

ENTE FERROVIE DELLO STATO

BILANCIO CONSUNTIVO DELL'ESERCIZIO FINANZIARIO 1993

VERBALE DI ASSEMBLEA DELLA FERROVIE DELLO STATO

Società di Trasporti e Servizi per Azioni

L'anno millenovecentonovantaquattro il giorno 30 del mese di giugno alle ore 17.00 presso la sede sociale in Roma, Piazza della Croce Rossa n.1, è riunita l'Assemblea della Società, sotto la Presidenza del Presidente del Consiglio di Amministrazione Dr. Benedetto De Cesaris, il quale invita il Dott. Stefano Spinelli, Segretario del Consiglio di Amministrazione, a svolgere le funzioni di Segretario.

IL PRESIDENTE constata e fa constatare:

- che in data 14 giugno 1994 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana l'avviso di convocazione dell'Assemblea della Società, da tenersi in questo luogo, giorno e ora per deliberare sul seguente ordine del giorno:

- 1) Relazione del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale;
- 2) Bilancio al 31 dicembre 1993 e relative deliberazioni;
- 3) Varie ed eventuali;

- che è presente l'intero capitale sociale rappresentato dall'unico Azionista Ministero del Tesoro - Patrimonio dello Stato Italiano, con sede in Roma, Via XX Settembre n.97, Socio intestatario di n. 44.067.892.391 azioni da lire mille ciascuna, in persona del Dr. Umberto APREA giusta delega conservata in atti della Società;

- che sono presenti, oltre a se medesimo, il Consigliere di Ammi-

Amministrazione Dr. Mario Paolillo ed il Consigliere Ing. Vittorio Emanuele Russo;

- che è presente il Presidente del Collegio Sindacale Dr. Valentino Morroni ed il Sindaco effettivo Prof. Serafino Gatti;
- che la presente Assemblea è quindi validamente costituita ed idonea a deliberare in sede ordinaria sul riferito ordine del giorno.

Passa quindi ad illustrare congiuntamente i primi due punti all'ordine del giorno.

Con il consenso dei presenti omette la lettura della relazione del Consiglio di Amministrazione sulla gestione e del bilancio dell'esercizio chiuso al 31.12.1993, corredato dalla nota integrativa, che si allegano rispettivamente sotto le lettere "A" e "B", illustrando in dettaglio gli aspetti più rilevanti che hanno caratterizzato la gestione dell'esercizio trascorso, che ha evidenziato una perdita di lire 3.937.959.926.428.

Desidera comunque precisare che in termini di Margine Operativo Lordo (MOL), l'obiettivo posto dal Piano d'Impresa 1993-1995, approvato dai tre Ministri che esercitano le funzioni di Azionista - Tesoro, Bilancio e Programmazione Economica, Trasporti - con delibera del 9.12.1992. è stato raggiunto al 100% registrando detto margine un miglioramento di ben 1.002 miliardi di lire rispetto al risultato 1992.

Si tratta di un risultato di grande rilievo, raggiunto anche mediante azioni di ristrutturazione ulteriori rispetto a quelle pre-

viste a piano, decise nel luglio scorso con un "contingency plan", reso necessario per bilanciare gli effetti negativi sul conto economico della Società dei ritardi e/o dei limiti con i quali i pubblici poteri hanno condotto alcune azioni di loro pertinenza previste a piano.

In tale quadro si segnala un risultato relativo ai ricavi di mercato, pari a 4.184 miliardi di lire, certamente migliorabile, ma comunque positivo perchè rappresenta un consolidamento del risultato da "record storico" del 1992 appena superiore dell'1,1%, in un anno di grave crisi della nostra economia, con calo del PIL, della produzione industriale e dei consumi delle famiglie.

Evidenzia infine che tali risultati gestionali sono stati realizzati in presenza di una qualificazione dell'offerta, sia in termini di migliore allocazione della stessa rispetto alla domanda, sia in termini di regolarità e sicurezza dell'esercizio.

In conclusione, un anno, il 1993, in cui la Società ha raggiunto i risultati che l'Azionista le aveva assegnato approvando il Piano d'Impresa, e che dimostra che la strada del risanamento, benchè ardua - per memoria, il Piano prevede un MOL pari a zero nel 1995 - è percorribile con successo. Ciò richiede ovviamente che anche le azioni dei soggetti esterni all'impresa, previste a piano, siano svolte con tempestività e con i risultati attesi.

