

nell'ambito della Cabina di Regia per la mobilità istituita con l'intesa del 14 luglio presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri.

4.7 Sicurezza sul lavoro

Ferrovie dello Stato S.p.A. evidenzia nei propri documenti che la sicurezza del lavoro è parte integrante della cultura industriale del Gruppo ed elemento fondante del "sistema ferrovie" che è nato con finalità primarie di servizio pubblico e che richiede, per la peculiarità del trasporto ferroviario, il rigoroso rispetto dei regolamenti di sicurezza e l'impiego di specifiche tecnologie.

Nel triennio 2004-2006 le società del Gruppo riferiscono di aver continuato, in una logica di attenzione costante e continua nel campo della sicurezza, a sviluppare azioni ed iniziative di prevenzione avvalendosi di attività di natura formativa e organizzativa, attraverso l'innovazione tecnologica.

In tale contesto si è ampliata la collaborazione con enti pubblici di rilievo nazionale, ISPESL, CNR e INAIL con lo scopo di aggiornare ed elaborare, sulla base delle conoscenze tecnico-scientifiche e delle migliori pratiche, linee guida su rischi specifici.

Nell'aprile 2005, il Gruppo FS e l'INAIL hanno siglato un Protocollo di intesa con l'obiettivo di sviluppare rapporti di collaborazione su iniziative di miglioramento della sicurezza nei luoghi di lavoro.

Nel 2006 si è realizzato, con la collaborazione del CNR, il progetto THORAD, per la definizione di un protocollo per la detossificazione delle traverse in legno dei binari.

È continuato l'impegno di Ferrovie per dotarsi di sistemi di gestione delle attività di sicurezza del lavoro e ambiente integrati con i sistemi di gestione dei principali processi di business delle società; oltre la metà delle 128 Unità Produttive, presenti nel Gruppo, sono certificate in materia di sicurezza del lavoro. In merito, nel 2006 la società Rete Ferroviaria Italiana ha ottenuto, per tutte le unità produttive in cui è articolata, da parte della società TUV, la certificazione del sistema integrato gestione sicurezza che abbraccia a "360 gradi" la sicurezza dell'esercizio ferroviario, la qualità, la protezione dell'ambiente e la sicurezza del lavoro, secondo gli standard ISO 9001, ISO 14000, ISO 18000.

L'attività di formazione tende al costante aggiornamento professionale del personale con iniziative sui rischi specifici come il progetto di "Guida Sicura" rivolto alla formazione del personale addetto alla guida degli automezzi su strada e la annuale "Campagna della sicurezza del lavoro" incentrata su temi specifici.

Nell'anno 2006 l'attività di informazione si è arricchita con la creazione della sezione Sicurezza del Lavoro sul portale intranet del Gruppo per la diffusione di eventi, normative, indirizzi e migliori pratiche che riguardano la prevenzione sul lavoro.

Un notevole contributo alla sicurezza del lavoro dovrebbe derivare dagli investimenti tecnologici in atto per il rinnovo del sistema ferroviario.

In merito alla sicurezza negli appalti per la realizzazione di grandi opere infrastrutturali, i principali committenti del Gruppo, RFI e Italferr, si sono fatti promotori di accordi con gli Organi di Vigilanza - Regioni, Prefetture e ASL - per promuovere un approccio coordinato fra i soggetti che a vario titolo si occupano di sicurezza, al fine di garantire la realizzazione delle opere nel rispetto dei tempi e ottenere qualità ed efficacia degli interventi di prevenzione nel campo della sicurezza del lavoro.

Il trend del numero degli infortuni relativi alle principali società del Gruppo, elaborati in base ai dati forniti dall' INAIL, aggiornati all'esercizio 2006, ancorché non definitivo, segnala negli ultimi tre anni un andamento sostanzialmente costante del numero degli infortuni e del relativo indice di frequenza.

Fonte INAIL Società: FS - RFI - Trenitalia - Ferservizi - Italferr

Anno	Consistenza Media	Infortuni Inail Riconosciuti	Indice di Incidenza
2004	95.092	4.024	42.3
2005	94.669	4.125	43.5
2006	92.913	4.085	43.9

Indice di Incidenza: Infortuni X 1000 dipendenti

Dati 2006 : Elaborati in base a dati INAIL non consolidati

4.8 Consulenze

La Disposizione di Gruppo n. 8/AD, del 24 febbraio 2003 ha fissato gli indirizzi e le politiche di Gruppo in materia di ricorso ad apporti consulenziali esterni.

Nella Disposizione si ribadisce che il ricorso a consulenze deve avvenire solo qualora queste siano di effettiva utilità e strumentalità agli obiettivi aziendali e attraverso una delle seguenti forme di contrattazione: gara a procedura ristretta (per importi di soglia comunitaria e comunque per importi pari o superiori ad € 400.000); trattativa privata plurima (da adottarsi con valutazione di almeno tre offerte valide per importi inferiori alla soglia di € 400.000); trattativa privata singola (cui si ricorre per importi non superiori a € 400.000 nel caso di approvazione scritta dell'Amministratore Delegato e per prestazioni svolte da singoli prestatori di servizi).

