

DETERMINAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

Determinazione n. 17/2002.

LA CORTE DEI CONTI

IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 23 aprile 2002;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti approvato con regio decreto 12 luglio 1934, n. 1214;

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

vista la legge n. 210 in data 17 maggio 1985, con la quale la Ferrovie dello Stato S.p.A. è stata sottoposta al controllo della Corte dei conti;

visti i bilanci di esercizio della S.p.A. suddetta relativi agli esercizi finanziari 1999 e 2000, nonché le annesse relazioni del Consiglio di amministrazione e del Collegio dei sindaci;

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere dottor Adolfo Teobaldo De Girolamo e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della S.p.A., per gli esercizi 1999 e 2000;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incombente, possa, a norma dell'articolo 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che dei bilanci di esercizio – corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perché ne faccia parte integrante;

PER QUESTI MOTIVI

comunica, a norma dell'articolo 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con i bilanci per gli esercizi 1999 e 2000 – corredati delle relazioni del Consiglio di amministrazione e del Collegio dei sindaci – della Ferrovie dello Stato S.p.A., l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della Società medesima.

ESTENSORE

Adolfo T. De Girolamo

PRESIDENTE

Luigi Schiavello

Depositata in Segreteria il 2 maggio 2002.

IL DIRIGENTE SUPERIORE

(Dr. Cataldo Potenzi)

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA
GESTIONE FINANZIARIA DI FERROVIE DELLO STATO S.P.A. PER
GLI ESERCIZI 1999 E 2000

S O M M A R I O

1. — PREMESSA	Pag.	13
2. — LE VICENDE SOCIETARIE ED IL QUADRO ISTITUZIONALE DI RIFERIMENTO ...	»	13
3. — IL GRUPPO F.S., LA SUA ARTICOLAZIONE E LE PRINCIPALI AREE DI INTERVENTO	»	19
4. — ORGANIZZAZIONE SOCIETARIA E <i>CORPORATE GOVERNANCE</i>	»	24
5. — LA PROGRAMMAZIONE DELL'ATTIVITÀ E L'INTERVENTO PUBBLICO SUL SERVIZIO	»	27
6. — L'ANDAMENTO DEI PRINCIPALI SETTORI OPERATIVI DI F.S. S.P.A.	»	35
7. — LE RISORSE UMANE ED I RELATIVI COSTI	»	38
8. — VICENDE GIUDIZIARIE E LEGALI	»	44
9. — I RISULTATI ECONOMICO-FINANZIARI DELLA GESTIONE DI FERROVIE DELLO STATO S.P.A.	»	47
9.1 — NOTAZIONI GENERALI E DI SINTESI. IL FONDO DI RISTRUTTU- RAZIONE DI CUI ALLA LEGGE N. 448 DEL 1998	»	47
9.2 — STATO PATRIMONIALE	»	53
9.3 — CONTO ECONOMICO	»	64
10. — IL BILANCIO CONSOLIDATO DEL GRUPPO	»	71
10.1 — NOTAZIONI GENERALI E DI SINTESI	»	71
10.2 — ANDAMENTO DELLA GESTIONE	»	78
11. — CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE	»	83

1. Premessa

La Corte dei conti ha riferito al Parlamento sulla gestione finanziaria di Ferrovie dello Stato S.p.A. fino al 1998¹.

Si procede ora al referto - in attuazione degli artt. 2 e 7 della legge 21 marzo 1958 n. 259 - sulla gestione finanziaria degli esercizi 1999 e 2000, nonché sulle vicende di maggior rilievo intervenute fino a data corrente.

2. Le vicende societarie ed il quadro istituzionale di riferimento

La Corte si è soffermata nelle precedenti relazioni al Parlamento sulle importanti vicende normative e sui fatti organizzativi che nell'ultimo quinquennio hanno interessato le Ferrovie dello Stato.

Dalla legge 17 maggio 1985, n. 210, che ha istituito l'Ente Ferrovie, in luogo dell'Azienda autonoma, si sono susseguiti mutamenti di grande rilievo.

A decorrere dal 12 agosto 1992, l'Ente è stato trasformato, con apposita delibera del CIPE, ai sensi del decreto-legge 11 luglio 1992, n. 333, convertito con modificazioni nella legge 8 agosto 1992, n. 359, in società per azioni², con l'unico azionista Stato che detiene il pacchetto azionario tramite il Ministero del Tesoro.

La Corte dei conti ha continuato ad esercitare il controllo, nelle modalità stabilite dalla normativa del 1985, in conformità ai principi affermati dalla Corte costituzionale nella sentenza n. 466 del 1993, secondo i quali la funzione della Corte permane nei confronti degli enti trasformati in società per azioni, se negli stessi sussista una partecipazione esclusiva, maggioritaria o di controllo dello Stato.

