

Il sistema di incentivazione è regolato dal Comitato per i compensi degli amministratori, istituito in data 8 marzo 2001; gli obiettivi stabiliti per l'incentivo vengono successivamente verificati dal Consiglio di amministrazione.

I compensi annui per lo svolgimento di funzioni anche in imprese consolidate, indicati nella nota integrativa, sono i seguenti:

500 migliaia di euro per il 2001 e 932 migliaia di euro per il 2002 per il Consiglio d'amministrazione;

246 migliaia di euro per il 2001 e 179 migliaia di euro per il 2002 per il Collegio dei sindaci.

Per la partecipazione ai soli organi della Capogruppo, i compensi indicati nella nota integrativa risultano rispettivamente di 413 migliaia di euro per il 2001 e 898 migliaia di euro per il 2002 per il Consiglio d'amministrazione; di 108 migliaia di euro per ciascuno dei due anni per il Collegio dei sindaci.

Gli importi riportati nella nota integrativa – indicazione che resta facoltativa per le Società non quotate in borsa - comprendono gli emolumenti in senso stretto e non il "bonus" incentivante corrisposto all'Amministratore delegato.

Con riguardo al profilo organizzativo, si è già riferito nella precedente relazione, che, in concomitanza con il completamento della riorganizzazione societaria, sono state predisposte e diramate dall'Amministratore delegato della Capogruppo comunicazioni organizzative – quali quella del 5 febbraio 2001 sul "ruolo della Holding del Gruppo FS in assetto multisocietario", ovvero quella del 30 marzo 2001 su "Finanza, controllo e partecipazioni" ovvero ancora quella del 23 maggio 2001 sulle "Risorse umane"- con le quali si tende a definire il complesso delle regole sulla base delle quali devono svolgersi i rapporti tra le varie società operative e la Holding, cui è assicurato concretamente il potere di definizione degli obiettivi strategici e del processo di pianificazione e controllo, a livello economico, patrimoniale, finanziario e di investimento.

E' stata avviata presso la Capogruppo e le società controllate la realizzazione dei modelli di organizzazione e gestione previsti dal d. l.vo 8 giugno 2001, n. 231 (sulla "Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica").

Il Consiglio di amministrazione di Ferrovie dello Stato S.p.A. ha deliberato i criteri generali per la nomina dell'Organismo di vigilanza presso le società del Gruppo e gli specifici compiti da assegnare allo stesso per l'attuazione degli adempimenti previsti dal decreto legislativo. Per la Capogruppo le responsabilità sono state attribuite ad un apposito organismo (Audit Committee) costituito nel mese di ottobre 2002, con il compito di svolgere funzioni consultive e propositive nei confronti del Consiglio di amministrazione stesso in materia di vigilanza sull'andamento della gestione.

Per le società controllate i rispettivi Consigli di amministrazione si sono conformati alla disposizione di Gruppo emanata a seguito della predetta delibera consiliare ed hanno provveduto ad emettere apposite comunicazioni organizzative per l'assegnazione delle responsabilità di Organismo di vigilanza.

## **6. La gestione delle risorse umane ed i relativi costi**

La considerazione degli elementi del costo della gestione delle risorse umane nel periodo richiede una precisazione preliminare, e cioè che la ristrutturazione societaria, completatasi nel periodo 2001-2002, ha anche determinato la necessità di una ridistribuzione del personale del Gruppo.

Conseguentemente non sono, in parte, possibili e non sono, comunque, significativi raffronti e serie storiche per le singole società.

Ci si limita, pertanto, a far notare che 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 biennio precedente (112.018 al 31 dicembre 1999 e 106.168 dipendenti al 31 dicembre 2000).

Il costo globale del lavoro ed i costi retributivi per il personale del Gruppo sono stati i seguenti:

	<i>(In milioni di euro)</i>	
	<b><u>2001</u></b>	<b><u>2002</u></b>
Costo del lavoro	4.590	4.352
Costi retributivi	3.395	3.212
Incidenza percentuale del costo del lavoro sui costi operativi	63,8 %	63,3 %

Più dettagliatamente:

	<i>(In migliaia di euro)</i>	
	<b><u>2001</u></b>	<b><u>2002</u></b>
Salari e stipendi	3.395.445	3.211.897
Oneri sociali	873.645	818.338
Trattamento di fine rapporto	313.117	299.379
Altri costi	7.455	22.399
Totale	4.589.662	4.352.013

	<i>(In migliaia di euro)</i>	
	<b><u>2001</u></b>	<b><u>2002</u></b>
<u>Retribuzione media</u>	32,97	31,30
Retribuzioni	3.395.445	3.211.897
Consistenza al 31.12	102.982	102.607

Dai dati sopra riportati, si rileva che il costo totale del lavoro per il Gruppo, pari nel 2002 a 4,3 miliardi di euro, ha avuto una diminuzione di 237,6 milioni di euro.