Il processo autorizzativo prevede una verifica di merito da parte di una struttura funzionalmente responsabile della Capogruppo, competente per la materia trattata nella prestazione consulenziale (dalla quale può derivare un nulla osta a procedere o un percorso alternativo qualora l'esito sia negativo) ed una verifica di congruità economica, da parte delle strutture della Direzione Generale di Gruppo, Finanza Controllo e Partecipazioni; l'utente della prestazione deve, invece, monitorare la prestazione e dare un resoconto a tutte le strutture interessate con il piano di adozione delle risultanze e la valutazione delle prestazioni rese.

Inoltre, nel luglio del 2007, con nota a firma dell'Amministratore Delegato, è stata recepita la Direttiva concernente l'applicazione dell'art. 1, comma 593, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (finanziaria 2007). In particolare si è disposto che tutti gli incarichi siano assoggettati alla regola di pubblicità sul sito della Società (indicazione del nominativo del destinatario e ammontare del compenso) e che la struttura legale della Società proceda ad una verifica formale sia della documentazione fornita dal procuratore abilitato alla sottoscrizione del contratto sia delle comunicazioni che devono essere fatte al Governo e al Parlamento.

È da segnalare che nel corso del 1° semestre 2007 l'Organismo di Vigilanza ex D. Lgs. 231/2001 e la Direzione Audit di Trenitalia SpA hanno svolto verifiche circa la correttezza, sotto il profilo formale, dei contratti di consulenza stipulati nel periodo marzo 2004 — novembre 2006.

Le verifiche condotte hanno evidenziato un quadro di frequente violazione delle procedure aziendali in materia di conferimenti di incarichi professionali e/o di consulenze, del quale la Società ha provveduto ad informare la Sezione Enti.

Il Magistrato incaricato del controllo, per il periodo che rileva, nell'ambito della Sezione, in data 21 novembre 2007, ha ritenuto conseguentemente di interessare alle problematiche emerse la Procura regionale della Corte dei conti per il Lazio.

Si riportano, infine, qui di seguito gli elementi di costo delle consulenze desumibili dai consuntivi degli anni 2004-2006:

CONSUNTIVO ANNO 2004 (dati in migliaia di euro)

Ferrovie dello Stato	6.819
RFI	6.491
Trenitalia	3.914
Ferservizi	869
Altre Gruppo	11.488
TOTALE	29.581

CONSUNTIVO ANNO 2005 (dati in migliaia di euro)

Ferrovie dello Stato	6.143
RFI	4.376
Trenitalia	6.080
Ferservizi	588
Altre Gruppo	8.679
TOTALE	25.866

CONSUNTIVO ANNO 2006 (dati in migliaia di euro)

Ferrovie dello Stato	6.128
RFI	3.380
Trenitalia	4.096
Ferservizi	-
Altre Gruppo	5.356
TOTALE	18.960

5. GESTIONE ECONOMICA, PATRIMONIALE E FINANZIARIA DEL GRUPPO

5.1 Notazioni di sintesi sul bilancio consolidato

Il Gruppo Ferrovie dello Stato – pre e post riforma - contiene in sé almeno tre differenti anime, relative alla intrinseca qualità pubblica delle infrastrutture, alla diffusa rilevanza sociale del servizio universale ferroviario e al regime di concorrenza cui si devono (o si dovranno) assoggettare gli altri servizi forniti.

Il bilancio consolidato, grazie alla sua funzione di raccordo, ne consente la considerazione congiunta, permettendo l'esame della situazione patrimoniale, economica e finanziaria di tutte le imprese che, sottoposte a un regime di controllo diretto e indiretto da parte della Capogruppo, rientrano nella cosiddetta area di consolidamento.

Il documento contabile è redatto sulla base dei bilanci al 31 dicembre della Capogruppo e delle imprese rientranti nell'area di consolidamento, già approvati dalle rispettive Assemblee degli azionisti, o, se non ancora approvati, predisposti dai rispettivi Consigli di Amministrazione, opportunamente riclassificati, ove necessario, per uniformarli ai criteri di valutazione e di esposizione adottati dalla controllante²³.

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

L'area di consolidamento è stata determinata in conformità della normativa contenuta nel D. lgs. n. 127 del 1991. Le imprese incluse nell'area di consolidamento sono consolidate con il metodo integrale descritto dettagliatamente nella nota integrativa²⁴. Le società collegate sulle quali la

²³ Per quanto riguarda i principi contabili internazionali – non applicati al bilancio in esame - si ricorda che per il Gruppo Ferrovie dello Stato, in base all'attuale normativa comunitaria e nazionale (D. lgs. n. 38 del 28 febbraio 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.

