

gommato pesante assommante a 6.757 autocarri, con conseguente riduzione del 3.7%.

4. Dati concernenti le linee ed il parco rotabile: la situazione, posta a raffronto con i dati relativi all'esercizio 1990, risulta dalla seguente tabella:

Consistenza materiale rotabile	al 31 dicembre 1990	al 31 dicembre 1991
Elettrotreni e automotrici elettriche	786	824
Locomotive ed elettromotori	4.195	4.203
Automotrici termiche	1.154	1.137
Carrozze e rimorchi	14.625	14.620
Carri	102.322	97.507
Bagagliai, postali e casse mobili	2.932	2.856
Totale	126.014	121.147
Navi traghetto	19	17
Lunghezza totale della rete ferroviaria (in Km.)	16.066	16.066
di cui:		
Doppio binario elettrificato	5.679	5.679
Doppio binario non elettrificato	92	92
Semplice binario elettrificato	3.832	3.832
Semplice binario non elettrificato	6.463	6.463

5. Gli scioperi nel 1991: i conflitti di lavoro hanno portato nel corso dell'anno ad astensioni per complessive 255.064 ore (- 39,6% rispetto al 1990) con un totale di 53 scioperi, di cui 19 hanno avuto carattere nazionale, 1 intercompartimentale, 17 compartimentale e 16 locale. Sono state indette azioni di sciopero anche da parte di nuove formazioni sindacali di settore con l'obiettivo di essere riconosciute come controparti negoziali dell'Ente.
6. Organizzazione del lavoro: si sono realizzati profondi cambiamenti tramite lo strumento della contrattazione integrativa che hanno consentito di ridurre i fabbisogni organici, di introdurre nuove tecnologie e figure professionali, di rivedere le declaratorie dei profili professionali per assicurare una maggiore flessibilità nell'utilizzo del personale ed, infine, di avviare una politica di recupero dei "quadri" finalizzata ad un loro maggior coinvolgimento nella concreta attuazione delle strategie dell'Ente.

8.2 L'esercizio 1992.

Dalla relazione che accompagna il Bilancio di esercizio per l'anno 1992, si riassumono i principali dati relativi all'attività svolta ed ai risultati conseguiti:

1. Andamento del traffico ferroviario: il prodotto globale venduto dalle F.S., espresso in unità di traffico (somma dei viaggiatori/Km. e delle tonnellate/Km.), è stato di 70.323 milioni di UT con una crescita del 3% rispetto all'anno precedente. I viaggiatori/Km., che

rappresentano il 68,6% del prodotto venduto, hanno avuto un incremento del 4,2% passando dai 46.427 milioni del 1991 ai 48.361 milioni del 1992. Le tonnellate/Km. sono passate dai 21.890 milioni del 1991 ai 21.962 del 1992 segnando un aumento del 0,3%. Il gettito complessivo dei prodotti del traffico è assommato a 4.255,5 miliardi di lire (+ 7,7% rispetto al 1991) così ripartito: a) Viaggiatori 2.866,1 miliardi; b) Merci 1.215,4 miliardi; c) Traffico postale 174 miliardi.

2. Tariffe.

2.1. Tariffe viaggiatori: per l'anno 1992, con riferimento a quanto previsto dal contratto di programma per gli anni 1991-1992, è stata avanzata al Ministero dei trasporti una richiesta di aumento delle tariffe viaggiatori con decorrenza 1° maggio. La mancata approvazione di tale maggiorazione ha fatto sì che la manovra tariffaria per il 1992 sia stata limitata ad un incremento dei prezzi dei soli supplementi IC/EC di circa il 15% medio, sempre a decorrere dal 1° maggio. Sempre a partire da tale data, è stata applicata, per il traffico internazionale a destinazione Italia, la maggiorazione delle tariffe del traffico interno intervenuta il 1° novembre 1991.

2.2. Tariffe merci: dal 1° gennaio le tariffe merci hanno subito un aumento dell'8%, mentre quelle relative al servizio internazionale hanno avuto un incremento variabile dal 4 al 7%, in aderenza alle decisioni adottate dalle Reti partecipanti alla Conferenza tariffaria. I cennati aumenti hanno avuto riflessi più contenuti sull'ammontare dei ricavi per effetto degli accordi intervenuti con la clientela tesi a mantenere e sviluppare le quote di mercato.

3. Settore navi traghetto.

3.1. Relazione Sicilia: il servizio svolto sullo Stretto, rispetto all'anno 1991, ha avuto una leggera flessione soprattutto per il gommato pesante e per le autovetture. Fanno eccezione il numero delle corse effettuate (+ 4,4%) ed il trasporto di autocarri (+ 0,8%).

3.2. Relazione Sardegna: una forte riduzione si è avuta rispetto all'anno precedente, tanto che le corse effettuate sono scese dell'11,9%. In particolare il numero dei viaggiatori è diminuito del 15,5%, quello delle autovetture del 18,7% e dei carri del 6,6%. In controtendenza il solo settore degli autocarri cresciuto dell'8,1%.

4. Dati concernenti le linee e il parco rotabile: la situazione, posta a raffronto con i dati relativi al 1991, risulta dalla seguente tabella:

Consistenza materiale rotabile	Al 31 dicembre 1991	Al 31 dicembre 1992
Elettrotreni ed automotrici elettriche	824	841
Locomotive ed elettromotori	4.203	4.206
Automotrici termiche	1.137	1.137
Carrozze e rimorchi	14.620	14.448
Carri	97.507	93.257
Bagagliai, postali e casse mobili	2.856	2.910
Totale	121.147	116.799

Navi traghetto	17	17
Lunghezza totale della rete ferroviaria (in Km.)	16.066	15.867
di cui:		
Doppio binario elettrificato	5.679	5.800
Doppio binario non elettrificato	92	93
Semplice binario elettrificato	3.832	4.187
Semplice binario non elettrificato	6.463	5.787

5. Gli scioperi nel 1992: i conflitti di lavoro hanno portato nel corso dell'anno ad astensioni per complessive 572.482 ore con un totale di 122 scioperi, più del doppio rispetto all'anno precedente. L'aumento della conflittualità è derivato in misura considerevole da eventi in parte o del tutto estranei all'ambito aziendale, quali le decisioni governative in ordine alla trasformazione dell'Ente in Società per azioni e quelle prese in materia economica generale oltre agli omicidi di magistrati in Sicilia. Tre manifestazioni indette da formazioni settoriali sono state sospese in seguito ad ordinanze ministeriali emanate ai sensi dell'art. 8 della legge n. 146/90. Dei 122 scioperi suddetti 31 hanno avuto carattere nazionale, 9 intercompartimentale, 37 compartimentale e 45 locale.
6. Organizzazione del lavoro: anche nel 1992 è proseguita l'opera rivolta a introdurre profondi cambiamenti nell'organizzazione del lavoro per ottenere recuperi di produttività ed una maggiore flessibilità nell'utilizzo della forza lavoro, mediante gli strumenti già indicati per l'anno precedente.