Per i costi retributivi, insieme alla riduzione della spesa complessiva, si è determinata anche una diminuzione della retribuzione media (del 5 %).

Le voci di spesa per il personale di Ferrovie dello Stato S.p.A., di RFI S.p.A. e di Trenitalia S.p.A. sono riportate dettagliatamente nelle tabelle 1, 2 e 3, che seguono.

Nel ribadire la scarsa significatività delle rappresentazioni contabili per FS S.p.A. - operativa quale Capo Gruppo dal 1° luglio 2001<sup>25</sup> e cessionaria di una quota del personale di "Ferrovie dello Stato Società di Trasporti e Servizi per Azioni"<sup>26</sup> nel 2001, ceduto, in parte, nel 2002, a Metropolis S.p.A. - si evidenzia che per RFI e Trenitalia è, invece, possibile un raffronto con i dati del 2000. In tale comparazione è degno di nota che la retribuzione media per Trenitalia si attesta tra i 33,4 mila euro del 2002 ed i 30,1 mila del 2000 (rilevati dal referto 2000<sup>27</sup> nel quale si sono riportati i dati congiunti di Trenitalia e RFI).

La retribuzione di RFI S.p.A. è in tendenziale diminuzione, con un importo medio di circa 32 mila euro per il 2002.

Di rilievo appare la circostanza che in data 16 aprile 2003 è stato sottoscritto tra le parti (Agens, Confindustria ed organizzazioni sindacali) l'Accordo per la definizione del nuovo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro di settore delle attività ferroviarie<sup>28</sup>, il Contratto aziendale e l'Accordo di confluenza al CCNL delle attività ferroviarie.

E' una fase di particolare importanza in quanto si è passati da una disciplina di derivazione pubblicistica ad una disciplina più funzionale alle dinamiche concorrenziali del mercato.

Il contratto collettivo nazionale di lavoro, in conformità degli indirizzi e dei contenuti del "Protocollo sulla politica dei redditi e dell'occupazione", sugli assetti contrattuali, sulle politiche del lavoro e sul sostegno al sistema produttivo del 23 aprile 2003, intende dare attuazione, nel settore ferroviario, alle indicazioni contenute nel "Patto sulle politiche di concertazione e sulle nuove regole delle relazioni sindacali per la trasformazione e l'integrazione europea del sistema dei trasporti" del 23 dicembre 1998. E ciò nella ricerca di soluzioni contrattuali in linea con le esigenze di nuove regole conseguenti ai processi di liberalizzazione e di apertura al mercato derivanti dall'applicazione delle normative europee; nella prospettazione della Capogruppo costituisce, in questo ambito, la realizzazione del

---

<sup>25</sup> Nonostante il nome in parte coincidente, la nuova Capogruppo è assai differente, sotto il profilo strutturale, dalla precedente Ferrovie dello Stato Società di Trasporti e Servizi per Azioni.

<sup>26</sup> Divenuta, come già detto, dalla medesima data, RFI S.p.A..

<sup>27</sup> Cfr. nota 1.

<sup>28</sup> Il contratto collettivo nazionale di lavoro del personale di FS S.p.A., scaduto il 31 dicembre 1999, non era stato ancora rinnovato per la complessità delle problematiche emerse, dovendosi trasformare un accordo nazionale, in precedenza aziendale, in un accordo "delle attività ferroviarie".

comune impegno in direzione di una semplificazione e razionalizzazione del sistema contrattuale nel settore dei trasporti.

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.

Per quanto riguarda le risorse umane, il Gruppo Ferrovie dello Stato ha proceduto, nel corso del 2002, nel consolidamento dei risultati conseguiti sulla strada del risanamento, dell'incremento di produttività, del miglioramento di processi e della reingegnerizzazione organizzativa.

