'andamento dell'attività istituzionale affidata alla struttura multisocietaria, diretta da Ferrovie dello Stato S.p.A.²⁶, è divenuto, invece, il bilancio consolidato, in considerazione della sua permanente comparabilità, che permette di esaminare la situazione patrimoniale, economica e finanziaria del complesso di imprese che, sottoposte ad un regime di controllo diretto ed indiretto da parte della Capogruppo, rientrano nella cosiddetta area di consolidamento.

Il bilancio consolidato del Gruppo include, appunto, i bilanci della Capogruppo e delle società per le quali la Capogruppo detiene, direttamente o indirettamente, la maggioranza del capitale sociale, ovvero esercita un'influenza dominante nell'assemblea ordinaria.

L'area di consolidamento è stata determinata in conformità della normativa contenuta nel D. lgs. n. 127 del 1991; le partecipazioni di controllo diretto ed indiretto sono valutate con il metodo dell'integrazione globale, con l'applicazione dei criteri diffusamente enunciati nella nota integrativa; le partecipazioni nelle società collegate di cui Ferrovie dello Stato S.p.A. detiene una quota di capitale compresa tra il 20% (10% se quotate in borsa) ed il 50%, sono valutate con il metodo del patrimonio netto; le partecipazioni nelle società in liquidazione, escluse dall'area di consolidamento, sono iscritte al valore di carico rinveniente dall'ultimo consolidamento, rettificato con le modalità indicate nella nota integrativa.

Le imprese incluse nell'area di consolidamento e le società collegate sono indicate nelle tabelle 5, 6 e 7 che seguono.

²⁶ Si ricorda che Ferrovie dello Stato S.p.A., come più volte riferito, è stata costituita il 15 dicembre 2000 con la denominazione sociale di "Ferrovie dello Stato Holding S.r.l."; è stata successivamente trasformata in Ferrovie dello Stato S.p.A. (delibera assembleare del 13 luglio 2001) ed è divenuta operativa dal 1° luglio 2001, con funzioni di Capogruppo. Subentra alla precedente "Ferrovie dello Stato Società di Trasporti e Servizi per Azioni", divenuta dalla medesima data, Rete Ferroviaria italiana S.p.A.