²⁴ Il consolidamento con il metodo dell'integrazione globale viene così sintetizzato:

- assunzione delle attività, delle passività, dei costi e dei ricavi delle imprese consolidate;
- eliminazione del valore di carico delle partecipazioni incluse nell'area di consolidamento a fronte del relativo patrimonio netto, all'atto del primo consolidamento. Le eventuali differenze sono imputate nel bilancio consolidato, ove possibile, agli elementi dell'attivo e del passivo. L'eventuale residuo, se negativo, viene iscritto nella voce del patrimonio netto denominata "Riserva di consolidamento", ovvero, quando esso sia dovuto a previsioni di risultati economici sfavorevoli, è iscritto in un'apposita voce denominata "Fondo di consolidamento per rischi e oneri"; se positivo, viene iscritto nella voce denominata "Differenza di consolidamento" ovvero, qualora se ne presentino i presupposti, viene portato in diretta diminuzione della riserva di consolidamento fino a concorrenza della stessa. Il valore della "Differenza di consolidamento" viene ammortizzato in un periodo di cinque esercizi, ovvero, se ne ricorrono le condizioni, in un periodo di durata superiore espressamente motivato in nota integrativa;
- elisione dei debiti e dei crediti intercorrenti fra le imprese incluse nell'area di consolidamento;
- elisione delle partite di costo e di ricavo intercorse fra le imprese consolidate;
- eliminazione degli utili e delle perdite derivanti da operazioni tra imprese consolidate che non si siano realizzati attraverso successivi scambi con terze parti, relative a cessioni di beni che permangono come rimanenze o immobilizzazioni presso l'impresa acquirente;

Capogruppo esercita, direttamente o indirettamente, un'influenza significativa o detiene una quota di capitale sociale tra il 20% (10% per le società con azioni quotate in borsa) e il 50% sono valutate con il metodo del patrimonio netto²⁵. Le partecipazioni assoggettate a liquidazione, ed escluse dall'area di consolidamento, sono iscritte al valore di carico riveniente dall'ultimo consolidamento, rettificato per tenere conto delle eventuali minusvalenze emergenti dai relativi bilanci intermedi di liquidazione.

Nelle tabelle che seguono, che riprendono gli allegati della nota integrativa al bilancio consolidato, sono indicate le imprese incluse nell'area di consolidamento e le società collegate.

Può notarsi che nel 2005 c'è stato l'ingresso delle società Grandi Stazioni Ceska Republika e TX Logistik AG nonché di cinque controllate di quest'ultima. Nel 2006 si sono aggiunte CEMAT S.p.A., S.L.F. S.r.l., S.G.T. S.p.A., Tunnel Ferroviario del Brennero - Finanziaria di Partecipazioni S.p.A., Tevere TPL S.c.a.r.l. e Trenitalia Logistic France SAS.

La nota integrativa precisa che i criteri di valutazione sono determinati in conformità delle disposizioni del codice civile e del D.Lgs. n. 127/91, senza che sia stata operata alcuna deroga, e sono quelli utilizzati nel bilancio di esercizio della Capogruppo ad eccezione di quanto riportato nel seguito.

Per la rete AV/AC, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha tenuto conto del disposto stabilito dall'art.1, comma 87, della Legge 266/2005 (Legge Finanziaria 2006) che prevede tra l'altro, per quanto attiene le tratte AV/AC, che "l'ammortamento inizia dall'esercizio successivo a quello di termine del pre-esercizio". Pertanto, poiché nel corso del 2006 la tratta Roma-Napoli, la sub tratta Torino-Novara e la linea Modena Sud-Bologna, sono state interessate da un periodo di pre-esercizio commerciale, RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA non ha effettuato alcuna imputazione degli ammortamenti relativi al sistema AV/AC nell'esercizio 2006.

Si precisa comunque che, stante la contenuta operatività in questa fase iniziale di attività dell'AV/AC, la stima dei teorici ammortamenti 2006 conduce a impatti relativamente non significativi per il periodo in esame.

• rilevazione degli effetti fiscali delle operazioni di consolidamento.

²⁵ Relativamente alle società valutate con il metodo del patrimonio netto, l'eventuale maggior valore di carico rispetto alla corrispondente frazione del patrimonio netto della partecipata, manifestatosi al momento della prima applicazione di tale metodo, rimane iscritto nella voce "Partecipazioni" e viene ammortizzato in relazione alla natura del bene cui tale differenza si riferisce. Con specifico riferimento alla differenza attribuibile a avviamento, essa viene ammortizzata in un periodo di cinque esercizi, ovvero, se ne ricorrono le condizioni, in un periodo di durata superiore espressamente indicato in nota integrativa.

Per quanto riguarda i criteri di valutazione si rinvia alla compiuta e precisa disamina della nota integrativa.

Si evidenzia soltanto che RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA ha modificato il criterio di determinazione degli ammortamenti delle immobilizzazioni immateriali e materiali, passando dal criterio a quote costanti a quello a quote variabili.