La politica di formazione del personale, che è stata in questi ultimi anni una delle leve fondamentali nel perseguimento degli obiettivi di gruppo, è proseguita nel corso del 2002 su tre filoni di intervento e precisamente: l'attuazione di progetti strategici per il continuo *up-grading* delle competenze manageriali; il trasferimento delle conoscenze sul Gruppo Ferrovie dello Stato; lo sviluppo delle professionalità specifiche dei neo-assunti sul fronte delle politiche di gestione del personale.

Sono proseguiti gli interventi finalizzati allo sviluppo delle competenze e delle professionalità impiegate, attraverso attività volte alla valorizzazione della popolazione con qualifica di quadro ed alla individuazione, al suo interno, di risorse ad elevata potenzialità attraverso articolati strumenti di valutazione e percorsi di formazione specifica.

Tabella 1

**FERROVIE DELLO STATO S.p.A - Costo complessivo del personale**

Elementi di costo	2001			2002		
	Dirigenti	Altro personale	Totale	Dirigenti	Altro personale	Totale
<b>Retribuzioni</b>						
Competenze fisse	14.244	52.219	66.463	9.999	9.407	19.406
Straordinario	0	1.369	1.369	0	495	495
Trasferte	225	284	509	186	49	235
Competenze accessorie	16.044	6.066	22.110	18.197	1.223	19.420
Indennità di mancato preavviso	166	191	357	352	50	402
Totalretribuzioni	30.679	60.129	90.808	28.734	11.224	39.958
<b>Oneri sociali e previdenziali</b>						
Contributi all'INPS e altri Ist.Prev.li e acc.ti	3.750	750	4.500	3.798	369	4.167
Contributi all'INPS Fondo Speciale	3.218	14.157	17.375	2.594	2.461	5.055
Accantonamento e rivalutazione Fondo TFR	1.832	4.544	6.376	1.763	846	2.609
Rivalutazione indennità di buonuscita	308	1.429	1.737	212	209	421
Altri costi	0	2.171	2.171	0	198	198
Totali oneri sociali e previdenziali	9.108	23.051	32.159	8.367	4.083	12.450
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>39.787</b>	<b>83.180</b>	<b>122.967</b>	<b>37.101</b>	<b>15.307</b>	<b>52.408</b>

Nel corso del 2002 1.583 unità, tra altro personale e dirigenti, sono state trasferite alla Soc. Metropolis, con modifica della consistenza media del personale da 2.041 unità a 500 unità.

Tabella 2

## RFI - Costo complessivo del personale

(In migliaia di euro)

Elementi di costo	2000			2001			2002		
	Dirigenti	Altro personale	Totale	Dirigenti	Altro personale	Totale	Dirigenti	Altro personale	Totale
<b>Retribuzioni</b>									
Competenze fisse	51.957	1.759.566	1.811.523	23.712	984.106	1.007.818	22.118	865.790	887.908
Straordinario	48	86.636	86.684	0	47.737	47.737	0	50.054	50.054
Trasferte	1.046	24.220	25.266	528	18.279	18.807	556	18.826	19.382
Competenze accessorie	21.917	249.081	270.998	6.409	145.187	151.596	6.277	125.219	131.496
Indennità di mancato preavviso	852	3.384	4.236	0	3.141	3.141	0	2.610	2.610
<b>Totale retribuzioni</b>	<b>75.820</b>	<b>2.122.887</b>	<b>2.198.707</b>	<b>30.649</b>	<b>1.198.450</b>	<b>1.229.099</b>	<b>28.951</b>	<b>1.062.499</b>	<b>1.091.450</b>
<b>Oneri sociali e previdenziali</b>									
Contributo al F.do Spec. INPS	12.954	474.925	487.879	6.743	275.450	282.193	6.465	230.964	237.429
Contributi all'INPS e altri Ist.Prev.li e acc.ti	7.113	57.871	64.984	1.918	30.136	32.054	1.867	42.689	44.556
Accantonamento e rivalutazione Fondo TFR	5.226	146.842	152.068	2.158	86.153	88.311	2.258	78.895	81.153
Rivalutazione indennità di buonuscita	1.889	58.705	60.594	829	27.739	28.568	764	23.855	24.619
Altri costi	0	6.154	6.154	0	1.224	1.224	0	18.422	18.422
<b>Totali oneri sociali e previdenziali</b>	<b>27.182</b>	<b>744.497</b>	<b>771.679</b>	<b>11.648</b>	<b>420.702</b>	<b>432.350</b>	<b>11.354</b>	<b>394.825</b>	<b>406.179</b>
<b>TOTALE GENERALE</b>	<b>103.002</b>	<b>2.867.384</b>	<b>2.970.386</b>	<b>42.297</b>	<b>1.619.152</b>	<b>1.661.449</b>	<b>40.305</b>	<b>1.457.324</b>	<b>1.497.629</b>
<b>Retribuzione media</b>									
Retribuzioni	2.198.707	1.229.099	1.091.450						
Consistenza media	45.006	38.501	36.754						
Retribuzione media	48,85	31,92	29,69						
% su anno precedente	0,00	-34,65	-6,98						