A conclusione della sua esposizione invita gli Azionisti ad approvare il bilancio dell'esercizio 1993, dando scarico per la gestione del periodo considerato al Consiglio di Amministrazione, ed a

riportare a nuovo tale perdita.

Considerato che entro il 31.12.1994 la Società dovrà accertare in via definitiva il proprio Patrimonio Netto iniziale, una volta completata tale operazione, ove ritenuto opportuno, si potrebbe assorbire la perdita 1993 mediante imputazione alla "Riserva per trasformazione in S.p.A.".

Prende la parola il Presidente del Collegio Sindacale che dà lettura della relazione predisposta dal Collegio stesso, allegata al presente atto sotto la lettera "C".

Il Presidente del Collegio attesta, quindi, che la gestione della Società, di cui il bilancio è fedele quadro, si è svolta in modo ordinato e regolare, nel rispetto delle norme di legge e di statuto ed invita l'Assemblea ad approvare il progetto di bilancio al 31.12.1993, associandosi alle proposte del Presidente per quanto riguarda il riporto a nuovo della perdita d'esercizio.

Il Dr. Umberto APREA, in rappresentanza dell'unico Azionista, prende la parola per sottolineare che il bilancio in esame si chiude con una perdita di Lire 3.937.959.926.428, inferiore di 208 miliardi di lire rispetto a quella dell'anno precedente e coerente con quella prevista dal Piano d'Impresa approvato dai Ministri del Bilancio e della Programmazione Economica, del Tesoro e dei Trasporti con delibera in data 9 dicembre 1992.

Desidera esprimere il più vivo apprezzamento dell'Azionista per gli ottimi risultati economici ottenuti, raggiunti con un'accorta gestione imprenditoriale e perseguendo, in ogni caso, ottimali li-

velli di produttività e qualità del servizio.

Il tutto in un clima macro-economico generale non certo favorevole.

Nell'anticipare il proprio voto favorevole all'approvazione del bilancio dell'esercizio 1993, esprime agli Amministratori, a nome dell'Azionista, il compiacimento per il miglioramento dei risultati di gestione e l'auspicio che tale tendenza venga confermata per gli esercizi futuri così da consentire il raggiungimento dei traguardi prefissati.

IL PRESIDENTE invita quindi l'Assemblea a deliberare in merito al bilancio dell'esercizio 1993.

L'Assemblea, all'unanimità, delibera:

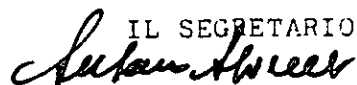
- di approvare il bilancio chiuso al 31.12.1993 con una perdita di lire 3.937.959.926.428;
- di riportare a nuovo tale perdita;
- di dare scarico per la gestione del periodo considerato al Consiglio di Amministrazione.

Null'altro essendovi da deliberare e non avendo alcuno dei presenti formulato altre richieste di intervento, il Presidente dichiara chiusa l'Assemblea essendo le ore 17 e 30.

IL PRESIDENTE



IL SEGRETARIO



RELAZIONE
DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

A - INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE

I - COSTI

La politica di risanamento gestionale perseguita dalla Società negli ultimi anni, finalizzata alla riduzione dei costi operativi ed al miglioramento della qualità dei servizi offerti ha interessato principalmente:

I SERVIZI IN APPALTO

Tali servizi (pulizia dei rotabili, pulizia degli impianti e degli uffici, servizi commerciali, altri servizi) hanno rappresentato da sempre una posta significativa tra le spese correnti delle FS.

A tale proposito, negli anni precedenti era stata elaborata una specifica linea strategico-operativa che aveva portato alla definizione di un accordo-quadro con le associazioni di categoria del settore con l'obiettivo di ridurre di almeno il 20% i costi a lire costanti 91 e di migliorare i livelli qualitativi delle prestazioni con adeguamento agli standards europei.

L'accordo-quadro aveva, altresì, previsto di eliminare la frammentazione degli affidamenti, concentrando gli stessi su soggetti qualificati ed affidabili, unici interlocutori responsabili della qualità delle prestazioni rese.

