

I RADDOPPI, QUADRUPPLICAMENTI, VARIANTI E VELOCIZZAZIONI

Nel 1993 sono proseguiti i lavori sulle linee Brennero-Verona; Venezia-Udine-Tarvisio; Torino-Milano-Venezia; Verona-Bologna; Genova-Ventimiglia; Pontremolese; Orte-Falconara; Adriatica; Caserta-Foggia; Bari-Taranto; Messina-Palermo; Messina-Catania-Siracusa; e sui nodi di Milano, Genova e Roma.

LE ELETTRIFICAZIONI

Nel 1993 è stata attivata la trazione elettrica per complessivi 129 km circa, che ha interessato i tratti di linea oggetto di raddoppio e nuove linee.

I REGIMI DI CIRCOLAZIONE TRENI

Sono stati attrezzati ulteriori tratti di linea con il sistema del blocco automatico banalizzato (B.A.B.) e del blocco automatico conta-assi (B.C.A.) per complessivi 873 km.

IL CONTROLLO CENTRALIZZATO DEL TRAFFICO (C.T.C)

Nel corso del 1993 il Controllo Centralizzato del traffico è stato esteso ad ulteriori 488 km di linea.

GLI APPARATI DI STAZIONE

Durante il 1993 sono stati consegnati all'esercizio 55 apparati centrali elettrici ad itinerari (ACEI), a seguito di interventi mirati o di ristrutturazione di un tratto di linea, conseguente alla realizzazione di un C.T.C o di un nuovo sistema di distanziamento dei treni.

GLI INTERVENTI AI PASSAGGI A LIVELLO

Sono stati soppressi 141 passaggi a livello di cui 77 sui principali itinerari e 64 sulla rete regionale ed automatizzati 141 di cui 26 sui principali itinerari e 115 sulla rete regionale.

2) NUOVE ACQUISIZIONI ROTABILI

Nell'anno 1993 sono state iniziate le prove di messa a punto dell'E.T.R. 460, con la consegna in anticipo di n° 3 elementi. Sono state inoltre ultimate le consegne delle locomotive D.255 (n°1 unità consegnata) ed iniziate quelle delle locomotive E 652 ordinate in conto " Contratto di Programma" (n° 20 unità consegnate). Sono stati inoltre consegnati n°813 carri.

Per quanto riguarda l'acquisizione di nuovo materiale rotabile è proseguita l'attività tecnico/negoziale di acquisto in conto del suddetto "Contratto di Programma". In particolare per un importo complessivo in termini di proposte pari a circa 833 miliardi di lire, sono state aggiudicate le forniture dei sottoindicati rotabili:

- 13 rimorchi
- 50 locomotive E.652
- 100 carrozze Z1
- 1400 carrozze di vario tipo
- 20 carrozze MU
- 20 locomotive politemensione da 6 MW

Inoltre sono stati acquistati dalla Società Cisalpino n°7 treni ad assetto variabile polintensione destinati al traffico Italia-Svizzera.

La Società FS. nel corso dell'esercizio 1993 hanno sostenuto spese per investimenti pari a miliardi 4 426,5

3) ALTA VELOCITA'

A seguito delle decisioni governative di fine anno 1992, le attività sono state concentrate sulla linea Torino-Milano-Napoli per il completamento e l'affidamento della progettazione esecutiva.

Per la tratta Torino-Milano si è quasi conclusa la valutazione tecnico-economica ai fini della congruità del progetto esecutivo in prima stesura. Per le altre tratte da Milano a Napoli, invece, è stata ultimata la valorizzazione per la congruità, la cui revisione è stata affidata con mandato del Consiglio dei Ministri alla Società inglese Cooper e Lybrand.

La valorizzazione effettuata dalla Società Italferr è risultata ricadente nella fascia di oscillazione ammessa dalla suddetta Società rispetto alla propria valutazione ed è stata quindi dichiarata congrua.

Si è conclusa in data 28 dicembre u.s. la Conferenza dei Servizi per la tratta Roma-Napoli, mentre per le tratte Milano-Bologna e Bologna-Firenze si è avuta l'apertura della Conferenza nello stesso mese di dicembre.