Tabella 3

(In migliaia di euro)

**TRENITALIA - Costo complessivo del personale**

Elementi di costo	2000			2001			2002		
	Dirigenti	Altro personale	Totale	Dirigenti	Altro personale	Totale	Dirigenti	Altro personale	Totale
<b>Retribuzioni</b>									
Competenze fisse	13.900	887.532	901.432	25.103	1.461.508	1.486.611	25.187	1.391.198	1.416.385
Straordinario	14	79.778	79.792	0	130.714	130.714	0	149.810	149.810
Trasferte	384	6.558	6.942	785	9.930	10.715	826	10.860	11.686
Competenze accessorie	5.094	100.623	105.717	8.235	255.374	263.609	9.860	266.644	276.504
Indennità di mancato preavviso	0	3.463	3.463	474	6.375	6.849	46	3.831	3.877
<b>Totale retribuzioni</b>	<b>19.392</b>	<b>1.077.954</b>	<b>1.097.346</b>	<b>34.597</b>	<b>1.863.901</b>	<b>1.898.498</b>	<b>35.919</b>	<b>1.822.343</b>	<b>1.858.262</b>
<b>Oneri sociali e previdenziali</b>									
Contributi all'INPS e altri Enti	5.087	285.694	290.781	9.875	478.218	488.093	10.474	456.674	467.148
Accantonamento e rivalutazione Fondo TFR	1.362	80.370	81.732	2.392	129.645	132.037	2.668	128.855	131.523
Rivalutazione indennità di buonuscita	457	32.885	33.342	704	41.005	41.709	676	39.015	39.691
Altri costi	0	1.491	1.491	0	1.881	1.881	0	1.804	1.804
<b>Totali oneri sociali e previdenziali</b>	<b>6.906</b>	<b>400.440</b>	<b>407.346</b>	<b>12.971</b>	<b>650.749</b>	<b>663.720</b>	<b>13.818</b>	<b>626.348</b>	<b>640.166</b>
<b>TOTALE GENERALE (2)</b>	<b>26.298</b>	<b>1.478.394</b>	<b>1.504.692</b>	<b>47.568</b>	<b>2.514.650</b>	<b>2.562.218</b>	<b>49.737</b>	<b>2.448.692</b>	<b>2.498.429</b>
<b>Retribuzione media</b>									
	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>						
Retribuzioni	1.097.346	1.898.498	1.858.262						
Consistenza media (1)	61.231	56.801	58.021						
Retribuzione media	17,92	33,42	32,02						
% su anno precedente		86,50	-4,18						

1) I dati tengono conto del personale distaccato da altre società, in misura non significativa, ed operante in Trenitalia.

2) Resta la difficoltà di una valutazione comparativa dei dati in quanto il c/economico presenta dati disomogenei nel confronto fra i due esercizi 2001 e 2000, riferendosi i primi a 12 mesi di gestione e i secondi a soli 7 mesi.

## 7. Contenzioso e vicende giudiziarie e legali

Nel 2002 e 2003 si rileva un trend positivo per il contenzioso giuslavoristico delle Società del Gruppo sia sotto il profilo del numero delle controversie pendenti, che sono in notevole diminuzione (dalle 62.885 del 1998 alle 34.183 del 2002 ed alle 29.298 del 2003) sia sotto il profilo dei nuovi ricorsi notificati (10.613 nel 2002 e 7.349 nel 2003), sia, infine, sotto il profilo dell'esito dei giudizi, che risultano largamente favorevoli alle aziende (nella misura del 72 % per il 2002 e dell'85 % per il 2003).