Quest'ultimo criterio di ammortamento è basato su quanto disposto dall'articolo 1 comma 87 della Legge n. 266 del 2005 (Finanziaria 2006) secondo il quale "il costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione della infrastruttura ferroviaria, comprensivo dei costi accessori e degli altri oneri e spese direttamente riferibili alla stessa nonché, per il periodo di durata dell'investimento e secondo il medesimo profilo di ammortamento dei costi diretti, degli oneri connessi al finanziamento dell'infrastruttura medesima, è ammortizzato con il metodo a quote variabili in base ai volumi di produzione, sulla base del rapporto tra le quantità prodotte nell'esercizio e le quantità di produzione totale prevista durante il periodo di concessione".

Nell'ipotesi di pre-esercizio, l'ammortamento inizia dall'esercizio successivo a quello di termine del pre-esercizio. Ai fini fiscali, le quote di ammortamento sono determinate con il decreto del Ministero dell'economia e delle finanze in coerenza con le quote di ammortamento di cui al comma 86.

Nell'applicazione di tale metodo l'articolo 1, comma 87, della Legge n. 266/2005, prevede che oggetto di ammortamento non è il costo dei singoli cespiti costituenti l'infrastruttura ferroviaria bensì il costo complessivo degli investimenti finalizzati alla realizzazione dell'infrastruttura medesima.

Di conseguenza, il costo ammortizzabile degli investimenti è dato così dalla somma di tutti i costi sostenuti e non ancora ammortizzati e di quelli da sostenere coerentemente con la capacità di produzione degli investimenti stessi lungo la durata della Concessione, escludendo dalla base ammortizzabile il previsto valore residuo dell'infrastruttura ferroviaria al termine della Concessione onde tener conto della relativa non gratuita devolvibilità.

Per i costi da sostenere lungo la vita residua della Concessione (2006-2060) si è assunto che, essendo questi finanziati dallo Stato attraverso il contributo in conto impianti, non hanno impatto sul valore dell'investimento ai fini della determinazione dell'ammortamento. A tal riguardo l'articolo 1 comma 86 della Legge Finanziaria 2006 sancisce che il finanziamento concesso al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale, compresi quelli per manutenzione straordinaria,

avviene, a partire dalle somme erogate dal 1° gennaio 2006, a titolo di contributo in conto impianti.

**Elenco delle imprese incluse nel consolidamento con metodo integrale
(ai sensi dell'art. 26 D.lgs. 127/91)**

Denominazione	Sede	Capitale (migliaia di euro)	Società partecipante	Quota parteci- pante	Quota di proprietà gruppo
a) Impresa controllante					
Ferrovie dello Stato S.p.A.	Roma	38.790.425			
b) Imprese controllate direttamente					
Trenitalia S.p.A.	Roma	2.569.984	Ferrovie dello Stato		100,00%
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - RFI	Roma	32.603.697	Ferrovie dello Stato		100,00%
Ferservizi S.p.A.	Roma	43.000	Ferrovie dello Stato		100,00%
Ferrovie Real Estate S.p.A.	Roma	773.616	Ferrovie dello Stato		100,00%
Fercredit - Servizi Finanziari S.p.A.	Roma	32.500	Ferrovie dello Stato		100,00%
Italferr S.p.A.	Roma	14.186	Ferrovie dello Stato		100,00%
FS Lab S.r.l.	Roma	100	Ferrovie dello Stato		100,00%
Grandi Stazioni S.p.A.	Roma	4.304	Ferrovie dello Stato		59,99%
Centostazioni S.p.A.	Roma	8.333	Ferrovie dello Stato		59,99%
Sogin S.r.l.	Firenze	15.600	Ferrovie dello Stato		55,00%
c) Imprese controllate indirettamente					
FS Cargo S.p.A.	Roma	49.721	Trenitalia	100,00%	100,00%
Serfer - Servizi ferroviari S.p.A.	Genova	5.000	FS Cargo	100,00%	100,00%
Omniaexpress S.p.A.	Roma	3.453	FS Cargo	100,00%	100,00%
Omnia Logistica S.p.A.	Roma	1.600	FS Cargo	100,00%	100,00%
Ecolog S.p.A.	Roma	2.000	FS Cargo	100,00%	100,00%
Servizi Ferroviari Portuali - Ferport S.r.l.	Genova	712	Serfer	51,00%	51,00%
FS Railfreight S.r.l. (già Cargo Svizzera Italia S.r.l.)	Roma	88	FS Cargo	100,00%	100,00%
Treno alta velocità S.p.A. - T.A.V.	Roma	3.234.086	RFI	100,00%	100,00%
Società elettrica ferroviaria S.r.l. - S.E.L.F.	Roma	50	RFI	100,00%	100,00%
Metropark S.p.A.	Roma	3.016	RFI	100,00%	100,00%