Per le linee Milano-Venezia e Milano-Genova, nonostante l'indirizzo impresso dalle menzionate decisioni governative, sono proseguite le attività finalizzate all'approvazione della progettazione esecutiva ed è anche iniziata l'istruttoria per la valorizzazione tecnico-economica.

Con parere in data 1.10.93, il Consiglio di Stato ha confermato la validità dei contratti tra TAV ed General Contractors stipulati in data anteriore all'entrata in vigore della normativa CEE n°531/90

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.

Infatti, non ha potuto avere inizio, come previsto, la progettazione esecutiva per i nodi di Bologna, Firenze, Roma e Napoli in relazione ai pareri emessi dalla Commissione per la valutazione dell'impatto ambientale del Ministero dell'Ambiente. Tali pareri hanno subordinato l'approvazione dei progetti alla rielaborazione dello studio di impatto ambientale, essendo stato ritenuto insufficiente quello già presentato. In particolare per i nodi di Bologna e Firenze, in base a nuove soluzioni progettuali, ipotizzate nelle riunioni con gli Enti Locali, è emersa la necessità di redigere un nuovo progetto di massima.

Per i nodi di Torino e Milano si sono avuti numerosi incontri con gli Enti Locali e con le FS. per giungere alla individuazione di un assetto complessivo dei nodi ai fini della redazione del progetto di massima.

Per i nodi di Verona e Venezia, infine, le attività sono state fortemente condizionate dalle scelte ancora da concordare con gli Enti Locali.

Per quanto riguarda la tratta Roma-Napoli si evidenzia che in data 28.2.94 è stato sottoscritto l'atto contrattuale per le attività di realizzazione della tratta con conseguente apertura dei cantieri per il 1° settembre 1994.

4) REPERIMENTO RISORSE FINANZIARIE

Nel corso dell'esercizio 1993, per il finanziamento degli investimenti sono stati realizzati prestiti per un importo complessivo di 2.130 miliardi di lire, dei quali 1.000 sono andati a rifinanziare il prestito obbligazionario FS. 1987/93 in scadenza lo scorso luglio. E' stato inoltre rimborsato un prestito obbligazionario dell'importo di 1.000 miliardi di lire in scadenza a fine dicembre 1993, rifinanziato per lire 700 miliardi con un prestito obbligazionario emesso nel gennaio 1994.

L'articolazione del suddetto programma di finanziamenti, destinato ai progetti infrastrutturali ed all'acquisto di materiale rotabile, è stata la seguente (i dati sono espressi in miliardi di lire):

- Mutui a m/l termine tramite banche o istituti di credito mobiliare	1.600
- Prestiti a mezzo della società partecipata Eurofima	530
T O T A L E	2.130

Il totale precedente si compone di 1.600 miliardi di lire, 300 miliardi di Eurolire e 215 milioni di Franchi Svizzeri.

Il 23 novembre 1993 l'Assemblea Straordinaria della Società ha modificato lo Statuto Sociale attribuendo al Consiglio di Amministrazione la facoltà di emettere, per un periodo di cinque anni, in una o più volte, obbligazioni fino ad un ammontare massimo di 25.000 miliardi di lire. Prima di quella data non è stato possibile emettere prestiti obbligazionari.

Le ragioni della flessione nell'attività finanziaria realizzata nel corso del 1993, rispetto a quella dell'anno precedente, vanno cercate essenzialmente nel minor fabbisogno finanziario per investimenti, nonché di alcune incertezze emerse in merito alla conferma della garanzia dello Stato ad FS, dopo la sua trasformazione in società per azioni; ciò che ha suggerito una certa prudenza nell'approccio ai mercati finanziari. Com'è noto, quest'ultimo problema è stato superato con l'approvazione della legge n°78 del 29.1.94, che ha confermato la garanzia dello Stato sul debito di FS, con oneri a carico dello Stato.