Nel corso del periodo in considerazione sono intervenute anche talune pronunce di rilievo del giudice amministrativo.

Il Consiglio di Stato - Sez. V, con sentenza n. 837 dell'11 luglio 2003, ha annullato la sentenza del TAR Lazio, Sez. III ter, n. 8203, pubblicata il 26 settembre 2002, che aveva annullato, previa affermazione della giurisdizione del giudice amministrativo e previa dichiarazione dell'ammissibilità del ricorso, il bando di gara, in data 25 settembre 2001, della Grandi Stazioni S.p.A., per lavori da eseguirsi in una parte di un edificio del complesso immobiliare della stazione Termini di Roma<sup>29</sup>.

Il Giudice di primo grado aveva ritenuto che Grandi Stazioni fosse da considerare "organismo di diritto pubblico" - in dipendenza di quanto stabilito dall'art. 2, comma 1, lett.. a), d. lgs. 158/1995 - e "impresa pubblica", in dipendenza di quanto stabilito dalla lett. b) della stessa norma; conseguentemente aveva ritenuto viziata la procedura di affidamento dei lavori, che avrebbe dovuto conformarsi alle disposizioni comunitarie e nazionali<sup>30</sup>.

Il Consiglio di Stato, ricordate le condizioni richieste dalla normativa comunitaria per la individuazione dell'organismo di diritto pubblico (ed in particolare, quelle poste dalla dir.va n. 93/37CEE del 14 giugno 1993, all'art. 2, comma 6<sup>31</sup>), non ha condiviso la tesi del primo giudice in quanto ha escluso che si possa ritenere che Grandi Stazioni sia stata istituita per soddisfare specificatamente bisogni di interesse generale non aventi carattere industriale o commerciale. Non rinvenendo l'inerenza dell'attività a bisogni di

---

<sup>29</sup> Il TAR Lazio aveva annullato il bando di gara della Grandi Stazioni S.p.A. in data 25 settembre 2001, riguardante "lavori di recupero ed adeguamento funzionale dei piani" dal secondo al quinto dell'edificio della stazione "Termini", prospiciente il piazzale ad essa antistante. Si trattava di lavori edili, per un importo complessivo dell'appalto indicato in circa otto milioni di euro.

<sup>30</sup> Inoltre, e comunque, le opere in discussione, ad avviso del TAR, erano da ricondurre fra quelle cui si applica la legge 11 febbraio 1994, n. 109, tenuto conto di quanto stabilisce l'art. 2, comma 2, lett. b) della stessa legge, e di quanto stabiliscono l'art. 8, comma 6 del d. lgs. n. 158/1995 ed il relativo regolamento attuativo, emanato con il d.p.c.m. 5 agosto 1997, n. 517.

<sup>31</sup> La direttiva precisa che l'organismo di diritto pubblico a) deve possedere personalità giuridica; b) deve essere finanziato, per la sua attività, in misura maggioritaria dallo Stato o da altri enti pubblici o da altri organismi di diritto pubblico, oppure che la sua gestione o la nomina di taluni suoi organi rispondano a determinati requisiti; c) deve essere stato istituito per soddisfare specificamente bisogni di interesse generale privi di carattere industriale o commerciale. E le condizioni devono concorrere tutte contemporaneamente.

interesse generale, ha escluso che nella fattispecie fossero applicabili procedure ad evidenza pubblica<sup>32</sup>.

Risultano, altresì, vicende giudiziarie e legali che di seguito si ritiene utile riportare.

Le indagini ed i conseguenti procedimenti giudiziari avviati dalle Procure di Roma, Perugia, Milano ed altre nei precedenti anni, nei confronti di alcuni rappresentanti ed ex rappresentanti di società del Gruppo, per reati a connotazione pubblicistica prevalentemente concernenti l'affidamento di appalti e forniture, e già segnalati nella Relazione sulla gestione dei precedenti esercizi, sono proseguiti senza evoluzioni significative pregiudizievoli per le società e il Gruppo.

Al riguardo si rammenta che in molti di essi, ricorrendone le circostanze, la Società si è costituita parte civile.