Denominazione	Sede	Capitale (migliaia di euro)	Società partecipante	Quota parteci- pante	Quota di proprietà gruppo
Sita S.p.A.	Firenze	3.605	Sogin	100,00%	55,00%
Grandi Stazioni Immobiliare S.r.l. (già Grandi Stazioni Retail S.r.l.)	Roma	90	Grandi Stazioni	100,00%	59,99%
Grandi Stazioni Servizi S.r.l.	Roma	10	Grandi Stazioni	100,00%	59,99%
Passaggi S.p.A.	Roma	258	Trenitalia	100,00%	100,00%
Hydroitalia tre S.r.l.	Roma	30	Trenitalia	100,00%	100,00%
Tiburtina Sviluppo Immobiliare S.p.A. (già Medie Stazioni Due S.r.l.)	Roma	120	RFI	100,00%	100,00%
Immobiliare Ferrovie S.r.l.	Roma	50	Ferrovie Real Estate	100,00%	100,00%
Italcontainer S.p.A.	Milano	5.681	FS Cargo	100,00%	100,00%
TX Service Management	Bad Honnef	50	TX Logistic AG	100,00%	51,00%
TX Consulting	Bad Honnef	25	TX Logistic AG	100,00%	51,00%
TX Logistic Austria	Wels	35	TX Logistic AG	100,00%	51,00%
TX Logistic Svizzera	Basel	(*) 31	TX Logistic AG	100,00%	51,00%
TX Logistic Svezia	Malmo	(*) 253	TX Logistic AG	100,00%	51,00%
Cargo Chemical S.r.l.	Roma	1.200	FS Cargo	99,58%	99,58%
Metroscai S.c.a.r.l.	Roma	10	Ferservizi	75,00%	75,00%
Italcertifer S.c.p.a.	Firenze	480	RFI Trenitalia	33,33% 33,33%	66,66%
Servizi Ferroviari Portuali - Ferport Napoli S.r.l.	Napoli	480	Serfer	51,00%	51,00%
TX Logistic AG	Bad Honnef	286	Trenitalia	51,00%	51,00%
Nord Est Terminal SpA - NET SpA	Padova	1.560	RFI	51,00%	51,00%
Grandi Stazioni Ceska Republika	Praga	(*) 8.732	Grandi Stazioni	51,00%	30,59%
Tunnel Ferroviario del Brennero SpA	Roma	58.791	RFI	82,42%	82,42%
Società Gestione Terminali Ferro Stradali S.p.A. - SGT	Pomezia (RM)	200	RFI Cemat	43,75% 43,75%	67,06%
Cemat SpA	Milano	7.000	FS Cargo	53,28%	53,28%
Società Logistica Ferroviaria Srl	Latina	36	Cemat	51,00%	27,17%
Trenitalia Logistic France Sas	Parigi	600	FS Cargo	100,00%	100,00%
Tevere TPL Scarl	Roma	10	Sita	51,00%	28,05%

(*) Valori convertiti dalla valuta originale al cambio del 29/12/2006.

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

Denominazione	Sede	Capitale (migliaia di euro)	Società partecipante	Quota parteci- pante	Quota di proprietà gruppo
LTF - Lyon Turin Ferroviarie Sas	Chambery	1.000	RFI	50,00%	50,00%
Porta Sud	Bergamo	709	RFI	35,00%	35,00%
Cisalpino AG	Berna	(*) 101.126	Trenitalia	50,00%	50,00%
Artesia Sas	Parigi	220	Trenitalia	50,00%	50,00%
Logistica SA	Levallois	3.637	Trenitalia	50,00%	50,00%
Tilo SA	Chiasso	(*) 1.245	Trenitalia	50,00%	50,00%
Hannibal S.p.A.	Lucernate di Rho (MI)	1.000	Trenitalia	50,00%	50,00%
Pol Rail S.r.l.	Roma	2.000	FS Cargo	50,00%	50,00%
Sideuropa S.r.l.	Milano	450	FS Cargo	50,00%	50,00%
Istituto Superiore di Formazione e Ricerca S.p.A. - Isfort	Roma	1.300	FS Trenitalia RFI	19,00% 15,00% 15,00%	49,00%
Viaggi e Turismo Marozzi S.r.l.	Bari	1.040	Sita	49,00%	26,95%
SODAI S.p.A.	Milano	15.615	Trenitalia	49,00%	49,00%
WISCO S.p.A.	Monza	15.615	Trenitalia	49,00%	49,00%
Telesistemi Ferroviari S.p.A. - T.S.F.	Roma	77.004	FS	39,00%	39,00%
Sinter Intermodal Services S.p.A. (già Sinter Inland Terminal S.p.A.)	Milano	1.550	Italcontainer	35,00%	35,00%
Società Alpe Adria S.p.A.	Trieste	777	FS Cargo	33,33%	33,33%
East Rail S.r.l.	Trieste	130	FS Cargo	32,00%	32,00%
Ferrovie Nord Milano S.p.A.	Milano	107.690	FS	14,74%	14,74%
Galleria di base del Brennero Brenner Basistunnel BBT SE	Innsbruck	10.240	Tunnel ferroviario del Brennero	50,00%	41,21%
Quadrante Europa Terminal Gate S.p.A.	Verona	1.500	RFI	50,00%	50,00%
Terminal Tremestieri S.r.l.	Messina	900	RFI	33,33%	33,33%
Eurogateway S.r.l.	Novara	99	Cemat Trenitalia	37,00% 11,00%	30,71%
Novatrans Italia S.r.l.	Milano	100	Cemat	30,00%	15,98%
Padova Container Service S.r.l.	Padova	516	Cemat	34,50%	18,38%
TRW SA	Bruxelles	6.000	Cemat	21,00%	11,19%
Cesar Information Services - CIS Srl	Bruxelles	100	Cemat	25,10%	13,37%
COMBIMED SA	Bruxelles	62	Cemat	20,00%	10,66%
Friuli Terminal Gate S.p.A.	Trieste	350	Cemat	25,00%	13,32%