La netta prevalenza dell'indebitamento a tasso variabile rispetto a quello a tasso fisso, particolarmente per quanto riguarda le lire, ha consentito alle FS, di beneficiare della tendenza al ribasso dei tassi che ha dominato l'intero 1993, permettendo un significativo contenimento del costo del debito, che, per l'effetto prodotto dalla determinazione anticipata dei tassi di interesse di periodo, dovrebbe estendersi anche all'esercizio in corso.

B - INFORMAZIONI DI CARATTERE PARTICOLARE

1 - ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

Nel 1993 sono proseguite le attività di certificazione, di sperimentazione e consulenza svolte dall'Istituto Sperimentale per la risoluzione delle problematiche ferroviarie, prospettate dalle diverse strutture della Società, nonché di quelle più generali dei trasporti su richiesta di privati.

In particolare è stato realizzato un notevole incremento dei ricavi nelle attività espletate per conto terzi, nel settore delle omologazioni degli imballaggi ed in quello delle verifiche sui veicoli frigoriferi.

Tra le attività di maggiore interesse, una nota particolare meritano quelle di seguito riportate.

INDAGINI E SPERIMENTAZIONI SU MATERIALI E INFRASTRUTTURE

Sono state effettuate numerose verifiche sulla possibilità di fenomeni di corrosione determinati da correnti di trazione sulle opere ferroviarie in c.l.s. armato: ponti, viadotti, sottopassaggi in fase di collaudo delle opere medesime.

Sempre in relazione a problematiche di corrosioni riscontrate su parti di impianti ferroviari esistenti, sono state svolte indagini mirate a stabilire le cause che innescano e sostengono il processo.

Nell'ambito della normazione sui materiali di interesse ferroviario, sono stati elaborati Capitoli Tecnici per i vari codici merceologici di fornitura, per adeguarli alla vigente normativa europea (Direttiva 90/531/CEE del 17.9.90), che prevede la definizione dei requisiti tecnici sulla base delle norme armonizzate in ambito europeo (EN), al fine di non ostacolare, nella gara di acquisto, la partecipazione di imprese residenti nei paesi CEE.

E' proseguito lo studio dei veicoli multiscomparto adibiti al trasporto di derrate deperibili in regime termico controllato, studi con riflessi sul trasporto ferroviario in piccole partite.

E' continuata altresì l'indagine volta a determinare l'invecchiamento dell'isolamento termico dei veicoli in funzione del vettore (ferroviario, stradale, multimodale).

Per quanto riguarda le costruzioni vanno citate:

- Continuazione sperimentazione A.V. con particolare riferimento a:
 - comportamento dell'opera in terra in relazione al tipo di sovrastruttura impiegata (armamento tradizionale con massicciata e armamento innovativo su piattaforma) mediante sezioni strumentate con celle di pressione, piezometri e inclinometri;
 - caratterizzazione degli scambi 0,040 rilevando con sensori le tensioni che intervengono sull'elemento di controrotaia in concomitanza del passaggio dei convogli a diverse velocità;
 - termica del binario;
 - interazione del binario con la infrastruttura e segnalamento con gli impalcati e le pile del viadotto.
- Caratterizzazione di un armamento ferroviario senza massicciata:
 - caratterizzazione di un armamento ferroviario su piattaforma: alle precedenti tipologie sperimentate negli anni precedenti si è aggiunta quella del tipo a blocchi d'ancoraggio con alloggiamenti, in piattaforma continua, con materiale antivibrante;
 - ricerca delle cause di degrado di traverse in CAP a trefoli aderenti in esercizio e determinazione della vita residua utile mediante misure e verifiche in linea e simulazione nella zona sottorotaia: di particolare impegno lo studio del fenomeno di corrosione per l'armatura (tensocorrosione).
- Gallerie:
 - ricerca delle cause di fessurazione rilevate in tratti di arcovescio mediante indagini sul terreno dell'estradosso, sul calcestruzzo del rivestimento (con carotaggi e prove in sito), con misure di convergenza di alcune sezioni di galleria e analisi dello stato tensionale del rivestimento con martinetti piatti.
- Studio e sperimentazione di materiali alternativi proveniente dal riciclaggio di prodotti di scarto per la costituzione di rilevati ferroviari. La sperimentazione sopra citata è stata illustrata in un apposito convegno organizzato presso l'Istituto.
- Studio e sperimentazione per le prescrizioni tecnico-contrattuali relativamente alle rocce gelive: caratterizzazione dei parametri e loro criteri di accettabilità da inserire nei contratti per la fornitura di pietrisco per massicciata ferroviaria.