Relativamente ai procedimenti aventi ad oggetto malattie professionali derivanti dalla esposizione, in passato, di lavoratori ad amianto, occorre segnalare che, in aggiunta ai procedimenti di Bologna e Torino, di cui si è riferito nella Relazione sulla gestione del precedente esercizio, ulteriori indagini sono state avviate da altre Procure. In ragione di ciò, la Società ha ritenuto prudentiale effettuare un ulteriore stanziamento a fronte dei possibili oneri che ne potranno derivare.

Per gli incidenti ferroviari occorsi rispettivamente il 21 febbraio 2002 a Chiasso ed il 20 luglio 2002 a Rometta Marea (Messina), così come per l'incidente occorso nel 1997 a Piacenza, in relazione al quale è in corso un procedimento penale, e per gli altri incidenti verificatisi in passato, è da tener presente che, secondo quanto riferito dalla Società, per le eventuali responsabilità civili che dovessero emergere a carico di Trenitalia o RFI (già Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni), sussiste copertura assicurativa.

Sono tuttora in corso le indagini avviate dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Firenze a carico, tra gli altri, di legali rappresentanti di Italferr e Tav, aventi ad oggetto contestazioni relative alle negative interferenze sulla conservazione delle falde acquifere dei lavori di scavo nella tratta Alta Velocità/Alta Capacità Bologna-Firenze.

Sulla base di quanto comunicato da Ferrovie S.p.A., non si sono avuti sviluppi pregiudizievoli, per la Società e per il Gruppo, negli altri procedimenti con risvolti in sede penale di cui si è anche riferito nella Relazione sulla gestione del precedente esercizio (tra essi, quello avviato dalla Procura di Mondovì in relazione a denunciate irregolarità nel percorso di taluni convogli ferroviari ed avarie al materiale rotabile, e quello avviato

---

<sup>32</sup> In altre fattispecie (V Sez. 10 aprile 2000, n. 2078; VI Sez. 2 marzo 2001, n. 1206 e 24 settembre 2001, n. 2001), il Consiglio aveva stabilito che l'inerenza di un'attività a bisogni di interesse generale conduce all'applicabilità delle procedure ad evidenza pubblica, ove si faccia luogo al conferimento della stessa attività a terzi, da parte di organismi di diritto pubblico.

dalla Procura di Milano in relazione ad una illecita sottrazione di materiale ferroviario  
dismesso).

### 8. Contribuzioni 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 programma<sup>33</sup> e dal contratto di servizio pubblico<sup>34</sup>.

Sul contratto di programma per il periodo 2001-2005, approvato dal CIPE in data 4 aprile 2001, si è riferito diffusamente nella precedente relazione al Parlamento<sup>35</sup> ed alla stessa si rinvia.

Si aggiunge che la legge 28 dicembre 2001, n. 448 (legge finanziaria 2002) ha stanziato sul capitolo 7122 del Ministero del bilancio e della programmazione economica, in conformità alle disposizioni dell'art. 2, comma 14, della legge n. 662 del 1996, 4.607 milioni euro, ripartiti in tre anni, quale apporto al capitale sociale delle Ferrovie dello Stato.

In relazione a tale previsione, è stato predisposto il Primo Addendum al Contratto di programma 2001/2005 che, approvato dal CIPE (Delibera 66/2002) e dalle Commissioni parlamentari, è stato sottoscritto il 24 ottobre 2002. Tale Addendum finalizza i finanziamenti ad una serie di interventi, già in precedenza previsti e che non avevano copertura finanziaria, così suddivisi:

- il 59% ( pari a circa 2.718 milioni di euro) è destinato agli interventi AV/AC sulla direttrice Torino-Milano-Napoli; in particolare, considerato che per gli interventi sulle tratte la quota a carico dello Stato è del 40% e del 100% per i nodi, è stato previsto l'avvio dell'attività di costruzione della tratta Torino-Novara e il completamento della tratta Torino-Milano, nonché l'avvio del programma relativo al nodo di Firenze;
- il 22% circa (pari a circa 1.014 milioni di euro) è destinato ad interventi di manutenzione straordinaria al fine di migliorare l'affidabilità dell'infrastruttura ferroviaria con interventi anche sulle tecnologie (previsti oltre 500 milioni di euro);
- il 13% per interventi già previsti dal Piano d'impresa 1999/2003 e nel Contratto di programma;
- il 5% ( pari a circa 230 milioni di euro) è la quota prevista per gli interventi facenti parte dei nuovi programmi di sviluppo della rete;

<sup>33</sup> 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 della infrastruttura, 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.