(*) Valori convertiti dalla valuta originale al cambio del 29/12/2006.

**Elenco delle altre partecipazioni non consolidate
(ai sensi dei commi 1 e 2, lett. a), art. 28 D.lgs. 127/91)**

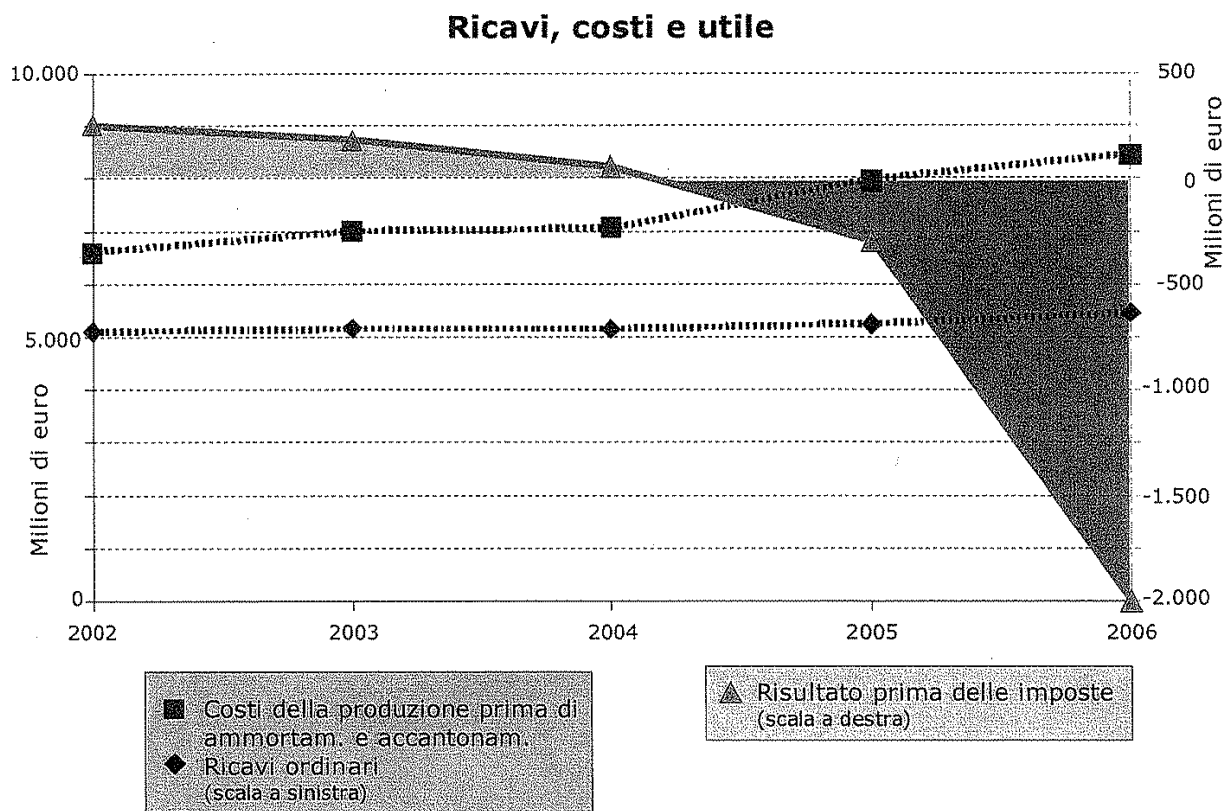
Denominazione	Sede	Capitale (migliaia di euro)	Società partecipante	Quota parteci- pante	Quota di proprietà gruppo
a) Imprese controllate					
Sap S.r.l. in liquidazione	Roma	997	Ferrovie dello Stato	100,00%	100,00%
Grandi Stazioni Ingegneria S.r.l.	Roma	20	Grandi Stazioni	100,00%	59.99%
Grandi Stazioni Pubblicità S.r.l.	Roma	20	Grandi Stazioni	100,00%	59.99%
Grandi Stazioni Edicole S.r.l.	Roma	20	Grandi Stazioni	100,00%	59.99%
Cemat Est SA	Brest	6.824	Cemat	100,00%	53,28%
Sve Rail Italia S.r.l.	Milano	10	Trenitalia	100,00%	100.00%
b) Imprese collegate					
VVO S.r.l.	Genova	10	Grandi Stazioni Edicole	50,00%	30,00%
ATI Rom S.r.l.	Bucarest	258	Sita	30,00%	16,50%

Dalla considerazione dei dati di sintesi del bilancio consolidato – riportati nella tabella che segue - emerge il livello di criticità e lo squilibrio dei conti cui si perviene nel periodo di riferimento, ed in particolare nell'esercizio 2006.