Nel corso del 1998 e 1999 FS ha attuato il processo di divisionalizzazione, con il quale l'originario modello accentrato di società per azioni è venuto a frazionarsi in rami aziendali (divisioni, per l'appunto) che rispondono all'Azienda, sulla base di una contabilità industriale, con i loro *budget*, i loro costi, i loro ricavi. Sono state così

¹ Si veda "Relazione della Corte dei conti al Parlamento sulla gestione finanziaria delle Ferrovie S.p.A. per l'esercizio 1998", in Atti parlamentari, XIII Legislatura, Doc. XV, n. 263.

² La denominazione completa della società è "Ferrovie dello Stato - Società di trasporti e servizi per azioni".

costituite la Divisione Passeggeri³, la Divisione Trasporto regionale⁴, la Divisione Cargo⁵, l'Unità Tecnologie Materiale Rotabile⁶.

A queste va aggiunta la Divisione Infrastruttura, che presiede alla Rete e ne cura l'attività di gestione e che è diventata, come si dirà più diffusamente in prosieguo, società nel 2001.

La divisionalizzazione è stata la prima fase del processo programmato per pervenire ad una configurazione strategica e ad un modello gestionale coerenti con i principi affermati nelle Direttive Europee (che postulano la separazione tra rete e servizio commerciale) e con le indicazioni del Governo (che ha richiesto una progressiva chiarificazione e trasparenza dei rapporti tra i vari settori aziendali).

Nel corso del 2000, si è dato avvio e largamente realizzato il processo di riorganizzazione societaria, con il trasferimento alla società controllata Trenitalia S.p.A. (già Italiana Trasporti Ferroviari S.p.A.)⁷ di tutte le attività afferenti al trasporto ferroviario, che risultano, così, totalmente separate, anche a livello societario, da quelle di gestione della infrastruttura.

Giova sottolineare ancora che la *societarizzazione* ha preso avvio dalle disposizioni della Direttiva 91/440/CEE del Consiglio del 29 luglio 1991⁸ che prevedono

³ Il trasporto dei passeggeri sulla lunga e media percorrenza è la missione della Divisione Passeggeri. Essa si traduce nell'offerta di servizi di qualità al mercato "vocazionale", costituito dalle aree territoriali e dai segmenti di mercato dove la ferrovia ha un vantaggio competitivo ed ha un'effettiva prospettiva di sviluppo.

⁴ La Divisione Trasporto Regionale gestisce il trasporto dei viaggiatori sulle brevi distanze, in ambito regionale e metropolitano, assicurando, in sintonia con gli Enti Locali, i collegamenti ferroviari concordati con lo Stato nel Contratto di Servizio.

⁵ La Divisione Cargo ha il compito di sviluppare il ruolo delle Ferrovie dello Stato come operatore del settore merci, in Italia e all'estero. Da essa dipende tutto il sistema di trasporto delle merci per ferrovia e la sua integrazione con le altre modalità di trasporto. L'obiettivo strategico affidato alla Divisione Cargo, nell'ambito della nuova società, è il risanamento e il rilancio del trasporto merci.

⁶ L'Unità Tecnologie Materiale Rotabile progetta, acquista e ristruttura veicoli ferroviari, giovandosi della sua esperienza nella sperimentazione e nel settore collaudi. È responsabile della manutenzione del parco veicoli delle Ferrovie dello Stato e di altre aziende private di trasporto su rotaia e su gomma.

⁷ Il verbale dell'Assemblea straordinaria di ITF S.p.A. che ha deliberato la modifica della denominazione sociale in Trenitalia S.p.A. è stato omologato in data 20 giugno 2000.

⁸ La stessa è stata seguita dalle direttive n. 18 e 19 del 1995 - che riguardano rispettivamente "le licenze delle imprese ferroviarie" e "la ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e la riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura" - ed è stata recepita nell'ordinamento italiano dal DPR n. 277 del 7 luglio 1998.

la separazione, almeno contabile, fra il gestore dell'infrastruttura ed il gestore dei servizi di trasporto. E ciò, a modifica di una politica comunitaria trentennale che aveva cercato di armonizzare la concorrenza tra i modi di trasporto, privilegiando quello ferroviario ed accettando che, in questo, tutti i costi fossero a carico dell'azienda di trasporto, con una tariffazione al costo marginale sociale d'uso delle infrastrutture. Il processo in atto è, altresì, conforme al modello delineato dalle Direttive governative del 30 gennaio 1997 (direttiva "Prodi") e del 18 marzo 1999 (direttiva "D'Alema") nelle quali si è preso atto del mutato orientamento a livello comunitario e della radicale inversione di tendenza per il settore del trasporto ferroviario, e si è imposta l'adozione del modello di separazione societaria sopraindicata.