AMBIENTE E INQUINAMENTO

In riferimento alle innovazioni apportate nel campo della progettazione ambientale, è stata definita una metodologia organica e sistematica per le proposte di inserimento paesaggistico ambientale. Le applicazioni di analisi e valutazione ambientale espletate nello studio "Inserimento paesaggistico-ambientale Cavalcavia al Km 181-162 della linea Chiusi-Firenze" e "Analisi delle tipologie fisiografiche dei siti costieri della linea Vada-Livorno km 13-550", hanno rilevato l'efficacia operativa degli approcci interdisciplinari per la definizione delle forme di mitigazione degli impatti.

Nello specifico, lo studio e la progettazione finalizzati all'inserimento paesaggistico-ambientale di opere ferroviarie, devono garantire se non migliorare le valenze del paesaggio e dell'assetto vegetativo del sito o dei siti trasformati dalla realizzazione di uno o più manufatti.

Inoltre le suddette tecniche analitiche e progettuali estendono il loro campo applicativo oltre i confini della fase terminale del S.I.A., per acquisire una propria autonomia funzionale.

Infatti, nell'iter autorizzativo per la realizzazione di opere non sottoposte, nelle modalità previste dal DPCM 27/12/1988, al S.I.A., ma ubicate in ambiti territoriali soggetti a tutela paesistico-ambientale, è obbligatoria la redazione di studi e progetti che, relazionando gli assetti paesistico-ambientali del sito ospitante l'opera con le valenze figurative dell'opera stessa, garantiscono la permanenza della qualità ambientale esistente.

Nel corso dell'anno sono inoltre stati curati i rapporti con l'ENEA, l'Istituto Superiore di Sanità e il Servizio OGR per l'avvio della sperimentazione sulle attività di decoibentazione dei rotabili ferroviari che, dopo vari rinvii, è attualmente in fase di esecuzione presso l'OGR di Bologna e per la quale sono stati forniti i supporti necessari relativi alle verifiche previste per gli ambienti di lavoro dalla L. 277/91 relativamente ai rischi derivanti dalle lavorazioni in presenza di amianto.

E' stato inoltre fornito il supporto per quel che attiene alla problematica dei rifiuti costituiti da traverse in legno fuori uso con un impegno che è proseguito nell'anno in corso e per il quale si prevede uno sviluppo considerevole in relazione alla necessità di documentare anche dal punto di vista chimico analitico la richiesta avanzata dalla Società al Ministero dell'Ambiente per l'ammissione del materiale in parola al regime specifico dei residui suscettibili di riutilizzo.

TRASPORTO MERCI PERICOLOSE E RADIOPROTEZIONE

Notevole è stato nel 1993 l'impegno per le risoluzioni concernenti la normativa e sicurezza sul trasporto merci pericolose, le attività di omologazione, la protezione dalle radiazioni ionizzanti.

Nel rispetto di quanto dettato dal DPR 175/88 ("Direttiva Seveso") è stato proseguito il monitoraggio sul territorio nazionale degli impianti FS che, per la pericolosità delle merci trattate e/o per le attività in essi svolte, ricadono nel quadro di applicazione del DPR. Dalla raccolta di questi dati, sono stati realizzati dei modelli matematici di analisi di rischio per il trasporto del G.P.L. e del cloro su ferrovia. Questi modelli sono stati utilizzati per la redazione delle relazioni tecniche che sono state presentate al Ministero dell'Ambiente al fine dell'ottenimento da quest'ultimo del rilascio del benestare allo svolgimento delle attività degli impianti studiati. Questo lavoro è tuttora in corso e riveste valore strategico per la società FS essendo molteplici i nostri impianti interessati dal DPR 175/88. Sempre nella filosofia del raggiungimento della massima sicurezza nel trasporto delle merci pericolose su ferrovia, è stata prodotta una nuova versione del programma "INFORISK", che fornisce informazioni di prima emergenza per i trasporti in cisterna delle merci pericolose.