8.3 L'esercizio 1993.

Il bilancio relativo alla gestione dell'esercizio 1993 rappresenta il primo consuntivo redatto dalle Ferrovie dello Stato nella nuova figurazione societaria, anche se l'avvenuta trasformazione non ha comportato sostanziali modifiche in termini di contabilità e bilancio, essendo il precedente Ente già tenuto a redigere i documenti contabili secondo le norme e le disposizioni di cui agli articoli 2423 e seguenti del Codice civile. Nondimeno, il taglio espositivo contenuto nella Relazione sulla gestione è stato profondamente modificato in modo da rendere più intelligibile il percorso intrapreso in materia di costi, ricavi, investimenti e reperimento delle risorse finanziarie. Vengono poi fornite informazioni di carattere particolare relative alle attività di ricerca e sviluppo, ai rapporti con Imprese controllate e collegate e ai fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio.

La politica di risanamento gestionale, finalizzata alla riduzione dei costi operativi ed al miglioramento della qualità del servizio ha interessato i seguenti settori:

1. I servizi in appalto: detti appalti concernenti la pulizia dei rotabili, degli impianti, degli uffici e dei servizi commerciali sono stati ricontrattati con le associazioni di categoria con l'obiettivo di ridurre i costi e di eliminare la frammentazione degli affidamenti in modo da avere interlocutori qualificati e responsabili della qualità delle prestazioni rese. Sono stati

pertanto stipulati 32 nuovi contratti con Consorzi imprenditoriali che hanno determinato nell'anno 1993, a fronte di maggiori prestazioni, riduzioni di costo pari al 17%.

2. La gestione delle scorte: le azioni già intraprese nell'anno precedente hanno consentito una loro riduzione pari al 7%.
3. La manutenzione dei rotabili: gli interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria hanno richiesto un utilizzo pari a 15.249.000 ore di lavoro, di cui l'88,46% presso le officine F.S., con una riduzione rispetto al precedente esercizio di 238.000 ore. E' stato poi generalizzato l'uso del libro di bordo, per la segnalazione delle avarie e l'attivazione della manutenzione corrente in esercizio che ha migliorato la disponibilità del parco carrozze. Si sono determinati, pertanto, sensibili recuperi di efficienza (espressi dal rapporto servizi generali su servizi diretti) di oltre il 13% medio per l'intero comparto, tale da ridurre del 14% il fabbisogno di prestazioni indirette a supporto delle lavorazioni.
4. La manutenzione delle infrastrutture: l'esecuzione con risorse interne della manutenzione sistematica dell'armamento, ottenuta attraverso la riorganizzazione dei cantieri meccanizzati, ha comportato una riduzione dei costi per prestazioni di terzi del 35%. Considerando anche il blocco dei lavori di manutenzione ordinaria per i fabbricati non direttamente funzionali all'esercizio ferroviario e i minori costi sostenuti per la manutenzione del corpo stradale, i costi per prestazioni di terzi si sono ridotti in complesso del 23%.
5. La sicurezza dell'esercizio ferroviario: è stato istituito l'Ispettorato Qualità e Sicurezza al quale sono state affidate funzioni di coordinamento e proposte di indirizzo sulle problematiche della sicurezza. Sono poi state adottate iniziative di controllo preventivo dello stato geometrico del binario mediante l'impiego di due nuovi mezzi rilevatori automotori, mentre il personale di linea è stato dotato di strumenti portatili digitali per il controllo ad ultrasuoni delle rotaie per l'individuazione tempestiva di difetti.

Con riferimento ai ricavi prodotti dalla gestione ed agli investimenti realizzati vengono forniti i seguenti elementi:

1. Contribuzione statale: i contributi dello Stato per il contratto di servizio pubblico sono ammontati a 2.359 miliardi (di cui 2.269 per il traffico viaggiatori e 90 per quello merci), mentre per il contratto di programma l'esborso è stato di miliardi 3.741, per un importo complessivo di 6.100 miliardi.
2. Ricavi diretti: il prodotto globale venduto, espresso in unità di traffico, è stato pari a 67,7 miliardi di UT con una flessione causata dagli effetti negativi della congiuntura economica, del 3,5% rispetto all'anno precedente. In conseguenza alla flessione dei volumi di traffico, il gettito complessivo si è attestato a fine anno a 4.184,3 miliardi con una flessione del 1,1% rispetto al 1992 e con uno scostamento negativo del 6,7% rispetto al budget (miliardi 4.485). Nel 1993 le tariffe viaggiatori interne ed i supplementi riguardanti il traffico internazionale non hanno subito aumenti; nello stesso anno le tariffe merci interne hanno

subito un aumento medio dell'1,59%, mentre quelle internazionali hanno registrato un aumento medio del 5%.

3. Investimenti: l'Azionista con il contratto di programma ha previsto 25.500 miliardi di investimenti da finanziarsi con aumenti di capitale e con ricorso al mercato. Risultano, inoltre, disponibili, in base alla legge n. 415/91¹⁴, per la copertura delle perdite di esercizio relative al periodo 1988/1992, miliardi 840 per l'esercizio 1994 e miliardi 1.260 per l'esercizio 1995 e successivi.

