In particolare può osservarsi che:

- FS SpA, che è la società capogruppo, oltre alle funzioni di direzione strategica, di indirizzo gestionale, di governance per le società operative, cura istituzionalmente la gestione accentrata di alcune aree di maggiore interesse (finanza, relazioni istituzionali, management), e provvede ad assicurare la fornitura dei servizi amministrativi e logistici[4], con ogni attività connessa, alle diverse realtà del Gruppo. FS SpA è stata costituita con apporto totale di capitale pubblico al patrimonio; le azioni costituenti la società appartengono allo Stato, che le detiene tramite il Ministero dell'economia e delle finanze;

- RFI, interamente di proprietà di FS SpA, è istituzionalmente titolare dell'attività di progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (oltre che di gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza connessi alla circolazione dei convogli, di certificazione e di omologazione del materiale rotabile e dei componenti necessari all'infrastruttura medesima). Quale gestore della rete infrastrutturale è destinataria dei contributi in conto esercizio, a carico dello Stato, per le attività di manutenzione della rete stessa, nonché dei finanziamenti statali degli investimenti - già previsti dalla normativa del 1985 - sulla base del contratto di programma; si giova, quindi, di forme di sovvenzionamento ordinarie, gravanti sul bilancio statale, ammissibili anche alla stregua dei principi comunitari, in quanto destinati alle infrastrutture ed alla ricerca ed allo sviluppo del settore ferroviario;

- Trenitalia SpA, la totalità delle cui azioni è detenuta da FS, provvede all'esercizio del trasporto ferroviario, in virtù di apposita licenza da parte dello Stato, e, per effetto del contratto di servizio, offre determinati servizi a prezzi concordati.

Da quanto sopra esposto risulta che la ristrutturazione societaria, avvenuta in conformità delle direttive governative del 30 gennaio 1997 (c.d. direttiva Prodi) e del 18 marzo 1999 (c.d. direttiva D'Alema), ha determinato per un verso una frammentazione plurisoggettiva dell'unica realtà entificata considerata dalla legge 17 maggio 1985, n. 210, e per altro verso una differente articolazione dei vari tipi di finanziamento pubblico ivi previsti, unitariamente, all'art. 17, con evidente distinta riferibilità dei medesimi a talune delle diverse figure soggettive derivate dall'originario ente pubblico e dalla subentrante unica società del 1992, sulla quale la Corte dei conti ha continuato ad esercitare il controllo nelle modalità stabilite dalla

[4] Dal 1° gennaio 2002, tramite la controllata Metropolis S.p.A., cui è stato ceduto il ramo d'azienda Business Unit Centro Servizi.

normativa del 1985, in conformità dei principi affermati dalla Corte costituzionale nella sentenza n. 466 del 1993[5].

Tale mutato assetto è stato preso in esame nella già citata determinazione della Sezione n. 28 del 2004 - che viene riprodotta in allegato - con la quale la Sezione ha dato formalmente atto, al Presidente del Consiglio dei Ministri ed al Ministro dell'Economia e delle Finanze, ai fini dell'adozione del D.P.C.M. dichiarativo di cui alla legge n. 259 del 1958, della sussistenza delle condizioni per l'assoggettamento al controllo di Ferrovie dello Stato S.p.A. ai sensi dell'art. 12 della legge n. 259 del 1958, con permanenza del controllo, "ex *lege*" n. 210 del 1985, sul nucleo residuo della precedente Capogruppo, e cioè su Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

[5] Com'è noto, la Corte costituzionale ha affermato che la funzione di controllo della Corte dei conti permane nei confronti degli enti trasformati in società per azioni, se negli stessi sussista una partecipazione esclusiva o maggioritaria dello Stato.

3. La liberalizzazione del settore del trasporto ferroviario e le conseguenti problematiche

Le normative comunitaria e nazionale di liberalizzazione del trasporto ferroviario sono oramai incentrate sul principio della separazione tra l'attività di gestione dell'infrastruttura ferroviaria e l'attività di trasporto ferroviario, e ciò ai fini di uno sviluppo equilibrato del settore, caratterizzato dalla presenza di infrastrutture essenziali, che devono essere equamente accessibili alle imprese che offrono servizi.

Fondamentale in materia è stata la Direttiva n. 91/440/CE che ha affermato per il settore del trasporto ferroviario il principio di libera prestazione dei servizi, formalizzando il diritto di accesso, equo e non discriminatorio, all'infrastruttura ferroviaria degli Stati membri a favore delle imprese ferroviarie[6] e delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie stabilite nel territorio dell'U.E. in possesso di licenza[7].

Coerentemente con le finalità di sviluppo del settore, la normativa ha imposto – come più volte ricordato - una separazione, almeno sul piano contabile, delle attività relative alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria dall'esercizio dei servizi di trasporto ferroviario, lasciando tuttavia agli Stati membri la possibilità di creare, a tal fine, anche un ente distinto[8].