Nel campo delle omologazioni, a riconoscimento della elevata specializzazione e qualità di servizio

raggiunta dai nostri tecnici, sono state acquisite aree di mercato extracomunitarie (Emirati Arabi) con notevole potenzialità di ulteriore sviluppo nell'area asiatica.

Quest'anno è coinciso con lo scadere dell'autorizzazione al trasporto delle materie radioattive e con la riorganizzazione del trasporto a piccole partite: ciò ha richiesto un impegno non indifferente nella riorganizzazione delle strutture relative a tale trasporto sull'intero territorio nazionale (magazzini di sosta temporanea, movimentazione della merce all'interno dell'impianto, regolamenti di sicurezza, organizzazione del trasporto). Infine è stata redatta una relazione tecnica per il programma di trasporto in regime di qualità secondo i dettami della ristrutturazione poc'anzi ricordata, necessaria per il rinnovo dell'autorizzazione al trasporto delle materie radioattive su ferrovia da parte del Ministero dell'Industria.

2 - RAPPORTI CON IMPRESE CONTROLLATE E COLLEGATE

RAPPORTI DI NATURA COMMERCIALE

CIT: vendita biglietti FS., non in esclusiva e con divieto di subappalto, in Italia ed all'estero, con propria rete di vendita, con minimo garantito, con obbligo di promozione e sviluppo del traffico ferroviario, con obbligo di collaborazione nella predisposizione della pubblicità FS; commissioni e provvigioni in misura identica rispetto agli altri operatori di mercato (agenzie di viaggio). L'ammontare delle provvigioni fatturate a FS è stato di lire 770 milioni per la sola biglietteria estera. La vendita di biglietti in Italia è affidata a CIT Viaggi S.r.l. controllata da CIT S.p.a..

INT: con la cessione del ramo di azienda da INT a OMNIAEXPRESS avvenuta nell'ottobre del 1992 i rapporti convenzionali con INT -aventi per oggetto il servizio spedizione piccole partite, il servizio rapido «24 ore», il servizio a carro completo- sono stati attivati direttamente con OMNIAEXPRESS. Con INT sono stati instaurati nel 1993 rapporti di cessioni immobiliari (vendita di due palazzine da parte dell'INT) per un importo complessivo di lire 24.900 milioni; da evidenziare un anticipo da FS a INT per l'acquisto di una partecipazione in G.S.A. (Gruppo Saima Avandero) di lire 54.144 milioni.

METROPOLIS: svolge attività di sviluppo, valorizzazione e razionalizzazione del patrimonio immobiliare FS, compreso alienazioni, concessioni, affitti, diversificazione, costruzione, ristrutturazione, etc; per l'attività svolta sono previsti il 2% sul prezzo in caso di trasferimenti immobiliari, l'1,5% da calcolare sull'incremento in caso di valorizzazione; per la gestione si applicano le tariffe professionali vigenti. I ricavi di METROPOLIS per tutte le attività sopra elencate sono stati di lire 11.000 milioni circa.

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; esiste invece una consulenza da FS per un ammontare di lire 1.700 milioni.

FERCREDIT: ha per oggetto attività di factoring, leasing e servizi finanziari. L'attività è iniziata nel 1993, pertanto l'ammontare dei crediti ceduti dai fornitori FS è stato dell'ordine di 55.000 milioni.

RAPPORTI DI CONCESSIONE

TAV: 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 FS.

CISALPINO: svolge attività di integrazione e potenziamento dell'offerta commerciale di traffico diurno sul segmento di mercato costituito dalle linee ferroviarie tra Milano e Ginevra/Berna/Basilea, attraverso l'acquisto e la gestione diretta del materiale rotabile e concludendo, per quanto concerne il

servizio delle relazioni, accordi specifici con le reti ferroviarie interessate (tra cui le FS) verso le quali è tenuta al pagamento di un canone di attraversamento e di utilizzo delle relative infrastrutture ferroviarie.