Il risultato consolidato 2006 evidenzia una perdita netta di 2.115 milioni di euro [di cui 2.119 milioni di euro di pertinenza del Gruppo], dopo quella di 124 milioni del 2004 e di 465 milioni di Euro del 2005. Comunque la tendenza dell'utile a decrescere si manifesta fin dal 2003, anno nel quale scende a 30,5 milioni di Euro dai 76,6 milioni di Euro del 2002.

Il margine del valore della produzione prima degli ammortamenti e svalutazioni scende dai 3.415 milioni del 2004 ai 2.099 milioni del 2005 ed ai 174 milioni di Euro per il 2006.

Tende a cronicizzarsi la insufficienza dei ricavi a far fronte ai costi della produzione (ed a quelli operativi in particolare) che si presentano in costante aumento (+ 927,5 milioni di Euro nel 2005; + 482,3 milioni di Euro nel 2006). L'aumento del 2006 rispetto al 2002, nel quale l'importo fu pari a 6.702 milioni, è di 1.760 milioni.



La Capogruppo imputa l'incremento dei costi operativi principalmente alle seguenti cause:

- all'aumento del costo del lavoro, pur in presenza di una minore consistenza media, per effetto dell'adeguamento dei minimi contrattuali per il biennio 2005/2006, a seguito del rinnovo del contratto collettivo nazionale di lavoro delle attività ferroviarie;
- ai maggiori acquisti di materiali di scorta destinati alla manutenzione corrente e agli investimenti;
- all'aumento dei costi di pulizia del materiale rotabile e delle stazioni;
- all'incremento dei servizi a bordo treno, dovuti alla maggiore incidenza dei servizi di trasporto di più elevata qualità (ES* e AV);
- ai maggiori costi di trasporti e spedizioni, dovuti all'ingresso nel Gruppo di Cemat SpA e Tevere TPL Scarl.

Rispetto al negativo andamento dei costi, non appare soddisfacente neanche l'andamento dei ricavi.

Quelli da "traffico viaggiatori" - clientela ordinaria - registrano un aumento di 97,8 milioni di Euro, lievemente superiore a quello riscontrato per il 2005 (pari a 39,9 milioni di Euro); più in particolare, si registra un incremento del settore passeggeri nazionale per 133 milioni di euro, dovuto essenzialmente ai maggiori ricavi di Trenitalia SpA sia nei segmenti a più elevata qualità (ES* e Alta Velocità) che nel trasporto regionale, nonché ai maggiori volumi di traffico fatti registrare da Sita/Tevere TPL. Di contro si registra un decremento nel traffico internazionale, per 35 milioni di euro, che continua a risentire della forte concorrenza del vettore aereo e in particolare delle compagnie low cost.

I ricavi derivanti dal settore merci si incrementano di 192 milioni di Euro, grazie alla ripresa avuta nel 2006 del trasporto ferroviario delle merci in Europa e all'entrata nel Gruppo di Cemat SpA, che incide favorevolmente per 181 milioni di euro.

I ricavi da contratto di servizio pubblico con lo Stato si riducono, sempre nel 2006, di 114 milioni di Euro, principalmente a seguito dei tagli voluti dalla legge finanziaria.

Sul risultato ante imposte incide anche il peggioramento delle componenti straordinarie, connesse in parte anche alle linee strategiche definite dal piano industriale 2007/2011, che comprendono accantonamenti destinati alla ristrutturazione industriale e la svalutazione di materiale rotabile.

Sulla situazione del Gruppo la componente che pesa in misura maggiormente negativa è, comunque, l'andamento della gestione di Trenitalia, caratterizzato da una forte criticità, e che ha registrato una perdita di esercizio di 1.989,4 milioni di euro, versando per l'intero periodo, e fino al 31.12.2006, nelle condizioni previste dall'art. 2446 cod. civ.

Le perdite da ripianare ammontano a € 1.644,7 milioni - a fronte di un capitale sociale di € 2.570 milioni - e pur dopo la ricapitalizzazione effettuata, nel corso dell'esercizio, per complessivi € 910,7 milioni.