A livello nazionale, l'obbligo di separare l'attività di gestione dell'infrastruttura da quella di trasporto ferroviario è stato recepito con il D.P.R. 8 luglio 1998, n. 277, che ha disposto che l'autonomia gestionale delle imprese ferroviarie e l'autonomia e l'indipendenza del gestore dell'infrastruttura ferroviaria siano garantite mediante una separazione contabile o la costituzione di imprese separate per la gestione della rete e delle infrastrutture ferroviarie, da una parte, e per l'esercizio delle attività di trasporto a mezzo ferrovia, dall'altra.

Con Decreto Ministeriale 31 ottobre 2000, n. 138T, è stata rilasciata all'allora Capo Gruppo Ferrovie dello Stato, divenuta, dal 1° luglio 2001, RFI S.p.A., ai sensi della normativa sopra richiamata, la concessione per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale per la durata di sessanta anni. In coerenza con i principi comunitari e nazionali, la concessione prevede, all'art. 1, che "il concessionario svolge le attività previste dalla concessione tramite una divisione autonoma e distinta, anche sotto il profilo contabile, dalle altre strutture destinate allo svolgimento delle attività espletate in qualità di impresa ferroviaria di servizi, e provvede alla costituzione di apposita società per la gestione dell'infrastruttura

---

[6] Nella direttiva (all'art. 3) viene anche definita l'impresa ferroviaria come qualsiasi impresa a statuto privato o pubblico la cui attività principale è rappresentata dalla fornitura di prestazioni di trasporto ferroviario di merci e/o di persone e che garantisce obbligatoriamente la trazione.

[7] Si veda in particolare art. 10 della Direttiva.

[8] Cfr. art. 6 della Direttiva medesima.

ferroviaria nazionale". Il concessionario è obbligato, in particolare, a garantire la piena utilizzabilità e la costante manutenzione delle linee e infrastrutture ferroviarie, a mantenere adeguati livelli di sicurezza, nonché a conformarsi a principi di trasparenza, equità e non discriminazione in materia di: *a)* accesso e ripartizione della capacità di infrastruttura; *b*) predisposizione del Prospetto Informativo della Rete; *c*) applicazione e riscossione dei canoni di utilizzo. Il concessionario svolge direttamente le attività oggetto della concessione. Esso può, tuttavia, previo parere del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, affidare a terzi quelle di esse che non ritenga di gestire direttamente, fermo restando che, dell'adempimento degli obblighi derivanti dall'atto di concessione medesimo, risponde il concessionario stesso (articolo 3 del citato DM 138T/2000) [9].

Successivamente sono intervenute la Direttiva 2001/12/CE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, la 2001/13/CE relativa alle licenze alle imprese ferroviarie e la 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza, che hanno modificato le disposizioni della predetta Direttiva 91/440/CE al fine di dare un ulteriore impulso al processo di liberalizzazione del settore ferroviario.

Le medesime sono state recepite, ai fini dell'attuazione, dal Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188, che ha ribadito il principio dell'autonomia e indipendenza tra le imprese che gestiscono l'infrastruttura ferroviaria e le imprese che svolgono l'attività di trasporto per ferrovia, nonché il diritto di accesso all'infrastruttura da parte di queste ultime.

Il DPR n. 188 del 2003 - che costituisce un vero e proprio testo unico in materia ferroviaria, in quanto raccoglie le principali disposizioni normative vigenti per il settore, ivi comprese quelle poste dal DPR n. 277 del 1998 e dal DPR n. 146 del 1999[10] - disciplina: a) l'utilizzo e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria adibita a servizi di trasporto ferroviario nazionali e internazionali, nonché i princìpi e le procedure da applicare nella determinazione e nella imposizione dei diritti dovuti per il suo utilizzo; b) l'attività di trasporto per ferrovia effettuata da imprese ferroviarie operanti in Italia e i criteri relativi al rilascio, alla proroga ed alla modifica delle licenze per la prestazione di servizi di trasporto ferroviario da parte delle imprese ferroviarie e delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie; c) il diritto di

---

[9] Dopo la costituzione di soggetti distinti e formalmente autonomi per garantire la separazione tra le attività di gestione dell'infrastruttura, attraverso la società RFI, e l'attività di impresa ferroviaria, attraverso Trenitalia, i "terzi" a cui possono essere eventualmente affidate le attività oggetto di concessione, ai sensi del DM 138T/2000, devono essere intesi come soggetti diversi e distinti dall'impresa ferroviaria Trenitalia.

[10] I decreti erano a loro volta attuativi rispettivamente della Direttiva 91/440/CE e delle Direttive 95/18/CE e 95/19/CE.

accesso all'infrastruttura ferroviaria per le associazioni internazionali di imprese ferroviarie e per le imprese ferroviarie; d) i princìpi e le procedure da seguire nella ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e nella riscossione dei diritti dovuti per l'utilizzo della infrastruttura

Il decreto legislativo ha previsto, tra l'altro, in particolare che "il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è soggetto autonomo ed indipendente sul piano giuridico, organizzativo o decisionale dalle imprese operanti nel settore dei trasporti" (articolo 11); che il medesimo mette a disposizione delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie e delle imprese ferroviarie, nei termini e con le modalita' previste dal decreto, l'infrastruttura ferroviaria, e presta i servizi di cui all'articolo 20, nel rispetto dei principi di non discriminazione e di equità, allo scopo di garantire un'efficiente gestione della rete, nonché di conseguire la massima utilizzazione della relativa capacita (art. 12) e che (art. 20) le imprese ferroviarie hanno diritto all'accesso ed all'utilizzo, a condizioni non discriminatorie, tra l'altro, a "scali e terminali merci [...] servizi di manovra [...]" (comma 2) e che "il gestore dell'infrastruttura, ove non sia in condizione di fornire alcuni dei servizi di cui al comma 2, provvede, entro un anno dall'entrata in vigore del presente decreto, ad affidare la gestione di servizi stessi [...] a soggetti indipendenti dalle imprese ferroviarie [...]" (comma 4).