3.1. Realizzazione e potenziamento infrastrutture: sono stati effettuati interventi che riguardano il settore merci, raddoppi, quadruplicamenti, varianti e velocizzazione di numerose linee, l'elettrificazione di 129 Km. di linea, l'estensione del controllo centralizzato ad ulteriori 488 Km., l'abolizione di 141 passaggi a livello. Per quanto concerne il parco rotabile sono state consegnate 1 locomotiva D255 e 20 locomotive E652 oltre a 813 carri. Inoltre, per un importo complessivo pari a circa 833 miliardi, sono state aggiudicate le forniture di 13 rimorchi, 50 locomotive E652, 100 carrozze Z1, 1400 carrozze di vario tipo, 20 carrozze MU e 20 locomotive politensione da 6 MW. In totale gli investimenti sostenuti ammontano a 4.426,5 miliardi.

3.2. Alta Velocità: secondo quanto disposto dalle Autorità governative, le attività sono state concentrate sulla linea Torino-Milano-Napoli per il completamento e l'affidamento della progettazione esecutiva. Per la tratta Milano-Napoli la valorizzazione effettuata dalla Società Italferr è stata dichiarata congrua dalla Società Cooper & Lybrand in base alla revisione disposta dal Consiglio dei Ministri. Inoltre, in data 28 dicembre si è conclusa la Conferenza dei Servizi per la tratta Roma-Napoli, mentre si sono aperte nello stesso mese le Conferenze relative alle tratte Milano-Bologna e Bologna-Firenze. Per quanto concerne, invece, le attività relative ai nodi, si sono avuti notevoli ritardi per motivi legati ai pareri del Ministero dell'ambiente ed ai rapporti con gli Enti locali. Infine, in data 28 febbraio 1994, è stato sottoscritto il contratto per la realizzazione della tratta Roma-Napoli con conseguente apertura dei cantieri prevista per il 1° settembre 1994.

3.3. Reperimento risorse finanziarie: il programma di finanziamento destinato ai progetti infrastrutturali ed all'acquisto di materiale rotabile, ha determinato nel corso dell'esercizio il ricorso a prestiti per 2.130 miliardi, dei quali 1.000 sono andati a rifinanziare un precedente prestito obbligazionario 1987/93 scadente in luglio. E' stato inoltre rimborsato un prestito di 1.000 miliardi, scadenza dicembre, in parte

¹⁴ L'art. 4.4 della legge 31 dicembre 1991, n. 415, concernente disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1992), concede all'Ente Ferrovie dello Stato, quale contributo al ripianamento delle perdite di esercizio relative al periodo 1988-1992, l'importo di lire 420 miliardi per il 1993, di lire 840 miliardi per il 1994 e di lire 1.260 miliardi a decorrere dal 1995. Le somme relative agli anni 1993 e 1994 sono state corrisposte alla Società, mentre lo stanziamento di lire 840 miliardi previsto dalla legge di bilancio 1995 è stato ridotto con variazione di bilancio a lire 814,8 miliardi. Nel bilancio 1996 è stanziata una somma pari a lire 370 miliardi.

rifinanziato con un nuovo prestito obbligazionario per 700 miliardi. La flessione dell'attività finanziaria realizzata nel corso dell'anno è stata in parte determinata dalle incertezze emerse in merito alla conferma della garanzia dello Stato, problema, questo, superato con l'approvazione della legge 29 gennaio 1994, n. 78, che ha confermato detta garanzia sul debito di F.S. con oneri a carico dello Stato.

Sono, poi, fornite ampie notizie in merito alle attività di ricerca e sviluppo che hanno riguardato principalmente indagini e sperimentazioni su materiali e infrastrutture, su ambiente e inquinamento, sul trasporto di merci pericolose e radioprotezione.

Per quanto riguarda i rapporti con le Imprese controllate e collegate sono forniti i seguenti elementi.

1. Rapporti di natura commerciale:

- 1.1. CIT: provvede alla vendita dei biglietti F.S., non in esclusiva e con divieto di subappalto, in Italia ed all'estero, con minimo garantito, con commissioni e provvigioni in misura identica rispetto agli altri operatori. La vendita di biglietti in Italia è affidata a CIT Viaggi S.r.l. controllata da CIT S.p.a.
- 1.2. INT: con la cessione del ramo di azienda da INT a OMNIAEXPRESS (servizio spedizione piccole partite, servizio rapido "24 ore" e servizio a carro completo), i rapporti convenzionali sono stati attivati direttamente con la seconda Società. Per l'acquisto di una partecipazione in GSA (Gruppo Saima Avandero) è stato corrisposto a INT un anticipo di lire 54.144 milioni.
- 1.3. METROPOLIS: svolge attività di sviluppo, valorizzazione e razionalizzazione del patrimonio immobiliare F.S. Per l'attività svolta sono previsti il 2% sul prezzo in caso di trasferimenti immobiliari e l'1,5% sull'incremento in caso di valorizzazione. I ricavi della Società sono stati pari a circa lire 11.000 milioni.
- 1.4. SOGIN: ha per oggetto l'assunzione di interessenze e partecipazioni in altre aziende di trasporto pubblico. Nel 1993, non sono stati attivati rapporti di natura commerciale.
- 1.5. FERCREDIT: ha per oggetto attività di factoring, leasing e servizi finanziari. L'attività, iniziata nel 1993, ha determinato la cessione di crediti da parte di fornitori F.S. di circa 55.000 milioni di lire.

2. Rapporti di concessione:

- 2.1. TAV: è titolare dell'affidamento in concessione della progettazione esecutiva, della costruzione e dello sfruttamento economico delle linee ad "Alta Velocità"; la proprietà dei progetti e delle opere rimane in capo alle F.S.
- 2.2. CISALPINO: svolge attività di integrazione e potenziamento dell'offerta commerciale di traffico diurno per le linee ferroviarie tra Milano e Ginevra-Berna-Basilea, attraverso l'acquisto e la gestione diretta del materiale rotabile concludendo accordi

- specifici con le reti ferroviarie interessate (tra cui le F.S.) con conseguente pagamento di un canone per l'utilizzo delle rispettive infrastrutture.
- 2.3. SMAFER: svolge in esclusiva l'esercizio e la fornitura della pubblicità per conto terzi sulle sedi ferroviarie, sui beni mobili ed immobili compresi i rotabili. Alle F.S. è riconosciuto un canone variabile tra il 18 e il 22%, con un minimo garantito medio di lire 10,5 miliardi per anno.
- 2.4. ITALFERR-SIS.TAV: svolge, per conto delle F.S. senza diritto di esclusiva, attività di realizzazione, promozione, commercializzazione, coordinamento ed amministrazione di prestazioni specialistiche di ingegneria e tecnologia ferroviaria.
- 2.5. SIGMA: svolge attività di gestione del sistema informatizzato e della rete elettronica di trasmissione dati relativa al servizio di biglietteria ferroviaria e prenotazione posti. F.S. corrisponde lire 823,50 per ogni transazione completata.