TABELLA 5

**Elenco imprese incluse nel consolidamento con metodo integrale
(ex art. 26 D.Lgs. 127/91)**

al 31 dicembre 2004				
Denominazione	Sede	Capitale sociale in migliaia di euro	Società partecipante	% di partecipazione
a) Impresa controllante:				
Ferrovie dello Stato S.p.A.	Roma	35.784.871		
b) Imprese controllate direttamente:				
Trenitalia S.p.A.	Roma	2.592.871	FS S.p.A.	100,00
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - RFI S.p.A.	Roma	25.756.203	FS S.p.A.	100,00
Ferservizi S.p.A.	Roma	43.000	FS S.p.A.	100,00
Ferrovie Real Estate S.p.A.	Roma	871.000	FS S.p.A.	100,00
Fercredit - Servizi Finanziari S.p.A.	Roma	32.500	FS S.p.A.	100,00
Italferr S.p.A.	Roma	14.186	FS S.p.A.	100,00
FS Lab S.r.l.	Roma	1.000	FS S.p.A.	100,00
Grandi Stazioni S.p.A.	Roma	4.304	FS S.p.A.	59,99
Centostazioni S.p.A.	Roma	8.333	FS S.p.A.	59,99
Sogin S.r.l.	Firenze	15.600	FS S.p.A.	55
c) Imprese controllate indirettamente:				
FS Cargo S.p.A.	Roma	49.721	Trenitalia S.p.A.	100,00
Serfer - Servizi ferroviari S.r.l.	Genova	5.000	FS Cargo S.p.A.	100,00
Omniaexpress S.p.A.	Roma	872	FS Cargo S.p.A.	100,00
Omnia Logistica S.p.A.	Roma	1.600	FS Cargo S.p.A.	100,00
Ecolog S.p.A.	Roma	2.000	FS Cargo S.p.A.	100,00
Servizi Ferroviari Portuali - Ferport S.r.l.	Genova	516	Serfer S.r.l.	100,00
FS Railfreight S.r.l. (già Cargo Svizzera Italia S.r.l.)	Roma	88	FS Cargo S.p.A.	100,00
T.A.V. - Treno alta velocità S.p.A.	Roma	5.189.071	RFI S.p.A.	100,00
S.E.L.F. - Società elettrica ferroviaria S.r.l.	Roma	50	RFI S.p.A.	100,00
Metropark S.p.A.	Roma	3.016	RFI S.p.A.	100,00
Sita S.p.A.	Firenze	3.605	Sogin S.r.l.	100,00
Grandi Stazioni Immobiliare S.r.l. (già Grandi Stazioni Retail S.r.l.)	Roma	90	Grandi Stazioni S.p.A.	100,00
Grandi Stazioni Servizi S.r.l.	Roma	10	Grandi Stazioni S.p.A.	100,00
Passaggi S.p.A.	Roma	258	Trenitalia S.p.A.	100,00
Hydroitalia tre S.r.l.	Roma	30	Trenitalia S.p.A.	100,00
Medie Stazioni Due S.r.l.	Roma	50	Ferrovie Real Estate S.p.A.	100,00
Immobiliare Ferrovie S.r.l.	Roma	50	Ferrovie Real Estate S.p.A.	100,00
Cargo Chemical S.r.l.	Roma	1.200	FS Cargo S.p.A.	99,58
Metroscail S.c.a.r.l.	Roma	10	Ferservizi S.p.A.	75,00
Italcontainer S.p.A.	Milano	5.681	FS Cargo S.p.A.	71,00
Italcertifer S.c.p.a.	Firenze	480	RFI S.p.A.	33,33
			Trenitalia S.p.A.	33,33
Servizi Ferroviari Portuali - Ferport Napoli S.r.l.	Napoli	510	Serfer S.r.l.	60,00
NET - Nord Est Terminal S.p.A.	Padova	1.560	FS Cargo S.p.A.	51,00

TABELLA 6

Elenco delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto
(ai sensi dei commi 1 e 3 art. 36 D.lgs 127/91)

al 31 dicembre 2004

Denominazione	Sede	Capitale sociale in migliaia di euro	Società partecipante	% di partecipazione
a) Imprese collegate:				
LTF - Lyon Turin Ferroviarie Sas	Chambery	1.000	RFI S.p.A.	50
Porta Sud S.p.A.	Bergamo	120	RFI S.p.A.	40
Cisalpino AG	Berna	(1) 162.500	Trenitalia S.p.A.	50,00
Artesia Sas	Parigi	220	Trenitalia S.p.A.	50,00
Logistica SA	Levallois	37	Trenitalia S.p.A.	50
Tilo SA	Chiasso	(1) 2.000	Trenitalia S.p.A.	50
Hannibal S.p.A.	Lucernate di Rho (MI)	1.000	Trenitalia S.p.A.	50
Pol Rail S.r.l.	Roma	2.000	FS Cargo S.p.A.	50,00
Sideuropa S.r.l.	Milano	450	FS Cargo S.p.A.	50,00
Isfort - Istituto Superiore di Formazione e Ricerca S.p.A.	Roma	1.300	FS S.p.A.	19,00
			Trenitalia S.p.A.	15,00
			RFI S.p.A.	15,00
Viaggi e Turismo Marozzi S.r.l.	Bari	1.040	Sita S.p.A.	49,00
Ferrovie Nord Milano Autoservizi S.p.A.	Milano	5.041	Sita S.p.A.	49,00
SODAI S.p.A.	Milano	15.615	Trenitalia S.p.A.	49
WISCO S.p.A.	Monza	15.615	Trenitalia S.p.A.	49
M.T.O. Modena Terminal Operator S.r.l.	Milano	104	Italcontainer S.p.A.	45
S.G.T.-Società gestione Terminali	Pomezia (RM)	200	FS Cargo S.p.A.	43,75
Ferro Stradali S.p.A.				
Cemat-Società Nazionale per il Trasporto	Roma	7.000	FS Cargo S.p.A.	41,25
Combinato Strada-Rotaia S.p.A.				
T.S.F. Telesistemi Ferroviari S.p.A.	Roma	77.004	FS S.p.A.	39,00
Metronapoli S.p.A.	Napoli	1.033	Trenitalia S.p.A.	38,00
Sinter Inland Terminal S.p.A.	Milano	1.550	Italcontainer S.p.A.	35,00
Società Alpe Adria S.p.A.	Trieste	777	FS Cargo S.p.A.	33,33
East Rail S.r.l.	Trieste	130	FS Cargo S.p.A.	32,00
Ferrovie Nord Milano S.p.A.	Milano	107.690	FS S.p.A.	14,74