È da rilevare che, dal nuovo complesso normativo, che fissa i tempi e le modalità per la realizzazione del processo di liberalizzazione del settore del trasporto ferroviario, risulta definito un assetto strutturale e funzionale del sistema ferroviario nazionale che può ritenersi compatibile – almeno sul piano formale - con quello determinatosi a seguito della riorganizzazione societaria del Gruppo F.S.

L'indipendenza postulata dalle norme per il gestore dell'infrastruttura rispetto alle imprese ferroviarie, sotto il profilo giuridico, organizzativo o decisionale, può, infatti, ritenersi riconducibile alla intervenuta ristrutturazione societaria; RFI si connota quale entità soggettiva separata giuridicamente (in quanto soggetto societario giuridicamente distinto) ed organizzativamente (in quanto dotato di proprie strutture direzionali ed operative) rispetto alla società Trenitalia.

Per tali condizioni di indipendenza, che sono quelle poste dalla Direttiva 2001/14/CE per lo svolgimento da parte del gestore dell'infrastruttura delle funzioni di assegnazione della capacità infrastrutturale, RFI resta, così, titolare delle attribuzioni esclusive in materia di assegnazione della capacità infrastrutturale e di rilascio delle certificazioni di sicurezza alle imprese ferroviarie.

Innovazione di rilievo del nuovo sistema normativo è l'istituzione, nell'ambito del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, dell'organismo di regolazione del settore ferroviario disposta dall'art. 37 del d. lgs. n. 188 del 2003.

Si tratta di soggetto istituzionale, già voluto dall'art. 30 della Direttiva 2001/14/CE, con carattere di unicità e di estraneità alle decisioni relative agli aspetti finanziari delle società operanti nel settore ferroviario.

Il DPR n. 188, all'art. 37 - avvalendosi della facoltà prevista della medesima norma europea secondo la quale le funzioni possono essere svolte dallo stesso Ministero responsabile in materia di trasporti - ha affidato "al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o a sue articolazioni" i predetti compiti di regolazione del mercato del trasporto ferroviario e di regolamentazione dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria da parte delle imprese ferroviarie (vigilanza sulla concorrenza nei mercati, risoluzione di controversie, controllo sull'attività del gestore dell'infrastruttura).

È comunque da tener presente che l'effettiva liberalizzazione del sistema è condizionata dall'attuazione dell'art. 17 del DPR n. 188 in esame, ed in particolare del comma 11, secondo il quale con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti devono essere definiti il quadro per l'accesso all'infrastruttura, i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità infrastrutturale, per la computazione dei canoni di accesso e per la determinazione dei corrispettivi dovuti dalle imprese ferroviarie per i servizi fruiti dalle stesse, nonché le regole in materia di fornitura di detti servizi.

È da notare, con riguardo alla normativa relativa alla liberalizzazione, che l'Autorità garante della concorrenza aveva già manifestato - anteriormente all'emanazione del DPR n. 188 del 2003 - talune perplessità sul nuovo assetto del Gruppo, sottolineando come la separazione contabile e quella societaria rappresentassero, a suo avviso, soltanto passaggi intermedi verso una separazione più sostanziale tra la gestione delle rete e l'attività di trasporto[11]. Detta esigenza di effettiva separazione tra le due attività troverebbe un'importante conferma nelle Direttive comunitarie di più recente approvazione, e cioè nella Direttiva 2001/14/CE.

Il Garante ribadisce l'orientamento nella recente segnalazione del 7/08/2003 (Separazione tra gestione delle infrastrutture e servizi di trasporto ferroviario) [12] nella quale ha rilevato che, in concreto, nonostante l'evoluzione del quadro normativo di liberalizzazione del trasporto ferroviario, il Gruppo FS, per l'assetto organizzativo che lo connota, continua a configurarsi come un'unica entità economica. In tal modo, la società holding FS, "in virtù dei rapporti di controllo e degli interessi economici in comune con le imprese RFI e Trenitalia", risulterebbe in grado di condizionare le politiche di impresa delle società appartenenti al medesimo gruppo, nel quale "le imprese in questione operano nello stesso settore industriale e le azioni intraprese dall'una risultano suscettibili di influenzare l'attività dell'altra, in

[11] Cfr. Segnalazione AS222 dell'8 novembre 2001 - Disciplina dei servizi pubblici locali; Segnalazione AS226 del 20 dicembre 2001 - Riforma della Regolazione e promozione della concorrenza; Segnalazione AS125 del 26 febbraio 1998 - Trasporto Pubblico Locale.