8.4 L'esercizio 1994.

La relazione che illustra l'attività svolta dalla Società nel corso dell'esercizio 1994 segue l'andamento espositivo adottato per la gestione relativa all'anno precedente. Sono quindi riportate dettagliate notizie in materia di costi, ricavi, investimenti e reperimento delle risorse finanziarie. Vengono poi fornite informazioni di carattere particolare relative alle attività di ricerca e sviluppo, ai rapporti con Imprese controllate e collegate e ai fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio.

I dati forniti possono così essere riepilogati:

1. Andamento della gestione: il prodotto globale venduto dalle F.S. è stato pari a 71,4 miliardi di unità di traffico, cifra questa in assoluto la più alta mai raggiunta in precedenza, con un incremento, rispetto al 1993, del 5,9%. In particolare è così evidenziato l'andamento dei vari settori:
 - 1.1. Settore passeggeri: i viaggiatori/Km., che rappresentano il 68,5% delle UT, a fine 1994 sono saliti a 48,9 miliardi (+ 3,8% rispetto all'anno precedente), recuperando così la flessione del 1993. Gli introiti del traffico sono cresciuti del 7,5%, mentre la tariffe viaggiatori sono aumentate in media del 3%. Si segnala il buon risultato conseguito dal servizio "Pendolino" i cui utenti sono saliti del 60%. In tutte le aree della divisione passeggeri sono state potenziate le iniziative promozionali e le convenzioni con Organismi e Associazioni per incentivare la proposta di utilizzo dei servizi ancora poco utilizzati dalla clientela quali, ad esempio, i treni "charter" ed il vagone letto.
 - 1.2. Settore merci: i 22,3 miliardi di tonnellate/Km. rappresentano una crescita dell'11,4% rispetto all'anno precedente. Particolarmente consistente è stata la crescita delle esportazioni (+ 18%) e del traffico interno (+ 11%), mentre più contenuto è stato

l'incremento delle importazioni (+ 7,9%). Per quanto riguarda le modalità del traffico, marcato è stato l'aumento dell'utilizzo del tipo intermodale (trasporto combinato e container) che ha coperto il 32% delle UT trasportate a fronte del 26% verificatosi nell'anno precedente.

- 1.3. Qualità del servizio: il 79% dei treni viaggiatori a lungo percorso è giunto a destinazione in orario o con un ritardo compreso entro i 5 minuti, mentre tale percentuale nel 1992 era pari al 62%. Solo l'8% dei treni a lungo percorso ha registrato ritardi oltre i 15 minuti. Anche per i treni locali si è registrato un aumento della puntualità che è passata dal 78% del 1992 all'87%. Ugualmente positivi i risultati conseguiti dai treni merci di qualità: il ritardo medio è diminuito a soli 20 minuti contro i 67 del 1992.
2. Rettifiche del patrimonio netto: il capitale iniziale della Società è stato determinato, in via provvisoria, con decreto del Ministro del tesoro del 13 agosto 1992, in base al patrimonio netto risultante dal consuntivo 1991 del cessato Ente pubblico. Ai sensi della legge 9 agosto 1993, n. 292, il Consiglio di amministrazione ha proposto al Ministero del tesoro le rettifiche dei valori dell'attivo e del passivo nel rispetto dei criteri di cui all'art. 2 della legge 29 dicembre 1990, n. 408; in conseguenza il Ministro del tesoro, con decreto del 23 dicembre 1994, ha determinato il patrimonio netto rivalutato della Società, alla data del 31 dicembre 1993, in miliardi di lire 64.000, con una variazione di miliardi 44,8 rispetto al valore di bilancio 1993.
3. Aumenti del capitale sociale: in data 7 marzo 1994, l'Assemblea straordinaria delle Ferrovie dello Stato ha deliberato l'attuazione in forma scindibile dell'aumento del capitale sociale da £ 42.417.892.391.000 a £ 58.717.892.391.000, mediante l'emissione di 16.300 milioni di azioni ordinarie del valore nominale di £ 1.000 cadauna riservate al Ministero del tesoro, da sottoscrivere per sei anni ai sensi delle leggi finanziarie per gli anni 1993 e 1994. La sottoscrizione per il 1994 è stata effettuata per 1.650 miliardi di lire.
4. Gestione finanziaria: nel corso dell'esercizio, per il finanziamento degli investimenti sono stati realizzati prestiti per un importo complessivo di 8.156 miliardi di lire, di cui 3.270 sono andati a rifinanziare prestiti in scadenza. La netta prevalenza dell'indebitamento a tasso variabile ha consentito di beneficiare del ribasso dei tassi di interesse che ha consentito un contenimento del relativo costo passato dall'11,30% del 1993 al 9,35% del 1994.
5. Investimenti: l'ammontare complessivo degli investimenti tecnici è stato pari 4.114 miliardi ai quali si aggiungono 2.492,5 miliardi per finanziamento a TAV. In particolare gli interventi hanno riguardato:
 - 5.1. Realizzazione e potenziamento delle infrastrutture: è stata attivata la trazione elettrica per altri 135 Km.; ulteriore attrezzamento di 340 Km. con il sistema del blocco automatico; estensione ad altri 421 Km. del controllo centralizzato del traffico;

attivazione di 69 nuovi apparati centrali elettrici; soppressione di altri 55 passaggi a livello; potenziamento della linea Pontremolese e di 3 scali merci.

- 5.2. Acquisizione di materiale rotabile: risultano consegnate 25 locomotive elettriche, 2 rimorchi per elettromotrici e 1.229 carri per un valore complessivo di 282 miliardi. Sono state aggiudicate forniture per circa 2.673 miliardi.