<sup>34</sup> Con il contratto di servizio lo Stato acquista 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.

<sup>35</sup> Si veda citata "Relazione della Corte dei conti al Parlamento sulla gestione finanziaria delle Ferrovie S.p.A. per gli esercizi 1999-2000", capitolo 5.

- l'1 % (pari a circa 46 milioni di euro) è la quota destinata alla ricerca ed alla sperimentazione, al programma di risanamento acustico ed ambientale ed ai progetti di miglioramento della sicurezza nelle lunghe gallerie.

E' ancora da considerare che, con riguardo alle 20 nuove opere previste dalla legge n. 443/2001, c.d. "Legge Obiettivo", ed in relazione alla necessità di disporre, nel più breve tempo possibile, di infrastrutture nuove, adeguate o potenziate, è stato previsto nell'Addendum un impegno per il gestore della rete infrastrutturale di accelerare le fasi di progettazione e realizzazione delle opere finanziate, (specialmente per quanto attiene a quelle relative alla sicurezza), nonché di sviluppare le funzioni di monitoraggio degli investimenti e di puntuale verifica dei costi e dei tempi di realizzazione delle opere finanziate.

Inoltre, per quanto concerne i contributi in conto esercizio, la Legge Finanziaria 2002 ha stanziato circa 1.535 milioni di €.

Sempre al 31/12/2002, gli ulteriori fabbisogni per oneri in conto esercizio ed investimenti sulla sola rete convenzionale (escluso, cioè, il sistema AV/AC) sono stati quantificati in 18.157 milioni di €.

Per quanto concerne, invece, gli investimenti del progetto AV/AC, le modalità relative ai futuri finanziamenti sono state modificate dalle disposizioni dell'art.75 della legge 27 dicembre 2002, n. 289 (legge Finanziaria 2003), in base al quale "Infrastrutture" S.p.A. (ISPA)<sup>36</sup> provvede prioritariamente a finanziare dette opere.

Si riporta, qui di seguito, il quadro globale delle contribuzioni pubbliche assegnate al Gruppo FS nel periodo 1997-2002.

#### **Contributi assegnati al Gruppo F.S. negli anni 1997-2002**

	Contributi da contratto di servizio pubblico ricevuti da enti locali	Contributi da contratto di servizio pubblico ricevuti dallo Stato	Contributi da contratto di programma ricevuti dallo Stato	<b>Totale</b>
<b><i>In Euro</i></b>				
1997	4.921.834	1.430.865.014	390.626.824	1.826.413.672
1998	7.044.989	1.510.274.910	1.691.757.864	3.209.077.763
1999	6.531.630	1.511.875.926	1.430.585.610	2.948.993.167
2000	21.506.000	1.612.961.519	1.449.627.893	3.084.095.412
2001 (*)	1.272.944.000	527.044.000	1.477.583.000	3.277.571.000
2002 (*)	1.274.313.000	480.563.000	1.452.892.000	3.207.768.000

(\*) 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.

<sup>36</sup> Istituita con Legge n. 112 del 15 giugno 2002, con azionista unico la Cassa Depositi e Prestiti , per finanziare grandi opere pubbliche.

Può notarsi che, dopo il notevole incremento dell'esercizio 1998, le entrate risultano sostanzialmente costanti, in valore assoluto, e nel 2002 si sono ridotte di circa 69 milioni di Euro rispetto all'esercizio precedente.

Di contro, è proseguita la realizzazione del programma di investimenti che, come evidenziato anche dalla Capogruppo nella relazione al bilancio d'esercizio per il 2002, raggiungono i 4,8 miliardi di Euro nel 2001 ed i 5,5 miliardi di Euro nel 2002.

In particolare il quadro degli investimenti del Gruppo, nel periodo 1997-2002, in un significativo raffronto con le contribuzioni pubbliche ricevute, è il seguente:

	<b>Investimenti</b>	<b>Entrate da contribuzioni pubbliche</b>
<i>In milioni di Euro</i>		
1997	2.759	1.826,4
1998	3.394	3.209,0
1999	3.527	2.948,9
2000	3.798	3.084,0
2001	4.845	3.277,5
2002	5.504	3.207,7

Si riscontra dai sussintesi dati che la capacità di investimento del Gruppo è raddoppiata rispetto al 1997 e che nel 2002 è cresciuta del 13,6 % rispetto al 2001.