In tal senso, le organizzazioni di categoria degli imprenditori del settore, sulla base degli specifici criteri fissati dall'accordo quadro, hanno presentato nuove aggregazioni imprenditoriali (ConSORZI) cui sono stati affidati i 32 nuovi contratti che, avviati a fine 92, hanno dato i loro effetti, sia economici che qualitativi, nel corso del 1993.

Sebbene nel corso del 93 siano intervenute profonde modifiche alla struttura organizzativa della Società e conseguentemente nella ripartizione delle competenze, si è in grado di comparare in maniera omogenea i risultati 93 con il consuntivo 92.

Da tale raffronto, si rileva che nell'anno 93, a fronte di maggiori prestazioni rispetto all'anno precedente, si sono conseguite riduzioni di costo pari al 17%. Ove il raffronto venga fatto a parità di prestazioni, la riduzione dei costi ammonterebbe al 21%.

LA GESTIONE DELLE SCORTE E L'ATTIVITA' NEGOZIALE PER GLI ACQUISTI

Per quanto riguarda la gestione delle scorte si è confermato anche per il 1993, il trend positivo nella loro riduzione a seguito di azioni già intraprese nel 1992. Soprattutto ha giocato la politica di maggiore responsabilizzazione della periferia che ha comportato la riduzione delle scorte di circa il 7%.

MANUTENZIONE ROTABILI

Nell'esercizio 1993 è stata avviata una pianificazione globale delle politiche manutentive e una gestione integrata della manutenzione che ha portato vantaggi economici, di gestione e di qualità.

I provvedimenti finora messi in atto sono tesi a realizzare i seguenti obiettivi:

- aumento della disponibilità del materiale rotabile in esercizio, limitando le giacenze per riparazione sia dei mezzi, sia dei ricambi;
- maggiore affidabilità del materiale rotabile, sia trainante, che trainato, ottimizzandone gli interventi manutentivi;
- adeguamento, per quanto possibile, del materiale rotabile esistente alle richieste di mercato;
- riduzione dei costi di gestione dell'intero comparto della manutenzione.

Per la manutenzione ordinaria e straordinaria del parco rotabili, costituito da circa n. 5 200 mezzi di trazione e n. 102.000 veicoli, sono state utilizzate circa 1.760.000 ore dalla industria privata e 13 489 000 di servizi diretti dalle officine FS., cioè 238.000 ore in meno dell'esercizio 1992, di cui 139 000 ore nelle officine FS., valore che indica un ulteriore recupero di produttività, a causa degli effetti dei prepensionamenti, passando a 12.361 a 10.497 operai e tecnici.

Per le migliorie apportate al materiale rotabile si pone in evidenza:

- la riqualificazione delle locomotive E 444 da parte delle O.G.R. di Foligno, con n. 69 unità trasformate in E 444 R al 31.12.1993, di cui n. 18 eseguite nel corso dell'anno;
- il completamento della trasformazione delle E 424 in locomotive attrezzate per il telecomando;
- la ristrutturazione delle carrozze W R. (Self Service) e delle T.E.E. in Gran Confort;
- la predisposizione di n.35 locomotive E 633, n. 35 carrozze M.D. semipilota e n. 12 complessi di Ale/Le per renderle atte a ricevere le apparecchiature per la ripetizione discontinua dei segnali e apparati radiotelefonici a 450 e 900 Mhz.

Per le attività manutentive ordinarie si pone in evidenza:

- l'uso generalizzato del libro di bordo, per la segnalazione delle avarie al materiale rimorchiato per viaggiatori;
- l'attivazione della M.C.E. (manutenzione corrente in esercizio) che ha migliorato la disponibilità del parco carrozze.

Si evidenziano sensibili recuperi di efficienza (espressi dal rapporto servizi generali su diretti) pari ad oltre il 13% medio per l'intero comparto riparativo/manutentivo che, con specifici interventi sull'organizzazione interna di impianto, ha consentito di ridurre il fabbisogno di prestazioni indirette a supporto delle lavorazioni di circa il 14% medio.

Tale risultato si associa ad un minor fabbisogno riparativo in rapporto alla utilizzazione del parco

rotabili (ore per 1 000 Km. di percorrenza) pari ad oltre il 5%, che esprime miglioramenti nei livelli di qualità delle lavorazioni con maggior affidabilità del materiale rotabile (efficacia degli interventi) rilevabili dalla riduzione degli indici di indisponibilità (per esempio) del parco locomotive TE e del parco veicoli viaggiatori.