[12] AS265 del 7 agosto 2003.

tal modo incidendo sul risultato economico dell'intero gruppo industriale". In aggiunta a ciò, sempre ad avviso del Garante, andrebbe considerato che Trenitalia, "rappresenta il più importante cliente di RFI" e che è quest'ultima società, in quanto gestore dell'infrastruttura, a determinare "la possibilità per i concorrenti di Trenitalia di accedere all'infrastruttura stessa e quindi di entrare sul mercato". Poiché, dunque, le società RFI e Trenitalia sono soggette al controllo dei medesimi azionisti, questi ultimi hanno un interesse ad assicurare che i comportamenti all'interno del gruppo FS siano sufficientemente coordinati. Secondo tali affermazioni, fatte con riguardo all'affidamento a Trenitalia, da parte di RFI, della gestione di una parte sostanziale della rete di terminali merci, si determinerebbe un chiaro contrasto con il principio di separazione tra l'attività di gestione dell'infrastruttura e l'attività di trasporto, affermato dalla normativa comunitaria e nazionale di liberalizzazione del settore ferroviario[13] e, in particolare, con l'esigenza che l'esercizio di alcune funzioni di carattere neutrale, finalizzate a garantire l'accesso equo e non discriminatorio alla rete e alle attrezzature di servizio, sia affidato ad "un soggetto indipendente dalle imprese ferroviarie, sul piano giuridico, organizzativo e[14] decisionale"[15] .

Ferrovie dello Stato, con riguardo alle problematiche sollevate dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato, ha ritenuto di precisare una serie di circostanze di cui si ritiene utile far cenno. Anzitutto ha evidenziato che la Direttiva 2001/14 CE, agli artt.4 e 14, ed il Decreto Legislativo di recepimento n.188/2003, all'art.11, prevedono che il gestore dell'infrastruttura ferroviaria sia soggetto autonomo ed indipendente "sul piano giuridico, organizzativo o decisionale" e non "sul piano giuridico, organizzativo e decisionale" , testo, quest'ultimo, cui più volte fa riferimento l'Autorità Antitrust. È da ritenere - secondo FS - che la normativa comunitaria ed il Decreto di recepimento (agli artt. 11 e 37) abbiano voluto espressamente dare flessibilità e, quindi, "tempi" al processo di liberalizzazione, consentendo e legittimando modelli organizzativi flessibili con le cautele e garanzie richieste dal mercato. Il legislatore comunitario richiede la maggiore attenzione solo sulle funzioni sensibili (assegnazione tracce, pedaggio e certificazione di sicurezza),

---

[13] Richiama, in proposito, gli artt. 4 e 14 della Direttiva 2001/14/CE.

[14] La normativa citata testualmente fa riferimento a soggetto indipendente dalle imprese ferroviarie, sul piano giuridico, organizzativo o decisionale (e non e decisionale).

[15] In ultima analisi, il Garante rileva che le previsioni dell'articolo 20 del D. Lgs. 188/2003 in ordine all'affidamento della gestione dei terminali merci sollevano una riflessione di carattere più generale che attiene all'applicazione concreta del principio della separazione tra il gestore dell'infrastruttura e l'impresa ferroviaria. Tale principio, sebbene ribadito nel Decreto legislativo di attuazione delle Direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE, appare formalmente recepito, ma sostanzialmente eluso, alla luce dell'assetto organizzativo che caratterizza il Gruppo FS e dei conseguenti comportamenti adottati dalle società RFI e Trenitalia ad esso appartenenti. L'Autorità auspica, pertanto, che venga meno la possibilità per Trenitalia di condizionare le dinamiche concorrenziali dei mercati del trasporto ferroviario di merci e dei servizi di terminalizzazione e che non siano vanificati i risultati positivi sino ad oggi conseguiti dal processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario di merci, ribadendo, in tale prospettiva, la necessità che si proceda a favore di interventi volti a promuovere un'effettiva separazione tra l'attività di gestione dell'infrastruttura e quella di fornitura di servizi di trasporto.

non pervenendo, invece, ad alcuna richiesta ulteriore, quale la separazione proprietaria della società di gestione dell'infrastruttura dalla società impresa ferroviaria[16].

In merito alla separazione sostanziale, Ferrovie dello Stato sottolinea come il nuovo diritto societario, in vigore dal 1° gennaio 2004, dovrebbe soddisfare le esigenze di terzietà rappresentate dall'Antitrust anche con riferimento ai gruppi societari. Infatti, la nuova normativa prevede l'esclusiva assunzione di responsabilità da parte degli amministratori per le decisioni relative alla società amministrata, con l'espressa abrogazione della norma che attualmente consente ai soci di deliberare in materia gestionale. Da ciò consegue che gli amministratori di una società concessionaria (quale RFI) dovranno tenere conto esclusivamente di quanto loro fatto obbligo dal contesto concessorio/contratto di programma, diversamente rispondendone al riguardo, né potendo essere fatto valere altro interesse terzo (anche, quindi, della Capogruppo o di altra società del Gruppo)[17]. La nuova regolamentazione sui gruppi stabilisce, infatti, una presunzione in base alla quale l'attività di direzione e coordinamento di società è esercitata da società o enti tenuti al consolidamento dei loro bilanci o che comunque le controllano ai sensi dell'art. 2359 c.c.. Dal 1° gennaio 2004, le società interessate devono indicare la propria soggezione all'altrui attività di direzione e coordinamento nelle forme previste; in base alla suddetta presunzione RFI e Trenitalia sarebbero soggette alla stessa direzione e coordinamento.