Per quanto riguarda i rapporti con le Imprese controllate e collegate sono forniti i seguenti elementi.

1. Rapporti di natura commerciale:

- 1.1. CIT: A seguito della recente acquisizione di una partecipazione in ECP S.p.a., le Ferrovie dello Stato hanno affidato a quest'ultima la gestione dei complessi aziendali pertinenti al Gruppo CIT al fine di completare il riassetto strutturale delle proprie società operanti nel settore turistico.
- 1.2. METROPOLIS: nel corso dell'anno le F.S. hanno stipulato con la Società un contratto di mandato per la dismissione degli immobili non strumentali, nonché un contratto per la realizzazione di interventi per la riqualificazione della Stazione Termini. I rapporti intervenuti nell'anno per dette attività, hanno determinato costi per circa 15 miliardi e ricavi per circa 30 miliardi.
- 1.3. SOGIN: è stata stipulata una convenzione che affida in via esclusiva a detta Società l'organizzazione e la gestione dei servizi automobilistici di trasporto pubblico integrativi e/o sostitutivi delle relazioni della rete ferroviaria e delle linee automobilistiche. Detti rapporti hanno evidenziato costi per circa 5.600 milioni.
- 1.4. FEROCREDIT: i rapporti intervenuti hanno evidenziato costi per la Società per circa 100 milioni e ricavi per circa 800 milioni.
- 1.5. BANCA NAZIONALE DELLE TELECOMUNICAZIONI S.p.a.: è stata costituita il 1° luglio 1992 a seguito della trasformazione - in conformità alla legge 30 luglio 1990, n. 218 - del preesistente Ente pubblico ed ha per oggetto la raccolta del risparmio e l'esercizio del credito nelle sue varie forme. I rapporti hanno evidenziato costi per circa 60 miliardi e ricavi per 3,5 miliardi.
- 1.6. INT: anche per il 1994, a seguito della cessione delle sue attività operative, si è limitata a gestire le attività residuali in vista della programmata riorganizzazione del settore merci della controllante F.S.
- 1.7. T.S.F. TELESISTEMI FERROVIARI S.r.l.: ha il compito di realizzare e gestire impianti di telecomunicazioni e connessi sistemi di rete. Fornisce servizi di trasmissione dati, svolge attività di manutenzione sviluppo e vendita di sistemi prodotti e servizi informativi. Nell'anno non ha avuto attività operativa.
- 1.8. S.T.M. SOCIETÀ' TRAFFICI MULTIMODALI S.r.l.: ha il compito di sviluppare un servizio di trasporto integrato mediante l'esecuzione di attività anche per il tramite di società, enti, consorzi ecc.

- 1.9. S.A.P. SERVIZI ASSISTENZA AL PASSEGGERO S.r.l.: fornisce pacchetti e servizi turistici ed esercita attività di "tour operator" dedicato principalmente al traffico ricettivo dall'estero. Il pacchetto azionario è stato acquistato dalla CIT.
2. Rapporti di concessione/convenzione:
- 2.1. TAV: in seguito alla positiva conclusione della conferenza dei servizi relativa alla tratta Roma-Napoli, è stato approvato il progetto esecutivo ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, urgenza e indifferibilità dell'opera; la fase realizzativa è stata attivata in data 8 febbraio 1994 con apposito atto integrativo con il Consorzio IRICAV UNO. Nel luglio 1994 sono stati approvati e ripubblicati i progetti di massima dei Nodi di Roma, Napoli, Firenze e Bologna a seguito della modifiche progettuali richieste dagli Enti locali e dal Ministero dell'ambiente.
- 2.2. SMAFER: i rapporti intervenuti nell'anno hanno evidenziato costi per circa 3.700 milioni.
- 2.3. ITALFERR-SIS. TAV: i rapporti intervenuti nell'anno hanno evidenziato costi per circa 22 miliardi e ricavi per 350 milioni circa. La Società ha effettuato progettazioni per conto delle F.S. per circa 2 miliardi.
- 2.4. SIGMA: le attività hanno prodotto ricavi per circa 800 milioni.
- 2.5. EFESO - Editoriale F.S.: la Società, costituita il 1° gennaio 1994, ha per oggetto la gestione delle attività editoriali e dei programmi promozionali del Gruppo F.S. mediante una convenzione stipulata il 30 ottobre 1994.
- 2.6. ISFORT - Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti: ha per oggetto l'erogazione di servizi di formazione manageriale e qualificazione tecnico-professionale nel campo della direzione e della gestione dei sistemi di trasporto collettivo pubblico e privato. Nel corso del 1994, sono state avviate numerose attività formative per conto della Federtrasporto e della TAV.

9. I bilanci di esercizio.

I documenti contabili prodotti nel quadriennio preso in esame dalla presente relazione, consistono nel Conto economico, nello Stato patrimoniale e nella Nota integrativa. La differente articolazione dei predetti documenti adottati dall'Ente pubblico economico negli anni 1991 e 1992 e dalla Società negli anni 1993 e 1994, rendono opportuno il loro separato esame al fine di poterne esporre le risultanze in modo cronologico. I bilanci in questione sono stati approvati, il primo relativo all'esercizio 1991, dall'Amministratore straordinario dell'Ente Ferrovie dello Stato con delibera n. 1229 del 30 giugno 1992. I successivi tre bilanci, relativi agli esercizi 1992, 1993 e 1994, sono stati approvati dall'Assemblea ordinaria della Società nelle riunioni del 30 giugno 1993, 1994 e 1995.

9.1 I conti economici degli esercizi 1991 e 1992.

I dati esposti nella seguente tabella, indicati in miliardi di lire, sono posti a raffronto con quelli relativi al conto economico dell'esercizio 1990.