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% rispetto al 1992.

Il blocco dei lavori di manutenzione ordinaria riguardante tutti i fabbricati e i locali non direttamente funzionali all'esercizio ferroviario o ai cicli produttivi aziendali, ha comportato una limitazione degli interventi manutentivi ai soli casi di conservazione o di ripristino della funzionalità dei fabbricati, con una riduzione dei costi per prestazioni di terzi del 36% rispetto al 1992.

Considerando anche i minori costi sostenuti per la manutenzione del corpo stradale (- 20%), si può concludere che, nel complesso, i costi delle prestazioni di terzi per la manutenzione delle infrastrutture si siano ridotti del 23% rispetto al 1992.

LA SICUREZZA DELL'ESERCIZIO FERROVIARIO

L'attuale fase riorganizzativa della Società ed una più capillare attività svolta per la sicurezza dell'esercizio ha comportato l'istituzione di una nuova struttura "Ispettorato Qualità e Sicurezza" alla quale sono stati affidati funzioni di coordinamento e proposte di indirizzo sulle problematiche della sicurezza.

Nell'ambito dei compiti assegnatigli, l'Ispettorato ha avviato un cambiamento nella sorveglianza sulla sicurezza dell'esercizio, con una sensibilizzazione delle strutture periferiche ed un'azione più sistematica, ottenuta anche agendo sulle attività di AUDIT per la sicurezza esperite dalle Zone Territoriali. Tutto ciò con l'intento di aver sotto controllo costante la situazione relativa a:

- lo stato degli impianti (stazioni, sottostazioni, etc.);
- lo stato della linea aerea di contatto;
- lo stato del binario;
- lo stato delle infrastrutture per le opere civili;
- la manutenzione;
- la correttezza delle procedure seguite per la circolazione dei treni;
- la preparazione professionale degli addetti alla circolazione dei treni.

Il miglioramento della sicurezza dell'esercizio è stato perseguito anche con l'attività regolamentare e con l'introduzione di nuove tecnologie nel campo dei lavori all'armamento ferroviario.

A tale scopo si segnalano le seguenti iniziative:

- controllo preventivo dello stato geometrico del binario e delle condizioni di sicurezza esistenti, mediante l'impiego di due nuovi mezzi rilevatori automotori;
- dotazione al personale di linea di strumenti portatili digitali per il controllo ad ultrasuoni delle rotaie affinché, attraverso l'individuazione tempestiva di difettosità, sia eliminata la possibilità di rotture in esercizio causa di notevoli perturbazioni alla circolazione e di possibile riduzione dei livelli massimi di

esercizio causa di notevoli perturbazioni alla circolazione e di possibile riduzione dei livelli massimi di sicurezza.

COSTO DEL LAVORO

Nel 1993 è proseguita la politica di gestione delle risorse umane, caratterizzata dal contenimento dei costi, aumenti di produttività e formazione mirata, già intrapresa negli esercizi precedenti.

Le azioni poste in essere hanno avuto come obiettivo comune il riequilibrio quali-quantitativo della risorsa personale.

Da un lato, infatti si è continuato il processo di riduzione delle eccedenze occupazionali via via definite che ha portato ad una consistenza di 141.733 unità al 31.12.93. Gli strumenti utilizzati sono stati:

- la mobilità volontaria verso la Pubblica Amministrazione;
- il 6° e 7° procedimento di pensionamento anticipato;
- il blocco del turn-over

Dall'altro, per ottimizzare l'utilizzazione del personale in forza, si è fatto luogo a riqualificazione professionale per alcuni settori mediante progetti di formazione finalizzati.

Il sistema di remunerazione del personale FS, nel corso del 1993 è rimasto sostanzialmente invariato rispetto all'anno precedente, stante il mancato rinnovo del contratto scaduto il 31.12.92.

Per quanto riguarda invece il personale dirigenziale l'aumento della retribuzione rispetto all'esercizio 1992 è dovuto all'applicazione del rinnovo contrattuale 1992/1993 dei dirigenti.