È ancora da ritenere – sempre secondo Ferrovie dello Stato - che RFI, in base alla concessione/contratto di programma, anche nel contesto del decreto legislativo n. 188/2003, è soggetta, per le attività riconducibili alle funzioni sensibili, alla direzione ed al coordinamento del Ministero delle Infrastrutture[18], rimanendo soggetta alla direzione e al coordinamento dell'attuale catena societaria per le altre attività di impresa. Tale prefigurazione, che costituisce un puntuale riscontro applicativo del nuovo diritto, ha, quindi, come risultato, la traslazione formale (anche con clausola statutaria e con le pubblicità previste) al referente istituzionale, Amministrazione concedente (Ministero delle Infrastrutture), della direzione e coordinamento delle funzioni sensibili, con pieno soddisfacimento delle istanze di

---

[16] I medesimi principi si trovano affermati nella lettera che il Presidente della Commissione per la Politica Regionale, i Trasporti ed il Turismo del Parlamento Europeo, ha inviato il 18 marzo 2003 al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nella stessa si osserva che " *le direttive che il Parlamento ha approvato, impongono una chiara distinzione tra chi fissa le regole e gli attori del mercato e non richiedono la separazione proprietaria tra gestore dell'infrastruttura ferroviaria ed esercente dei servizi di trasporto.....Solamente poche funzioni sensibili e precisamente identificate nelle direttive (relative alla fissazione del pedaggio ferroviario, all'attribuzione degli slot ed al rilascio dei certificati di sicurezza) dovranno essere trasferite ad un organismo terzo".*

[17] Tali aspetti, ad avviso di Ferrovie dello Stato, emergono dal nuovo diritto societario, capo IX "Direzione e coordinamento di Società", artt. 2497-2497 sexies del c.c.

[18] E ciò anche in base all'art. 2497 sexies, II c., del c.c. che prevede l'esercizio di attività di direzione e coordinamento di società sulla base di un contratto con le società medesime o di clausole di loro statuti.

tutela del mercato alla base delle osservazioni dell'Autorità garante della concorrenza e del mercato.

La Corte, nel dare atto della delicatezza e della importanza della problematica, richiama il giudizio già manifestato circa la compatibilità - almeno sul piano formale - dell'assetto societario determinatosi, a seguito della ristrutturazione operata dal Gruppo FS nel periodo 2000-2002, con la normativa europea e nazionale.

La costituzione di Ferrovie dello Stato S.p.A., quale holding capogruppo, e di R.F.I., quale partecipata Gestore della Rete, è stata disposta, come già detto, in attuazione dei principi comunitari, sulla base delle Direttive governative del 30 gennaio 1997 (c.d. direttiva "Prodi") e del 18 marzo 1999 (c.d. direttiva "D'Alema"). Ed è di rilievo considerare che si è pervenuti non alla sola separazione contabile, ma alla separazione societaria, con la costituzione di soggetti giuridici distinti.

4. I principali settori operativi del Gruppo FS

Per il periodo 2000-2002, il Gruppo Ferrovie dello Stato si è articolato nelle componenti di seguito precisate.

Società-guida è stata Ferrovie dello Stato S.p.A. - già Ferrovie dello Stato Holding Srl, subentrata dal 1° luglio 2001 a "Ferrovie dello Stato Società di Trasporti e Servizi per Azioni" [19] - che ha assunto il ruolo di Holding industriale, unitariamente garante verso l'azionista del risanamento del Gruppo ed orientata alla generazione di valore ed all'incremento della competitività complessiva del sistema. La Capogruppo si è articolata in un'unità di "Corporate" con funzioni di direzione strategica, indirizzo gestionale, governance per le società operative, oltreché di gestione accentrata di alcune aree di maggiore interesse (finanza, relazioni istituzionali, management) ed in una "Business United Centro Servizi di Gruppo" con il compito di assicurare la fornitura di servizi amministrativi e logistici, con ogni attività connessa, alle diverse realtà del Gruppo. Quest'ultimo ramo di azienda è stato ceduto, con decorrenza 1° gennaio 2002, a Metropolis S.p.A.[20], già responsabile della gestione del patrimonio ferroviario non strumentale.

A fianco della Capogruppo opera anzitutto RFI S.p.A., che è la Società cui è stata affidata l'attività di progettazione, costruzione, messa in esercizio, gestione e manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, di gestione dei sistemi di controllo e di sicurezza connessi alla circolazione dei convogli, di certificazione ed omologazione del materiale rotabile e dei componenti necessari all'infrastruttura medesima. RFI riceve, dalle società di trasporto utilizzatrici della rete infrastrutturale, un pedaggio destinato a coprire i costi ante-ammortamenti e dallo Stato contributi in conto esercizio per le attività di manutenzione della rete e per il finanziamento degli investimenti, sulla base del Contratto di Programma.