La necessità di interventi urgenti - quale quello di una forte ricapitalizzazione di Trenitalia, al fine di garantirne la continuità aziendale e sostenerne il programma degli investimenti volto all'ammodernamento del materiale rotabile - è sottolineata anche dalla relazione al bilancio consolidato 2006 del Collegio sindacale del 5 aprile 2007. L'Organo, non più titolare del

controllo contabile sulla Società²⁶, nello svolgimento del compito di vigilare sulla impostazione generale del bilancio, sulla sua formazione e struttura, e nell'attestarne la conformità a legge, per il 2005 e per il 2006, con relazioni e pareri del 13 giugno 2006 e del 5 aprile 2007 non ha mancato di procedere all'esame di taluni profili della gestione societaria, mettendo in luce difficoltà e bisogni.

Va ancora notato che il Gruppo FS ed in particolare RFI hanno beneficiato di taluni interventi, in parte già ricordati - disposti con le leggi finanziarie 2006 e 2007 e con altri provvedimenti - tra cui:

- revisione dei criteri per il calcolo degli ammortamenti della rete tradizionale in base alle quote variabili di produzione (le tratte AV/AC attivate, essendo ancora in pre-esercizio, non sono state ammortizzate);
- costo a vita intera degli investimenti inclusivo degli oneri finanziari lungo l'intera durata del progetto;
- nuova modalità di finanziamento dell'infrastruttura attraverso contributi in conto impianti;
- contributi quindicennali per l'AV/AC e per la rete tradizionale di € 100 milioni dal 2006 e di ulteriori € 100 milioni dal 2007; detti contributi sono stati attualizzati, per l'importo complessivo di 2.900 milioni (al netto della somma riscossa di 100 milioni), stipulando con la Cassa Depositi e Prestiti un mutuo per 2.180 milioni;
- contributo in conto impianti di € 1,8 miliardi, incassato nel 2006 (1,4 miliardi a favore di TAV e il residuo a favore di RFI);
- accollo da parte dello Stato del debito per € 12.950 milioni verso la Cassa Depositi e Prestiti (già ISPA) relativo al sistema AV/AC²⁷. Pertanto l'indebitamento complessivo del Gruppo è passato da € 26.486 milioni a € 18.413 milioni.

²⁶ Questo, come è noto, è svolto, ai sensi dell'art. 2409 bis e seguenti del codice civile, dalla società di revisione, che rilascia apposita relazione di conformità, ed alla quale compete - 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 una con il riscontro della corrispondenza del bilancio alle scritture contabili dell'impresa controllante ed alle informazioni trasmesse dalle imprese incluse nel consolidamento.

²⁷ Alla luce di quanto sopra sono stati eliminati dal bilancio i debiti verso Cassa Depositi e Prestiti SpA tramite iscrizione di contributi conto impianti da parte dello Stato portati a riduzione dei cespiti e dei lavori in corso afferenti al sistema Alta Capacità/Alta Velocità Asse Torino-Milano-Napoli (e cioè delle infrastrutture ferroviarie di RFI per circa 4,9 miliardi di euro e delle immobilizzazioni in corso di TAV per poco più di 8 miliardi di euro).

Sintesi dei dati del bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato

		2004	2005	2006
1	Valore della produzione	10.468.405	10.079.487	8.636.818
2	- di cui Ricavi da vendite e prestazioni	5.151.175	5.245.199	5.453.328
3	Costi della produzione prima degli amm.ti; svalutazioni, accant.ti ed altri	7.052.886	7.980.470	8.462.843
4	Margine del valore della produzione prima degli ammortamenti e svalutazioni (1-3)	3.415.519	2.099.017	173.975
5	Ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione	2.873.998	1.779.789	1.412.974
6	Margine del valore della produzione (4-5)	541.521	319.228	(1.238.998)
7	Proventi ed oneri finanziari	(542.045)	(662.990)	(199.532)
8	Rettifiche di valore di attività finanziarie	19.469	6.817	18.941
9	Proventi ed oneri straordinari	34.903	42.249	(580.332)
10	Risultato prima delle imposte (6+7+8+9)	53.848	(294.696)	(1.999.922)
11	Imposte sul reddito d'esercizio	178.528	170.284	115.559
12	Utile / (perdita) di esercizio (10-11)	(124.680)	(464.981)	(2.115.481)
13	(Utile) / perdita di pertinenza di terzi	(6.963)	(7.222)	(3.859)
14	Utile / (perdita) di pertinenza del gruppo	(131.643)	(472.203)	(2.119.340)
A.	Crediti verso soci	112	112	330
B.	Immobilizzazioni	78.729.025	84.957.890	73.609.731
C.	Attivo circolante	12.993.802	12.663.674	13.956.147
D.	Ratei e risconti	95.071	73.816	26.011
	TOTALE ATTIVO	91.818.010	97.695.492	87.592.219
A.	Patrimonio netto	35.998.556	38.539.284	36.443.381
B.	Fondi per rischi e oneri	30.526.361	28.765.456	28.911.922
C.	TFR lavoro subordinato	3.230.602	3.258.175	3.317.142
D.	Debiti	21.499.150	26.486.866	18.413.510
E.	Ratei e risconti	563.341	645.711	506.264
	TOTALE PASSIVO	91.818.010	97.695.492	87.592.219

(In migliaia di euro)