Conto economico	1990	1991	Differenza	1992	Differenza
Ricavi operativi (traffico e diversi)	4.031,48	4.320,46	288,98	4.667,12	346,66
Costi operativi	- 12.544,62	- 13.574,47	- 1029,85	- 14.549,24	- 974,77
- Costi di personale	- 10.025,46	- 10.739,08	- 713,61	- 11.349,52	- 610,44
- Acquisto di materie e servizi	- 2.519,16	- 2.835,39	- 316,24	- 3.199,72	- 364,32
Margine operativo ante integrazioni Tesoro e capitalizzazioni	- 8.513,14	- 9.254,01	- 740,87	- 9.882,12	- 628,11
Integrazioni del Tesoro	7.390,00	6.530,00	- 860,00	5.800,00	- 730,00
- Normalizzazione dei conti e obblighi di servizio pubblico	4.300,00	4.300,00	0,00	4.300,00	0,00
- Oneri di infrastruttura	2.360,00	1.500,00	- 860,00	1.500,00	0,00
- Mancati adeguamenti tariffari	730,00	730,00	0,00	0,00	- 730,00
Capitalizzazione costi interni	334,00	375,22	41,22	462,47	87,25
Margine operativo post integrazioni Tesoro e capitalizzazioni	- 789,14	- 2.348,79	- 1.559,65	- 3.619,64	- 1.270,86
Ammortamento beni materiali al netto rimborsi Tesoro per rinnovi	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Ricavi - oneri patrim. e straordin.	55,41	307,13	251,73	- 139,27	- 446,41
Oneri netti per prepensionamenti	- 872,00	- 700,20	171,79	- 295,57	404,63
Oneri finanziari netti	- 133,43	- 85,58	47,86	96,15	181,72
Oneri tributari	- 143,34	- 132,07	11,26	- 188,23	- 56,16
Risultato di esercizio	- 1.882,50	- 2.959,51	- 1.077,01	- 4.146,58	- 1.187,07
Perdita coperta con sovvenzione di equilibrio	658,40	438,80	- 219,60	0,00	- 438,80
Perdita residua da coprire	- 1.224,10	- 2.520,71	- 1.296,61	- 4.146,58	- 1.625,87

Rispetto all'anno 1990, il peggioramento del risultato (- 1.296,61 miliardi) è dovuto in massima parte all'incremento dei costi operativi che ha ampiamente annullato l'aumento del 7% dei ricavi operativi. Il degrado del margine operativo (- 740,87 miliardi) è stato determinato dalla riduzione di 860 miliardi dei rimborsi per oneri di infrastruttura, operata ai sensi della legge 29 dicembre 1990, n. 406. Le altre partite comportano dei miglioramenti nei risultati finali per 483 miliardi dovuti in gran parte alla differenza positiva tra ricavi e costi straordinari e patrimoniali, nonché dalla riduzione dei costi per prepensionamenti a definitivo carico dell'Ente. Infine la riduzione di 219,60 miliardi nella sovvenzione di equilibrio, ai sensi della legge 11 marzo 1988, n. 67 (Finanziaria 1988), ha determinato il risultato per il 1991.

In confronto all'esercizio 1991, il peggioramento del risultato (- 1.625,87 miliardi) è dovuto, in primo luogo, all'incremento dei costi operativi che ha prodotto una diminuzione del margine operativo (- 628,11 miliardi) nonostante l'incremento dei ricavi operativi pari a 346,66 miliardi. Tale margine operativo è poi raddoppiato per effetto della riduzione di 730 miliardi, rispetto all'anno precedente, nei rimborsi per mancati adeguamenti tariffari, previsti dal Regolamento CEE 1107/70, operata ai sensi della 31 dicembre 1991, n. 415 (Finanziaria 1992). Le altre partite comportano un leggero miglioramento dei risultati dovuto al differenziale positivo fra ricavi e costi finanziari (interessi), nonché alla riduzione dei costi per prepensionamenti a definitivo carico delle F.S. Infine, la cancellazione della sovvenzione di equilibrio, prevista dalla legge finanziaria 1988, operata ai sensi della legge finanziaria 1992, ha determinato un ulteriore peggioramento del risultato finale di 438,80 miliardi.

Nelle tabelle che seguono sono indicate in dettaglio la voci relative ai ricavi e proventi ed ai costi ed oneri verificatisi nei due esercizi posti a raffronto con quelli relativi all'anno 1990.

Ricavi e proventi	1990	1991	Differenza	1992	Differenza
Prodotti del traffico	3.657,6	3.949,2	291,6	4.255,6	306,4
Ricavi diversi	416,4	413,8	- 2,6	435,9	22,1
Proventi finanziari	663,7	724,8	61,1	832,0	107,2
Proventi diversi	1997,8	797,3	- 1.200,5	517,5	- 279,8
Compensazioni finanziarie previste da Regolamenti CEE	7.390,0	6.530,0	- 860,0	5.800,0	- 730,0
Sovvenzione Tesoro legge 141/90	249,0	291,0	42,0	60,0	- 231,0
Contributi Tesoro su interessi	3.033,8	3.791,2	757,4	4.492,5	701,3
Capitalizzazioni	889,8	816,8	- 73,0	491,0	- 325,8
Utilizzo fondi	400,3	787,7	387,4	373,3	- 414,4
Rimanenze finali	2.867,3	2.316,2	- 551,1	1.253,7	- 1.062,5
Interventi del Tesoro:					
- per rinnovi	2.000,0	2.000,0	0,0	2.000,0	0,0
- per equilibrio bilancio	658,4	438,8	- 219,6	0,0	- 438,8
TOTALE	24.224,1	22.856,8	- 1.367,3	20.511,5	- 2.345,3
Perdita d'esercizio	1.224,1	2.520,7	1.296,6	4.146,6	1.625,9
TOTALE GENERALE	25.448,2	25.377,5		24.658,1	

Per quanto concerne l'esercizio 1991, gli elementi risultanti danno luogo alle seguenti osservazioni:

1. I ricavi diversi sono costituiti per il 65,4% da prestazioni rese a terzi, per l'8,9% da vendite di materiali e pubblicazioni e per il 25,7% da rimborsi di costi.
2. Il 27,1% dei proventi finanziari è costituito da interessi attivi, incrementati dello 0,7% rispetto all'esercizio precedente. Il 71,3% è rappresentato dagli interessi maturati sui crediti IVA, per la parte di competenza dell'esercizio.