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

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

---

[19] Tale Società, come già detto, ha mutato la propria denominazione dal 1° luglio 2001 in "Rete Ferroviaria Italiana S.p.A." (RFI).

[20] Ridenominata Ferservizi S.p.A. dal 12 maggio 2003.

La società, che rappresenta la più grossa realtà del Gruppo che opera sull'esterno, controlla la sub-holding FS Cargo S.p.A., attiva nella produzione, gestione e vendita di servizi di trasporto delle merci e di logistica integrata.

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

- Cisalpino AG (partecipata al 50%) che ha per oggetto sociale la gestione di un'offerta di servizi di trasporto viaggiatori sulle linee ferroviarie che collegano l'Italia alla Svizzera;
- SVE RAIL Italia AB (partecipata al 50%), società di diritto svedese che ha per oggetto lo sviluppo, la vendita e la commercializzazione del trasporto ferroviario di merci tra l'Italia e i Paesi nordici;
- Artesia S.a.s. (partecipata al 50%), società di diritto francese che ha lo scopo di sviluppare e migliorare la qualità del traffico ferroviario viaggiatori tra l'Italia e la Francia;
- Metronapoli S.p.A. (partecipata al 38%), società mista a maggioranza pubblica che ha per oggetto la gestione del trasporto su ferro in ambito metropolitano.

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

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

Nel settore immobiliare il Gruppo è presente con le società Metropolis, Grandi Stazioni e Medie Stazioni S.p.A (divenuta Centostazioni S.p.A. nel 2002).

Metropolis S.p.A.[21], controllata al 100%, ha il compito di gestire e valorizzare il patrimonio immobiliare ferroviario, non strumentale. Oltre alla gestione delle locazioni e delle dismissioni dei beni, dal 1999 la società ha avuto mandato, da "Ferrovie dello Stato - società di Trasporti e Servizi per Azioni" (ora RFI), per svolgere il ruolo di "global service provider", per i beni costituenti il patrimonio medesimo. Si è già riferito che Metropolis ha acquistato dalla Capogruppo, il ramo di

[21] Divenuta, come già ricordato, Ferservizi S.p.A. dal 12 maggio 2003.

azienda "Business Unit Centro Servizi di Gruppo", con decorrenza operativa dal 1° gennaio 2002. In tal modo si è inteso creare un polo di offerta integrata di servizi, allocando le attività "no core" in un unico soggetto che ha il compito di provvedere ai servizi amministrativi, all'amministrazione del personale, al "facility e building management", ai servizi informatici e telematici ed ai servizi di logistica (gestione amministrativa infragruppo).

Grandi Stazioni S.p.A., controllata al 60%, ha il compito di gestire, riqualificare e valorizzare i complessi immobiliari delle 13 maggiori stazioni della rete ferroviaria nazionale che la Società mira a trasformare in spazi contenitori di servizi e di attività commerciali, che interagiscono con le aree circostanti. All'operazione partecipa Euro Stazioni S.p.A. - società partecipata da Gruppi privati[22] e dalle Ferrovie francesi SNCF - che nel corso del 2000 è risultata vincitrice della gara espletata dalla Capogruppo per l'attribuzione del 40% del capitale sociale di Grandi Stazioni.

Medie Stazioni S.p.A. opera dall'8 febbraio 2001 con lo scopo di realizzare il progetto di riqualificazione, di valorizzazione e di gestione integrata di 103 complessi di stazione di medie dimensioni ("Progetto Medie Stazioni") secondo un modello analogo a quello adottato per l'operazione "Grandi Stazioni". Anche a questa operazione, attraverso apposita procedura di selezione, è stato chiamato a partecipare un partner privato, che è Archimede 1 S.p.A., società partecipata, tra gli altri da SAVE-Aeroporto di Venezia Marco Polo S.p.A., da Manutencoop s.c. a r.l. e da Investimenti Immobiliari Lombardi S.p.A.. Con l'ingresso del socio privato, dall'aprile 2002, la partecipazione di FS S.p.A. è passata dal 100% al 60% e la società ha assunto la denominazione sociale di Centostazioni S.p.A..

Il Gruppo provvede ai servizi finanziari attraverso Fercredit SpA che, negli ultimi esercizi, ha orientato la propria azione allo sviluppo del portafoglio "credit factoring" sul mercato "captive" del Gruppo medesimo - limitando gli impieghi verso la clientela esterna potenzialmente più rischiosa - nonché all'espansione delle operazioni di "consumer credit" nei confronti dei dipendenti delle società del Gruppo. Fercredit svolge anche attività di leasing nei confronti delle società del Gruppo per finanziare l'acquisizione di autobus e di macchine industriali[23].

Il Gruppo partecipa anche al settore delle "agenzie di viaggio e dei tour operator" con Passaggi SpA, partecipata al 50 % da Trenitalia e per il restante 50% da Grandi Stazioni SpA.