Il costo complessivo del lavoro nell'esercizio 1993 è stato di miliardi 11.251,1 con una diminuzione del 2,1% rispetto a quello sostenuto nel 1992 (mil.di 11.498,3) e tale decremento è stato determinato essenzialmente in virtù degli strumenti utilizzati, come sopra specificato.

La consistenza media del personale retribuito è passata da n° 167.445 unità nel 1992 a n° 161.066 unità nel 1993.

2 - RICA VI

Il 1993 è il primo anno di applicazione dei contratti di "Programma" e di "Servizio Pubblico". Tale fatto è rilevante perché inaugura una nuova era nei rapporti tra Società e Stato, quella entità, cioè, che nei rapporti con l'azienda ferroviaria riveste, allo stesso tempo, due ruoli:

- è "l'azionista" della società;
- è "lo Stato", cioè il portatore istituzionale degli interessi della collettività.

In questa seconda veste lo Stato è chiamato a determinare la dotazione della infrastruttura ferroviaria da ritenere idonea ai bisogni del Paese, nonché a stabilire la modalità di impiego della azienda e del trasporto ferroviario come strumento per perseguire i suoi obiettivi economici e sociali.

L'introduzione di questi contratti significa un notevole passo avanti nella trasparenza nei rapporti Stato/Società: la separazione delle responsabilità viene definita con precisione e - mediante le periodiche revisioni dei contratti - è possibile aggiornare tale definizione per adattarla ai concreti problemi gestionali.

Nel 1993 i contributi dello Stato nei confronti delle FS per il Contratto di Servizio Pubblico sono stati 2.359 miliardi (m. di 2.269 relativi al traffico viaggiatori e m. di 90 relativi al traffico merci), per il Contratto di Programma l'esborso è stato di miliardi 3.741 per un ammontare complessivo di 6.100 miliardi.

Il settore dei trasporti nel 1993 ha registrato risultati differenti tra il comparto del traffico interno merci e quello viaggiatori, su medie e lunghe distanze. Infatti, in relazione all'indebolimento del ciclo economico che ha determinato l'insorgere di una fase di recessione nelle attività economiche produttive, il traffico merci relativo alle medie e lunghe distanze, misurato in termini di tonnellate*km, dopo un decennio di continua espansione, ha segnato nel 1993 una flessione complessiva del 2,10%. Il comparto viaggiatori, invece, sempre su medie e lunghe distanze, ha risentito meno delle negative ripercussioni congiunturali registrando in termini di viaggiatori*km, un aumento di appena lo 0,5%, che di fatto rappresenta una battuta di arresto nella crescita del trend.

* Nel settore delle merci, dall'analisi del mercato più direttamente concorrente con il sistema ferroviario (autotrasporto su distanze superiori a 50 Km), si delinea un quadro della ripartizione modale lievemente modificato tra il 1992 ed il 1993, nel senso di una flessione della quota di mercato ferroviaria dal 12,5% al 12,2% a fronte di una crescita dell'autotrasporto dal 61,1% al 61,5% su un mercato, come già detto, significativamente in calo.

Le difficoltà del comparto ferrovie sono d'altra parte le difficoltà del sistema ferroviario nel fronteggiare la crisi congiunturale. Inoltre, l'andamento calante del traffico merci nel 1993 è strettamente correlato con l'andamento del PIL e della Produzione Industriale, che per il 1993 vengono stimati rispettivamente in -0,7% e -2,8% rispetto al 1992. Le altre modalità di trasporto nel 1993 non hanno registrato variazioni delle rispettive quote di mercato degne di rilievo.

Il prodotto globale venduto nel 1993 dalle FS espresso in Unità di Traffico (Vkm + Tkm), a seguito degli effetti negativi della congiuntura economica, è stato di 67,7 miliardi di UT, pari ad una flessione del 3,5% rispetto al 1992, interrompendo così il trend positivo in atto dal 1985.

I viaggiatori*km, che rappresentano il 70% delle UT, si sono attestati a fine 1993 a 47,1 miliardi (2,6% rispetto al 1992) segnando così una inversione della tendenza del trend che era in fase positiva dal 1986; analogamente le tonnellate*km per il pubblico sono scese a 20,6 miliardi (-5,5% nei confronti dell'anno precedente), interrompendo, anche in questo caso, il ciclo positivo che aveva avuto inizio nel 1987.