(1) Dati espressi in Fr Sv/000

TABELLA 7

Elenco delle altre partecipazioni non consolidate

al 31 dicembre 2004

Denominazione	Sede	Capitale sociale in migliaia di euro	Società partecipante	% di partecipazione
a) Imprese controllate				
Sap Srl in liquidazione	Roma	997	Ferrovie Stato SpA.	100 (1)
Grandi Stazioni Ingegneria Srl	Roma	20	Grandi Stazioni SpA	100 (2)
Grandi Stazioni Pubblicità Srl	Roma	20	Grandi Stazioni SpA	100 (2)
Grandi Stazioni Edicole Srl	Roma	20	Grandi Stazioni SpA	100 (2)
Grandi Stazioni Ceska Repubblica	Praga	200	Grandi Stazioni SpA	100 (2)
Sve Rail Italia	Milano	10	Trenitalia SpA	100 (2)
b) Imprese collegate				
Port Multimodal Services s.r.l. - in liquidazione	Genova	47	Italcontainer S.p.A.	50 (1)
Logistica Mediterranea Cargo SA - in liquidazione	Barcellona	700	Trenitalia SpA	50 (1)
BBT SE SpA	Innsbruck	240	RFI SpA	50 (2)
ATI Rom	Bucarest	258	Sita S.p.A.	30 (2)
(1) ex art. 28, comma 1, d.lgs. n. 127/91				
(2) ex art. 28, comma 2a) d.lgs. n. 127/91				

Dalla relazione del Collegio sindacale per il 2004 risulta, tra l'altro, che:

- i criteri utilizzati per la valutazione delle varie poste del bilancio consolidato, indicati nella nota integrativa, sono determinati, senza alcuna deroga, secondo le disposizioni del Codice Civile e del D.Lgs. 127/91; inoltre tali criteri sono conformi a quelli utilizzati per redigere il bilancio della Capogruppo e non si discostano da quelli utilizzati per redigere il bilancio dell'esercizio precedente;
- per la redazione del bilancio consolidato sono stati utilizzati i dati del bilancio della Capogruppo e quelli delle imprese rientranti nell'area di consolidamento già approvati dalle rispettive Assemblee.

Dalla medesima relazione risultano i seguenti fatti di rilievo per l'esercizio 2004:

- finanziamenti AV/AC: RFI e TAV hanno stipulato con Infrastrutture S.p.A. (ISPA) 6 contratti, per l'importo complessivo di € 7,5 miliardi di euro, al fine di acquisire risorse per il finanziamento del progetto AV/AC. E' stata altresì interessata ISPA per il rifinanziamento e la ristrutturazione del debito bancario contratto in precedenza da TAV;
- consolidato fiscale nazionale: Ferrovie dello Stato S.p.A., avvalendosi della facoltà prevista dal D.Lgs. 12.12.2003, n. 344, ha esercitato, congiuntamente a tutte le società controllate rientranti nel perimetro di consolidamento, l'opzione per l'applicazione del consolidato fiscale nazionale a partire dal periodo d'imposta 2004, presentando all'Amministrazione Finanziaria, entro il termine stabilito, la prescritta comunicazione. A tal fine le società interessate hanno sottoscritto un'apposita "procedura di gruppo", previa adesione manifestata con delibere adottate dai rispettivi Consigli di Amministrazione. Per effetto del consolidamento il reddito imponibile del gruppo è risultato negativo, con un beneficio d'imposta di circa 56 milioni di euro.

Per quanto riguarda l'applicazione dei principi contabili internazionali²⁷, risulta dalla relazione sulla gestione che per il Gruppo Ferrovie dello Stato, in base all'attuale normativa comunitaria e nazionale (D. Lgs. n. 38 del 28 febbraio

²⁷ A partire dal 2005 tutte le Società quotate o appartenenti a Gruppi quotati dovranno redigere il Bilancio di esercizio e il Bilancio consolidato applicando i Principi Contabili Internazionali (IFRS) International Financial Reporting Standard. Questi rappresentano i principi e le interpretazioni adottate dall'International Accounting Standards Board (IASB), l'Organismo internazionale di normalizzazione contabile, e comprendono: (i) gli International Financial Reporting Standards (IFRS); (ii) gli International Accounting Standards (IAS); (iii) le interpretazioni emesse dall'International Financial Reporting Interpretation Committee (IFRIC) e dallo Standing Interpretations Committee (SIC) adottate dallo IASB. La denominazione di International Financial Reporting Standards (IFRS) è stata adottata dallo IASB per i principi emessi successivamente al maggio 2003.

2005), l'adozione degli IAS/IFRS non rappresenta un obbligo ma una facoltà/opportunità, con la sola eccezione della società Fercredit S.p.A. che, in qualità di intermediario finanziario soggetto alla vigilanza della Banca d'Italia, è obbligata a redigere il bilancio d'esercizio secondo gli IAS a partire dall'esercizio 2006.

Il bilancio consolidato è costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico (riportati nelle tabelle predisposte alle pagine seguenti) e dalla nota integrativa (che è compresa nei documenti allegati alla presente relazione). In allegato a quest'ultima è riportato il Rendiconto Finanziario.

Il Collegio Sindacale, tenuto presente che l'Assemblea ordinaria della capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. del 29 gennaio 2004 ha affidato alla società di revisione il controllo contabile sulla Società, ai sensi dell'art. 2409 bis e seguenti del codice civile, evidenzia, nella sua relazione al bilancio consolidato 2004, che - in base alle disposizioni contenute nell'art.41 del D.Lgs. n.127/91 e nell'art. 2409 ter cod.civ. - il controllo e l'accertamento della regolarità del bilancio consolidato, in uno con il riscontro della corrispondenza del bilancio alle scritture contabili dell'impresa controllante ed alle informazioni trasmesse dalle imprese incluse nel consolidamento, sono attribuiti alla predetta società di revisione.

I bilanci consolidati del 2003 e del 2004 sono stati certificati dalla medesima Società di revisione cui è attribuita, com'è noto, la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.

Ciò posto, si espongono, sinteticamente, qui di seguito, i risultati economici del Gruppo F. S. ed i principali elementi patrimoniali, desunti dal bilancio consolidato, per gli esercizi 2003-2004.