Trenitalia S.p.A., resa operativa dal 1° giugno 2000, ha, in una prima fase, gestito in regime di affitto il ramo d'azienda e successivamente – a far tempo dal 1° dicembre 2000 – ne è divenuta definitiva cessionaria, incorporando le attività svolte dalla "Divisione Passeggeri", "Trasporto regionale" e "Cargo", nonché dall'"Unità tecnologie materiale rotabile". La nuova società – che è appartenuta integralmente a Ferrovie dello Stato fino al 30 giugno 2001 e ne è stata direttamente controllata – ha autonomia gestionale ed operativa e gestisce direttamente il traffico passeggeri e merci sulla rete ferroviaria italiana.

Il processo di riarticolazione societaria è però stato ulteriormente portato avanti e F.S. ha predisposto, con riferimento alla data del 30 novembre 2000, il progetto di scissione del complesso aziendale composto dai rami d'azienda "Corporate"⁹ e "Centro Servizi"¹⁰ (già USARU) da F.S. S.p.A. in favore della "F.S. Holding S.r.l.", società costituita dalla F.S. S.p.A., in qualità di socio unico, con atto notarile in data 15 dicembre 2000, e poi ceduta integralmente al Tesoro¹¹. La Società ha per finalità statutarie: a) la realizzazione e la gestione di reti di infrastruttura per il trasporto

⁹ Comprende l'attività di regolazione, di indirizzo e di controllo (a livello strategico, politico e formale) all'interno di FS e verso le società del Gruppo, nel rispetto delle autonomie societarie e della separazione di ruoli e responsabilità tra attività infrastrutturali e attività di trasporto, secondo lo schema di organizzazione in divisioni adottato già dall'anno 1999.

¹⁰ Provvede all'erogazione di servizi comuni a supporto del *core business*, forniti a FS e alle Società operative del Gruppo.

¹¹ Il capitale sociale di tale società, pari a 10.000 Euro, è stato, infatti, ceduto da FS al Ministero del Tesoro, bilancio e programmazione economica, con atto notarile in data 1° marzo 2001 e per un corrispettivo equivalente al valore nominale dello stesso.

ferroviario; b) lo svolgimento dell'attività di trasporto, prevalentemente su rotaia, di merci e di persone, ivi compresa la promozione, attuazione e gestione di iniziative e servizi nel campo dei trasporti; c) lo svolgimento di ogni altra attività strumentale, complementare e connessa a quelle suddette, direttamente o indirettamente, ivi comprese espressamente quelle di servizi alla clientela e quelle volte alla valorizzazione dei beni posseduti per lo svolgimento delle attività di cui alle lett. a) e b).

Contestualmente alla scissione parziale¹², deliberata dall'Assemblea straordinaria del 9 aprile 2001, la società scissa, e cioè F.S. S.p.A. ha assunto la denominazione sociale di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) (chiamata correntemente *Infrastruttura*) e, sulla base di modificazioni statutarie deliberate dall'Assemblea straordinaria del 9 aprile 2001, continua a provvedere istituzionalmente alla realizzazione ed alla gestione di reti di infrastruttura per il trasporto ferroviario. Con la scissione, che ha efficacia giuridica dal 1° luglio 2001, si è anche determinato il passaggio di Trenitalia da RFI (già Ferrovie dello Stato S.p.A.) a Ferrovie Holding S.r.l.

In prosieguo, secondo il piano completo di riarticolazione ed in tempi non brevissimi, per le procedure da esperire ai sensi dell'art. 2343 del c.c., la Società scissa (la parte rimanente di FS S.p.A., e cioè RFI) formerà oggetto di conferimento in natura a F.S. Holding.

Il Ministero del Tesoro, Bilancio e Programmazione Economica (oggi Ministero dell'Economia e delle Finanze) con lettera del 31 luglio 2000, ha posto tra le condizioni per l'approvazione del progetto di scissione parziale che:

- fosse determinato con precisione, da parte di FS il periodo di transizione nel quale Infrastruttura "sarebbe stata partecipata al 100% dal Tesoro";
- FS assumesse l'impegno formale e sostanziale del rigoroso rispetto della tempistica, in modo da limitare al minimo indispensabile il controllo diretto della Società per l'Infrastruttura da parte del Tesoro.

¹² L'atto definitivo di scissione parziale è stato formalizzato con rogito notarile del 21 giugno 2001, con effetto giuridico dal 1° luglio 2001 ed effetto contabile retroattivo dal 1° gennaio 2001; l'efficacia della scissione, ai sensi dell'art. 2504-decies I comma c.c., coincide con il primo giorno del mese successivo all'ultima delle iscrizioni dell'atto nell'ufficio del registro delle imprese di Roma.