Nel trasporto merci in particolare, per quanto riguarda l'analisi per modalità e tipologia, si rileva, a fronte di un sensibile ulteriore sviluppo dei trasporti combinato (+3,2%) e containerizzati (+9,5%), un forte calo nei traffici tradizionali (-7,5%); questi ultimi comunque rappresentano il 68,1% delle tonnellate trasportate. Nel 1993 la componente del traffico interno si è ulteriormente accresciuta del 2,5% mentre quella internazionale, che rappresenta il 61,7% delle tonnellate trasportate, ha risentito in misura più marcata il peso della recessione economica dell'Europa.

In particolare, il traffico in importazione, ha accusato una netta perdita dell'8,7%, mentre quello in esportazione, pari al 45% di quello di importazione, ha fatto rilevare un calo più contenuto nella misura del 3,5% rispetto al 1992; il traffico Import-Export ha pertanto registrato una flessione complessiva del 7,1%.

Le difficoltà segnalate dall'andamento dell'economia mondiale ed europea hanno avuto riflessi negativi anche sui traffici delle ferrovie degli altri paesi europei.

Nettamente positivi sono stati nel 1993 i miglioramenti conseguiti nella regolarità della marcia dei treni. Infatti il 77% dei treni viaggiatori a medio e lungo percorso è giunto a destino in orario o con un ritardo entro i 5 minuti, laddove nel 1992 tale percentuale era del 62%.

Nella fascia tra zero e quindici minuti la percentuale sale al 92%; pertanto solo l'8% dei treni viaggiatori ha registrato ritardi oltre i 15 minuti. Per i treni locali la puntualità è stata ancora più marcata, infatti i treni giunti in orario o al massimo con 5 minuti di ritardo sono saliti all'86% contro il 78% dell'anno precedente. Il 97% dei treni locali è giunto a destino con ritardi tra 0 e 15 minuti. Ugualmente positivi appaiono i risultati conseguiti nel 1993 nella regolarità dei treni merci: il ritardo medio si è più che dimezzato passando da 67 minuti del 1992 a 26 minuti.

Nel comparto passeggeri nel 1993 si sono ancor più sviluppate alcune attività a supporto delle vendite (pubblicità, comunicazione e promozione) che si sono incentrate su azioni promo-pubblicitarie rivolte a prodotti specifici, offerte commerciali e tariffarie ed accordi ed iniziative particolari. Inoltre, è stata rivolta una cura particolare ad alcuni servizi accessori quali vetture letto, ristorazione a bordo dei treni, auto al seguito, teleprenotazioni ed assistenza alla clientela.

In conseguenza alla flessione dei volumi di traffico il gettito complessivo dei prodotti del traffico comprensivo di quelli postali si è attestato a fine anno a 4.184,3 miliardi di lire con un flessione del -1,1% rispetto al 1992 e del -6,7% rispetto al budget 93 (miliardi 4.485).

In dettaglio, i ricavi del traffico da viaggiatori sono stati di 2.856,1 miliardi di lire, le auto al seguito e traghetti 39 miliardi, le merci 1.103,1 miliardi e gli effetti postali 186,1 miliardi di lire.

Nel 1993 le tariffe viaggiatori interne e 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 1993/95 ha stanziato 25.500 miliardi per gli investimenti da finanziarsi con aumenti di capitale e ricorso al mercato.

Risultano, inoltre, disponibili per la Società, in base alla legge 415/91, per la copertura delle perdite di esercizio relative al periodo 1988/92, miliardi 840 per l'esercizio 1994 e miliardi 1260 per l'esercizio 1995 e successivi.

1) REALIZZAZIONE E POTENZIAMENTO INFRASTRUTTURE

Per quanto riguarda la realizzazione ed il potenziamento delle infrastrutture nel 1993 sono state completate diverse opere sia infrastrutturali che tecnologiche che hanno elevato gli standards di sicurezza e di affidabilità dell'esercizio oltre che aver potenziato le infrastrutture di circolazione.

Tali attività hanno interessato in modo particolare:

IL SETTORE MERCI

È stato completato il sottopassaggio nell'ambito terminal ed il fabbricato polifunzionale dello scalo intermodale di Verona; la messa in esercizio di Marcianise e del Parco Roja; il completamento terminal containers nell'Interporto di Padova.