Sintesi dati Bilancio consolidato Gruppo F.S.*(importi in migliaia di euro)*

	2002	2003	2004
Valore della produzione	10.013.488	10.019.678	10.468.405
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	5.105.326	5.156.454	5.151.175
Costi della produzione prima degli amm.ti, svalutazioni, accant.ti ed altri	6.702.352	6.887.658	7.052.887
Margine del valore della produzione prima degli amm.ti svalutazioni	3.311.136	3.132.020	3.415.518
Ammortamenti, svalutazioni, accant.ti ed oneri diversi di gestione	3.002.459	2.831.330	2.873.997
Margine del valore della produzione	308.677	300.690	541.521
Proventi ed oneri finanziari	-84.220	-212.253	-542.045
Rettifiche di valore di attività finanziarie	-6.699	1.732	19.469
Proventi ed oneri straordinari	36.404	91.342	34.903
Risultato prima delle imposte	254.162	181.511	53.848
Imposte sul reddito d'esercizio	177.571	150.959	178.528
Utile (Perdita) di esercizio	76.591	30.552	-124.680
Utile (Perdita) di pertinenza di terzi	-8.970	-10.059	-6.963
Utile (Perdita) di pertinenza del gruppo	67.621	20.493	-131.643

	2002	2003	2004
Immobilizzazioni	70.621.000	73.162.830	78.729.025
Attivo circolante	10.045.261	12.819.457	12.993.802
Capitale sociale	29.186.480	33.120.316	35.784.871
Totale patrimonio netto consolidato	29.570.321	33.464.632	35.998.556
Fondo per rischi ed oneri	36.179.985	32.897.521	30.526.361
T.F.R.	3.233.437	3.214.241	3.230.602
Debiti	11.090.507	15.869.217	21.499.150

L'esercizio 2003 si è chiuso con un risultato netto positivo di 30,5 milioni di Euro. Si è, quindi, ancora in linea con il trend che ha caratterizzato la gestione degli ultimi anni.

Al risultato corrisponde un aumento del valore della produzione di circa 7 milioni di Euro ed un aumento dei costi della produzione²⁸ di circa 185 milioni di Euro; il margine lordo del valore della produzione si attesta sui 3,1 miliardi di Euro, in diminuzione, rispetto al 2002, di circa 179 milioni di Euro.

Alla base di tale andamento la Società pone la contrazione dei ricavi da Stato ed il maggior costo del lavoro legato al rinnovo del contratto nazionale per circa 77 milioni di Euro.

²⁸ Al netto degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione.

L'esercizio 2004 evidenzia un risultato netto negativo di 125 milioni di Euro, che la Società, nella relazione al bilancio, imputa principalmente all'aumento del costo del lavoro ed ai maggiori ammortamenti destinati allo sviluppo, in un quadro tariffario sostanzialmente immutato sui livelli del 2001.

La Società riferisce che i ricavi da Stato scontano la riduzione dei contributi destinati alla copertura degli oneri di manutenzione di RFI S.p.A. operata con il D.L. n. 168/2004 "Interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica", convertito nella Legge n. 191/2004; per i costi del periodo evidenzia una crescita di € 150 milioni dovuta principalmente:

- all'aumento del costo del lavoro che, nonostante la riduzione delle consistenze medie di personale, sconta gli effetti del rinnovo del CCNL delle attività ferroviarie;
- all'aumento dei costi per servizi, parzialmente compensato dai minori consumi di materie prime.

Con riguardo all'analisi della Capogruppo, può notarsi che il conto economico consolidato 2004²⁹ non evidenzia che i ricavi dalle vendite e prestazioni riferibili alla controparte pubblica siano sostanzialmente variati; in particolare il contratto di servizio pubblico con enti pubblici territoriali ha prodotto ricavi per 1 miliardo 311 milioni di Euro, di contro a 1 miliardo 297 milioni del 2003 e ad 1 miliardo 295 milioni del 2002; il contratto di servizio in corso con lo Stato ha determinato ricavi per l'importo di 480 milioni 563 mila Euro per ciascuno dei tre esercizi considerati.