3. Il notevole decremento registrato nei proventi diversi è dovuto a minori sopravvenienze attive, mentre i proventi immobiliari e gli utili su cambi hanno registrato aumenti contenuti.
4. La sovvenzione del Tesoro accordata per il prepensionamento nella somma globale di 600 miliardi è stata acquisita per 249 miliardi e per 291 miliardi, rispettivamente nel 1990 e nel 1991. Gli ulteriori 60 miliardi verranno utilizzati nell'esercizio 1992.
5. L'incremento del contributo del Tesoro sugli interessi dei prestiti è dovuto in parte ai nuovi prestiti emessi nell'anno ed in parte ai prestiti contratti alla fine dell'anno precedente i cui interessi hanno inciso su detto anno solo per una quota minima.
6. Per quanto si riferisce alla voce capitalizzazione, le variazioni negative sono determinate dal rallentamento degli investimenti, mentre quelle positive denotano un migliore utilizzo degli impianti per la ristrutturazione del materiale rotabile.
7. Per la voce Utilizzo fondi: 108 miliardi sono da riferire alla svalutazione per perdite risultanti dagli ultimi bilanci delle Società partecipate; 269,5 miliardi riguardano l'esito negativo di vertenze in materia di compensi straordinari ed altre competenze accessorie; 175,9 miliardi per la svalutazione di materiale obsoleto ed, infine, 191 miliardi per una verifica delle rimanenze dei materiali di scorta.
8. L'importo accordato per interventi di rinnovo consente di far fronte sia gli ammortamenti sia gli accantonamenti per il mantenimento in efficienza dei beni non trasferiti. L'importo per l'equilibrio del bilancio è stato ridotto, secondo quanto disposto dalla legge finanziaria 1988 (n. 67/88), ossia di 219,6 miliardi annui.

Per quanto concerne l'esercizio 1992, gli elementi risultanti danno luogo alle seguenti osservazioni:

1. I ricavi diversi sono costituiti per il 65,8% da prestazioni rese a terzi, per l'8,9% da vendite di materiali e pubblicazioni e per il 25,3% da rimborsi di costi.
2. Il 30,2% dei proventi finanziari è costituito da interessi attivi, incrementati del 27,8% rispetto all'esercizio precedente. Il 67,1% è rappresentato dagli interessi maturati sui crediti IVA, per la parte di competenza dell'esercizio.
3. Il notevole decremento registrato nei proventi diversi è dovuto a minori sopravvenienze attive, mentre i proventi immobiliari e gli utili su cambi hanno registrato aumenti di poco rilievo.
4. L'incremento del contributo del Tesoro sugli interessi dei prestiti è dovuto in parte ai nuovi prestiti emessi nell'anno ed in parte ai prestiti contratti alla fine dell'anno precedente i cui interessi hanno inciso su detto anno solo per una quota minima.
5. Per ciò che concerne le Capitalizzazioni, la diminuzione è dovuta all'azzeramento della voce "materiali prelevati dai magazzini" in quanto detti materiali sono stati classificati tra i "lavori in corso".
6. Per la voce Utilizzo fondi: 141,6 miliardi riguardano l'esito negativo di vertenze in materia di compensi straordinari e per altre competenze accessorie; 47,4 miliardi per costi di

- riparazione di danni causati da eventi di forza maggiore e 150,4 miliardi per la svalutazione di materiale obsoleto.
7. La riduzione nelle rimanenze finali di materiali presso i magazzini è dovuta alla diversa classificazione adottata per investimenti compresi nei lavori in corso ed alla rilevazione in apposita posta dei materiali relativi alla Scorta tecnica.
 8. L'importo accordato per interventi di rinnovo consente di far fronte sia gli ammortamenti sia agli accantonamenti per il mantenimento in efficienza dei beni non trasferiti. L'importo per l'equilibrio del bilancio è stato soppresso, secondo quanto disposto dalla legge finanziaria per 1992.

Costi ed oneri	1990	1991	Differenza	1992	Differenza
Rimanenze iniziali	2.932,8	2.867,3	- 65,5	1.452,3	- 1.415,0
Prestazioni di lavoro subordinato	9.925,0	10.736,2	811,2	11.337,7	601,5
Prestazioni incaricati servizi	25,2	25,4	0,2	26,6	1,2
Acquisto di materiali	864,9	803,6	- 61,3	573,0	- 230,6
Energia elettrica	160,5	193,8	33,3	196,5	2,7
Prestazioni di terzi	2.039,0	2.136,7	97,7	2.341,6	204,9
Costi diversi	173,0	154,6	- 18,4	169,6	15,0
Interessi passivi e oneri finanziari	3.367,4	4.082,7	715,3	4.662,1	579,4
Ammortamenti	1.026,8	1.358,0	331,2	1.910,2	552,2
Mant. efficienza beni non trasferiti	982,0	649,5	- 332,5	89,8	- 559,7
Accantonamento ai fondi	2.259,8	724,6	- 1.535,2	818,9	94,3
Oneri diversi	1.691,9	1.645,0	- 46,9	1.079,8	- 565,2
TOTALE	25.448,3	25.377,4	- 70,9	24.658,1	- 719,3

Per quanto concerne l'esercizio 1991, gli elementi risultanti danno luogo alle seguenti osservazioni:

1. Il decremento delle rimanenze iniziali di materiali è da attribuire ad un miglioramento della loro gestione volto a contenere il relativo immobilizzo finanziario mediante la riduzione dei tempi di rotazione delle varie categorie di materiali.
2. L'acquisto di materiali per le esigenze della manutenzione, dei consumi e degli investimenti sono stati ridotti sia per una più rigorosa politica per ridurre l'immobilizzo delle scorte, sia in conseguenza del rallentamento degli investimenti.
3. L'incremento degli interessi passivi è dovuto essenzialmente alla contrazione di nuovi prestiti per investimenti patrimoniali (miliardi 4.121). In detti interessi sono incluse anche le quote capitale relative alle rate di ammortamento dei prestiti a suo tempo contratti dalla ex Azienda per la copertura dei disavanzi di gestione, in quanto il loro rimborso, da parte del Tesoro, dovrebbe essere compreso nella compensazione finanziaria relativa agli oneri rientranti nella normalizzazione dei conti (Reg. CEE 1192/69). Tali rimborsi sono invece forfettizzati e sottoposti a tagli per esigenze di politica finanziaria.