Nel settore internet e commercio elettronico opera FS Lab s.r.l., di proprietà della CapoGruppo, che ha per scopo lo sviluppo, la commercializzazione e l'esercizio

---

[22] Benetton, Pirelli e Caltagirone.

[23] Ferrovie dello Stato evidenzia che lo sviluppo dell'attività di leasing resta frenato dai vincoli più restrittivi - rispetto a quelli che riguardano il "factoring" infragruppo - posti dalla normativa della Banca d'Italia in materia di concentrazione e ponderazione dei rischi.

dei servizi basati su internet o su altre reti o sistemi informatici organizzativi o sul commercio elettronico, anche collegati direttamente o indirettamente al business di tutto il Gruppo FS.

Il Gruppo è anche presente nei servizi informatici con Tele Sistemi Ferroviari (TSF) SpA (partecipata al 39%) in joint venture con il Gruppo Telecom Italia, nel settore delle Telecomunicazioni con Basictel Spa, partecipata al 40% della Capogruppo, e nei Servizi di formazione con l'Isfort, l'Istituto superiore di formazione e ricerca per i trasporti S.p.A. (cui partecipa per il 19% la Capogruppo, per il 15% RFI e per il 15% Trenitalia).

Rinviando alla specifica parte della relazione sul bilancio consolidato, per tutti gli altri elementi economico-finanziari sulle società del Gruppo, si ritiene utile riportare qui di seguito, sinteticamente, la "mappa" del consolidamento al 31.12.2002.

Ferrovie dello Stato S.p.A. controlla direttamente:

Trenitalia S.p.A.	(al 100 %)
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. - RFI S.p.A.	(al 100 %)
Metropolis - Società per le Valorizzazioni e Diversificazioni Patrimoniali S.p.A	(al 100 %)
Fercredit - Servizi Finanziari S.p.a.	(al 90 % - Metropolis S.p.A. detiene il residuo 10 % del capitale)
Italferr S.p.A.	(al 100 %)
Medie Stazioni Due S.r.l.	(al 100 %)
Immobiliare Ferrovie S.r.l.	(al 100 %)
Grandi Stazioni S.p.A.	(al 47,99 % - Metropolis S.p.A. detiene un ulteriore 11,99 % del capitale sociale)
Centostazioni S.p.A. (già Medie Stazioni S.p.A.)	(al 59,99 %)
Sogin S.r.l.	(al 55 %)
FS Lab S.r.l.	(al 100 %)

Ferrovie dello Stato S.p.A. controlla indirettamente:

FS Cargo S.p.A.	(partecipata di Trenitalia S.p.A. al 100 %)

Serfer - Servizi ferroviari S.r.l.	(partecipata di FS Cargo S.p.A. al 100 %)
Omniaexpress S.p.A.	(partecipata di FS Cargo S.p.A. al 100 %)
T.A.V. - Treno alta velocità S.p.A.	(partecipata di RFI S.p.A. al 100 %)
S.EL.F. - Società elettrica ferroviaria S.r.l.	(partecipata di RFI S.p.A. al 100 %)
Omnia Logistica S.p.A.	(partecipata di FS Cargo S.p.A. al 100 %)
Ecolog S.p.A.	(partecipata di FS Cargo S.p.A. al 100 %)
Servizi Ferroviari Portuali - Ferport S.r.l.	(partecipata di Serfer S.r.l. al 100 %)
Metropark S.p.A.	(partecipata di Metropolis S.p.A. al 100 %)
Sita S.p.A.	(partecipata di Sogin S.r.l. al 100 %)
Grandi Stazioni Retail S.r.l.	(partecipata di Grandi Stazioni S.p.A. al 100 %)
Grandi Stazioni Servizi S.r.l.	(partecipata di Grandi Stazioni S.p.A. al 100 %)
Passaggi S.p.A.	(partecipata di Trenitalia S.p.A. al 50 % e di Grandi Stazioni S.p.A. al 50 %)
Cargo Chemical S.r.l.	(partecipata di FS Cargo S.p.A. al 99,58 %)
Metroscai S.c.a.r.l.	(partecipata di Metropolis S.p.A. al 75 %)
Italcontainer S.p.A.	(partecipata di FS Cargo S.p.A. al 71 %)
Italcertifer S.c.p.a.	(partecipata di RFI S.p.A. al 33 % e di Trenitalia S.p.A. al 33%)
Servizi Ferroviari Portuali - Ferport Napoli S.r.l	(partecipata di Serfer S.r.l. al 60 %)
Hydroitalia S.r.l.	(partecipata di Trenitalia S.p.A. al 100 %)
Hydroitalia due S.r.l.	(partecipata di Trenitalia S.p.A. al 100 %)
Hydroitalia tre S.r.l.	(partecipata di Trenitalia S.p.A. al 100 %)
NET - Nord Est Terminal S.p.a.	(partecipata di FS Cargo S.p.A. al 51 %)

Sono **Imprese collegate**:

Cisalpino AG	(partecipata di Trenitalia S.p.A. al 50 %)
Artesia Sas	(partecipata di Trenitalia S.p.A. al 50 %)
Pol Rail S.r.l.	(partecipata di FS Cargo S.p.A. al 50 %)
Cargo SI - Cargo Svizzera Italia S.r.l.	(partecipata di FS Cargo S.p.A. al 50 %)
Sideuropa S.r.l.	(partecipata di FS Cargo S.p.A. al 50 %)
Isfort - Istituto Superiore di Formazione e Ricerca S.p.A.	(partecipata di FS S.p.A. al 19 %, di Trenitalia S.p.A. al 15 % e di RFI S.p.A. al 15 %)

Viaggi e Turismo Marozzi S.r.l.	(partecipata di Sita S.p.A. al 49 %)
Ferrovie Nord Milano Autoservizi S.p.A.	(partecipata di Sita S.p.A. al 49 %)
S.G.T.-Società gestione Terminali Ferro Stradali S.p.A.	(partecipata di FS Cargo S.p.A. al 43,75 %)
Cemat-Società Nazionale per il Trasporto Combinato Strada-Rotaia S.p.A.	(partecipata di FS Cargo S.p.A. al 41,25 %)
Basictel S.p.A.	(partecipata di FS S.p.A. al 40 %)
T.S.F. Telesistemi Ferroviari S.p.A.	(partecipata di FS S.p.A. al 39 %)
Metronapoli S.p.A. Napoli 1.033	(partecipata di Trenitalia S.p.A. al 38 %)
Sinter Inland Terminal S.p.A.	(partecipata di Italcontainer S.p.A. al 35%)
Società Alpe Adria S.p.A.	(partecipata di FS Cargo S.p.A. al 33,33 %)
East Rail S.r.l.	(partecipata di FS Cargo S.p.A. al 32 %)
Viacom Espress S.p.A.	(partecipata di FS S.p.A. al 20 %)
Ferrovie Nord Milano S.p.A.	(partecipata di FS S.p.A. al 14,74 %)
M.T.O. Modena Terminal Operator S.r.l.	(partecipata di Italcontainer S.p.A. al 45 %)
Sve Rail Italia AB	(partecipata di Trenitalia S.p.A. al 50 %)

Altre partecipazioni non consolidate si hanno per: ATI Rom (il cui capitale sociale è detenuto per il 30 % da SITA S.p.A.) e per ITF s.a.s. (al 50 % di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.).

5. Organizzazione societaria e corporate governance

L'organizzazione di Ferrovie dello Stato S.p.A. è disciplinata dalle norme civilistiche per le società per azioni.

Organi sociali sono, quindi, l'Assemblea dei soci (ordinaria e straordinaria), il Consiglio di Amministrazione, il Presidente, l'Amministratore delegato ed il Collegio sindacale.

Per il periodo 2001-2002 l'Assemblea è stata costituita, come per il passato, dall'azionista unico "Stato", che detiene il pacchetto azionario ed esercita i relativi poteri attraverso il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

All'Assemblea compete la nomina degli amministratori, dei sindaci e del Presidente del Collegio sindacale.

Nel periodo in riferimento ha operato il Consiglio di amministrazione nominato dall'Assemblea il 22 febbraio 2001, composto da 5 componenti, tra cui il Presidente che è stato anche confermato quale Amministratore delegato.

Dopo la scadenza del dicembre 2003, il Consiglio di Amministrazione, prorogato nell'incarico, ha operato fino al 30 aprile 2004.

In data 18 maggio 2004 l'Assemblea di Ferrovie dello Stato S.p.A. ha nominato per un triennio un nuovo Consiglio di Amministrazione, composto dal Presidente e 4 consiglieri. Il Presidente è stato anche nominato amministratore delegato.

Il Collegio sindacale, che si compone di 3 membri effettivi, di cui 1 con funzioni di Presidente, e 2 supplenti, è stato nominato, per il triennio 2001-2004 dall'Assemblea ordinaria del 9 aprile 2001.

I compensi annui lordi per il Collegio sindacale sono rimasti quelli stabiliti alla nomina (80 milioni di lire, pari a 41.317 Euro, per il Presidente, 60 milioni di lire pari a 30.987 Euro, per ciascun sindaco effettivo).

I compensi annui lordi per il Consiglio d'amministrazione, all'atto della nomina del 22 febbraio 2001, vennero fissati nelle seguenti misure:

Consiglieri d'amministrazione	80 milioni di lire (pari a 41.317 euro);
Presidente	400 milioni di lire (pari a 206.582 euro).

I gettoni di presenza sono rimasti stabiliti nella misura di 300 mila lire a seduta (pari a 154,94 euro).

L'emolumento per l'Amministratore delegato[24] è stato fissato in 403.396,00 euro dal 1° giugno 2001 ed aumentato a 691.536,00 euro per il 2002; a questo si aggiungono l'incentivo, riconosciuto per ciascun esercizio nella misura di 414.922,00 euro, ed il compenso di consigliere d'Amministrazione.

---

[24] Nel 2000 l'emolumento per il Presidente era stabilito in 103.291,00 euro, quello per l'Amministratore delegato in 206.583,00 euro, con un incentivo di 130.291,00 euro.