Analogamente il costo del personale - in disparte le previsioni sfavorevoli fatte dalla stessa Società per il futuro³⁰ - incide, allo stato, relativamente, considerato che si attesta sui 4 miliardi 470 milioni di Euro, di contro ai 4 miliardi 429 del 2003 ed ai 4 miliardi 352 del 2002.

Di maggior rilievo, invece, l'aumento del costo dei servizi, che passa da 1 miliardo 610 milioni del 2003 ad 1 miliardo 741 milioni di Euro nel 2004.

Delle componenti di siffatto costo, in palese trend incrementale - per alcune delle quali andrebbe valutata la flessibilità e la conseguente possibilità di un contenimento - meritano segnalazione:

²⁹ Cfr. tabella 9 alle pagine seguenti.

³⁰ Si è riferito nel capitolo sulla gestione delle risorse umane che l'applicazione del nuovo CCNL di settore, se da un lato ha consentito la razionalizzazione ed il riallineamento delle normative a quelle previste dai principali contratti di riferimento, dall'altro ha agganciato la dinamica di crescita del costo a quella del settore industriale per cui, nel nuovo contesto, sarà più difficile realizzare azioni di contenimento analoghe a quelle verificatesi nel periodo 2000-2002.

- il servizio di pulizia, tra i "Servizi e lavori appaltati", che raggiunge i 176.858 mila Euro nel 2004, in decremento di 97 mila Euro rispetto ai 176.955 mila Euro del 2003;
- i costi per "consulenze" che passano da 46.583 mila Euro del 2003 a 29.581 mila Euro, riducendosi di € 17.002 mila, anche a seguito di quanto richiesto dalla Legge 191/2004 ("Interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica"). In particolare diminuiscono i costi di Italferr S.p.A. (€ 5.996 mila), Grandi Stazioni S.p.A. (€ 2.253 mila), TAV S.p.A. (€ 6.061 mila) e Centostazioni S.p.A. (€ 2.189);
- i costi per prestazioni professionali che raggiungono i 54.408 mila Euro per il 2004 con un aumento di 5.900 mila Euro sul 2003;
- i costi per "software", pari a 128.780 mila Euro nel 2004 e che registrano un incremento di € 11.656 mila sul 2003 principalmente dovuto all'effetto differenziale tra maggiori costi sostenuti da Trenitalia S.p.A. (€ 13.705 mila) per l'addebito dei costi di manutenzione delle apparecchiature automatiche per l'emissione dei biglietti, a seguito della scadenza dei relativi contratti di noleggio che prevedevano anche il servizio di manutenzione, e minori costi sostenuti da Italferr S.p.A. (€ 2.006 mila);
- i costi per Pubblicità e marketing, che raggiungono l'importo di 35.951 mila Euro per il 2004, pur in diminuzione rispetto ai 36.505 mila Euro del 2003;
- i costi per Compensi organi sociali pari a 10.467 mila Euro nel 2004, con un notevole incremento di 5.978 mila Euro sul 2003 (di cui si è già riferito nel capitolo sulla organizzazione societaria);
- i costi per Viaggi e soggiorno che raggiunge i 44.108 mila Euro nel 2004, rispetto ai 33.155 mila Euro del 2003;
- i costi per Altre prestazioni di terzi che ammonta a 165.517 mila Euro nel 2004 con un rilevante incremento di 42.583 mila Euro rispetto all'esercizio precedente.

Cionondimeno il risultato operativo del 2004 è in sostanziale pareggio ottenuto grazie all'apporto di componenti straordinarie realizzate dalla vendita di immobili e terreni di *trading*.

Il valore della produzione è, comunque, in trend positivo e registra un aumento di circa 449 milioni di euro per il 2004, con un margine del valore lordo della produzione pari a 3,4 miliardi di Euro.

Sono sostanzialmente confermati sia il prodotto del traffico viaggiatori - che, dopo il lieve calo del 2003, registra un incremento per il 2004 - sia il prodotto del traffico merci e poste, che cresce di circa 75 milioni di Euro nel 2004.