4. Le aliquote adottate in materia di ammortamento delle linee ferroviarie e per i fabbricati civili e industriali sono pari alla metà di quelle massime fiscalmente previste, in quanto si ritengono rappresentative del deperimento tecnico economico. Le stesse potranno essere riviste quando saranno assunti in carico i beni provenienti dall'ex Azienda. Per il materiale rotabile, che incide per più della metà degli ammortamenti operati, si è adottata l'aliquota del 6,67% per i beni conferiti dall'ex Azienda e del 5% per quelli immessi in esercizio nel corso della gestione dell'Ente.
5. Per il mantenimento in efficienza dei beni non trasferiti, la somma appostata rappresenta il costo d'uso dei beni stessi, non potendosi rilevare le quote di ammortamento per beni non ancora iscritti in bilancio.
6. Per quanto concerne l'accantonamento ai fondi, le variazioni sono illustrate in sede di commento al conto patrimoniale.
7. In relazione agli oneri diversi, le perdite su partecipazioni sono costituite per 101,7 miliardi da quelle della controllata CIT, per 0,4 miliardi da quelle della collegata SIGMA e per 6 miliardi da quelle della partecipata EUROFIMA.

Per quanto concerne l'esercizio 1992, gli elementi risultanti danno luogo alle seguenti osservazioni:

1. Il decremento delle rimanenze iniziali di materiali è da attribuire al passaggio dei materiali per investimento ad incremento dei lavori in corso.
2. L'aumento accertato nelle prestazioni di terzi è dovuto per miliardi 35,8 ai servizi appaltati, per miliardi 58,7 ai lavori appaltati di manutenzione e per miliardi 110,3 alle altre prestazioni.
3. L'incremento degli interessi passivi è dovuto essenzialmente alla contrazione di nuovi prestiti per investimenti patrimoniali (miliardi 7.241,1). In detti interessi sono incluse anche le quote capitale relative alle rate di ammortamento dei prestiti a suo tempo contratti dalla ex Azienda per la copertura dei disavanzi di gestione, in quanto il loro rimborso, da parte del Tesoro, dovrebbe essere compreso nella compensazione finanziaria relativa agli oneri rientranti nella normalizzazione dei conti (Reg. CEE 1192/69). Tali rimborsi sono invece forfettizzati e sottoposti a tagli per esigenze di politica finanziaria.
4. Le aliquote adottate in materia di ammortamento delle linee ferroviarie e per i fabbricati civili e industriali sono pari alla metà di quelle massime fiscalmente previste, in quanto si ritengono rappresentative del deperimento tecnico economico. Per il materiale rotabile, che incide per poco meno della metà degli ammortamenti operati, si è adottata l'aliquota del 6,67% per i beni conferiti dall'ex Azienda e del 5% per quelli immessi in esercizio nel corso della gestione dell'Ente.
5. La posta concernente il mantenimento in efficienza dei beni non trasferiti rappresenta il costo d'uso dei beni non ancora assunti in carico costituiti da quota parte dei lavori in corso al 31.12.1985, trasferiti alle F.S. nel 1991.

6. Per quanto concerne l'accantonamento ai fondi, le variazioni sono illustrate in sede di commento al conto patrimoniale.
7. Le principali riduzioni relative agli oneri diversi riguardano gli oneri per prepensionamenti (-635,6 miliardi) ed il calo dei costi per controversie in materia di straordinario (- 91,1 miliardi). Per quanto riguarda l'incremento, 48,7 miliardi sono relativi alla cancellazione dei crediti per retribuzioni corrisposte al personale transitato in mobilità presso Enti pubblici territoriali, il cui rimborso non è stato riconosciuto dai decreti ministeriali attuativi.

9.2 I conti economici degli esercizi 1993 e 1994.

I dati esposti nelle seguenti tabelle, indicati in miliardi di lire, sono posti a raffronto con quelli relativi al conto economico dell'esercizio 1992. Per la complessità della prospettazione contabile adottata, il conto economico è qui di seguito ripartito in distinte tabelle che verranno poi riassunte in una tabella finale al fine di dar conto del risultato complessivo delle gestioni.

A) Valore della produzione	1992	1993	Differenza	1994	Differenza
1. Ricavi vendite e prestazioni					
a) Prodotti del traffico viaggiatori					
- Clientela ordinaria	2.866,2	2.895,1	28,9	3.113,6	218,5
- Contratto di servizio pubblico	0,0	2.269,0	2.269,0	2.471,8	202,8
Totale	2.866,2	5.164,1	2.297,9	5.585,4	421,3
b) Prodotti del traffico merci					
- Clientela ordinaria	1.365,0	1.289,2	- 75,8	1.400,8	111,6
- Contratto di servizio pubblico	0,0	90,0	90,0	90,3	0,3
Totale	1.365,0	1.379,2	14,2	1.491,1	111,9
c) Prestazioni a terzi, vendite ecc.	394,9	417,8	22,9	403,1	- 14,7
Totale 1	4.626,1	6.961,1	2.335,0	7.479,6	518,5
2. Variazione delle rimanenze	3,3	- 2,3	- 5,6	0,4	2,7
3. Variazione lavori in corso	- 0,2	0,2	0,4	- 0,5	- 0,7
4. Incremento immobilizzazioni	462,5	758,0	295,5	771,3	13,3
5. Altri ricavi e proventi					
a) Contributi in c/esercizio					
- Ai sensi Regolamenti CEE	5.800,0	3.741,0	- 2.059,0	3.691,0	- 50,0
- Oneri per rinnovi	2.000,0	0,0	- 2.000,0	0,0	0,0
- Prelievi da Fondo legge 538/93	0,0	1.129,0	1.129,0	1.193,5	64,5
- Altri	0,1	4,9	4,8	4,3	- 0,6
b) Altri ricavi e proventi	183,9	179,8	- 4,1	163,8	- 16,0
Totale 5	7.984,0	5.054,7	- 2.929,3	5.052,6	- 2,1
Totale A) Valore della produzione	13.075,7	12.771,7	- 304,0	13.303,4	531,7