I 5,5 miliardi di euro investiti nel 2002 sono stati destinati ad interventi di potenziamento e di mantenimento in efficienza della rete, di acquisto e riqualificazione del materiale rotabile per migliorare la qualità dell'offerta, di sviluppo e di ammodernamento tecnologico della rete e dei rotabili.

In particolare, sono stati spesi 2.046 milioni di euro per la rete convenzionale, 2.290 milioni di euro per la realizzazione delle nuove linee Alta Velocità/Alta Capacità e 1.058 milioni di euro per il miglioramento delle prestazioni dei treni e del comfort di viaggio.

Gli investimenti sulla rete convenzionale hanno riguardato il potenziamento delle direttrici (per il 25 %), interventi per la fluidificazione dei traffici nei nodi ferroviari (per il 19 %), la manutenzione straordinaria dell'infrastruttura ed interventi diffusi sul territorio (per il 56 %).

Nonostante il volume degli investimenti, è indubbio che la situazione della rete infrastrutturale continua a richiedere adeguati ed urgenti interventi; basti considerare al riguardo che, ancora nel 2002, su 16.000 km di linea, solamente 6.200 km hanno il doppio binario e che anche nella realizzazione del fondamentale progetto Alta velocità si vanno notevolmente dilatando i tempi di completamento delle opere rispetto alle previsioni iniziali.

Si evidenzia, infine, che i costi sostenuti dal Gruppo, nel corso del 2002, per le attività di ricerca e sviluppo sono stati pari a circa 49 milioni di Euro.

**9. I risultati economico-finanziari della gestione del Gruppo Ferrovie dello Stato**

**9.1 Notazioni generali e di sintesi sul bilancio consolidato**

Le trasformazioni intervenute nelle Società del Gruppo nel periodo 2000-2002, di cui si è dianzi detto - con il completamento della ristrutturazione ed il 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) - rendono scarsamente significativi raffronti tra i dati di bilancio delle singole società.

Documento contabile di fondamentale rilevanza, per la permanente comparabilità - anche in questa fase di transizione - rimane, invece, il bilancio consolidato, che richiede, più che in passato, attenta considerazione, ai fini di un giudizio compiuto sulla gestione.

Ciò posto, si espongono, sinteticamente, nei prospetti che seguono, i risultati economici del Gruppo F. S. ed i principali elementi patrimoniali, desunti dal bilancio consolidato, per gli esercizi 2000-2002:

**Sintesi dati Bilancio consolidato Gruppo F.S.**

	<i>(importi in migliaia di euro)</i>		
	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>
Valore della produzione	<b>8.397.661</b>	<b>9.225.312</b>	<b>10.013.488</b>
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4.780.216	5.110.038	5.084.552
Costi della produzione prima degli amm.ti, svalutazioni, accant.ti ed altri	<b>7.006.837</b>	<b>7.143.711</b>	<b>6.702.351</b>
Margine del valore della produzione prima degli amm.ti svalutazioni	1.390.824	2.081.601	3.311.137
Ammortamenti, svalutazioni, accant.ti ed oneri diversi di gestione	2.206.126	1.871.866	3.002.459
Margine del valore della produzione	<b>-815.302</b>	<b>209.735</b>	<b>308.677</b>
Proventi ed oneri finanziari	37.226	-104.130	-84.221
Rettifiche di valore di attività finanziarie	2.504	3.921	-6.698
Proventi ed oneri straordinari	278.197	119.514	36.404
Risultato prima delle imposte	-497.375	229.040	254.162
Imposte sul reddito d'esercizio	185.369	200.306	177.571
<b>Utile (Perdita) di esercizio</b>	<b>-682.744</b>	<b>28.734</b>	<b>76.591</b>
<b>Utile (Perdita) di pertinenza di terzi</b>	<b>-6.659</b>	<b>-12.396</b>	<b>-8.970</b>
<b>Utile (Perdita) di pertinenza del gruppo</b>	<b>-689.403</b>	<b>16.338</b>	<b>67.621</b>