SMAFER: svolge in esclusiva attività di esercizio e fornitura della pubblicità per conto terzi sulle sedi ferroviarie e sui beni patrimoniali mobili ed immobili, compresi i rotabili e su tutte le attività ed iniziative di FS suscettibili di valorizzazione pubblicitaria. Alle FS è riconosciuto un canone percentuale (variabile tra il 18% ed il 22% in base al fatturato) sul fatturato netto per "affitto spazio" oltre ad un minimo garantito medio di 10.500.000.000 annuo (indicizzato dall'1.1.96 su base ISTAT).

ITALFERR-SIS.TAV.: svolge, per conto delle FS senza diritto di esclusiva, attività di realizzazione, promozione, commercializzazione, coordinamento ed amministrazione di prestazioni specialistiche di ingegneria e tecnologia ferroviaria. Nel corso del 1993 ha rilevato da FS mobili ed arredi per la propria sede per un ammontare di lire 1.580 milioni.

SIGMA : svolge attività di gestione del sistema informatizzato e della rete elettronica di trasmissione dati finalizzata allo svolgimento del servizio di biglietteria ferroviaria e prenotazione posti. A fronte dell'utilizzo di tale sistema FS corrisponde L. 823,50 per ogni transazione completata.

3 - FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

AUMENTI DI CAPITALE

Dopo gli aumenti di capitale deliberati con la legge finanziaria 1993 (Cfr. art. 3 comma 3 della legge n°500/1992) anche la legge finanziaria 1994 (cfr. art. 4 comma 2 della legge n°538/1993) stabilisce aumenti di capitale.

Qui di seguito vengono riportati gli incrementi stabiliti con le predette leggi:

ANNI	FINANZIARIA 1993	FINANZIARIA 1994	TOTALE
1994	1.650	0	1.650
1995	1.650	1.610	3.260
1996	1.650	1.610	3.260
1997	1.650	1.610	3.260
1998	1.650	1.610	3.260
1999	0	1.610	1.610
TOTALE	8.250	8.050	16.300

Anche questa decisione dell'azionista assume un significato rilevante nel quadro di trasparenza di rapporti fra lo stesso e la "sua" società; le erogazioni finanziarie nei confronti della società assumeranno così un carattere meglio aderente allo status giuridico della stessa:

- non più versamenti con vincolo di impiego, ma ricapitalizzazione della società;
- nessun collegamento rigido ci dovrà essere fra tali aumenti di capitale ed i piani di investimento approvati.

Con l'Assemblea Straordinaria del 7/3/1994 si è proceduto:

- a deliberare l'aumento di capitale da L. 42.417.892.391.000 a L. 58.717.892.391.000;

- a stabilire che la sottoscrizione delle nuove azioni sarà fatta secondo lo scadenziario di cui alla tabella sopra riportata.
- a modificare l'articolo 5 dello Statuto.

LA SOPPRESSIONE DELL'OPAFS

La legge 24.12.1993, n° 537 ha disposto la chiusura - a partire dall'1.6.1994 - dell'OPAFS che ha sinora assicurato il pagamento della "buonuscita" a tutto il personale dipendente, salvo un limitato numero di dipendenti a cui si applica il regime di fine rapporto.

Secondo tale disposizione legislativa - e con le precisazioni ulteriori contenute nel DL 29/4/1994, n° 257 - la società subentrerà nelle funzioni e nel patrimonio di detto Ente, per cui erediterà il debito verso il personale in servizio per buonuscita maturata.

4 - INDAGINI GIUDIZIARIE IN CORSO

Si segnala che a carico di taluni ex Amministratori dell'Ente e dipendenti sono stati avviati dalla Magistratura procedimenti giudiziari nell'ambito di indagini concernenti l'affidamento di appalti e forniture.

Tenuto anche conto che nella circostanza la Società è parte lesa, non si ritiene che da tali procedimenti possano derivare conseguenze patrimoniali negative, fermo restando che gli eventuali effetti positivi saranno riflessi nel bilancio nel momento in cui sarà possibile una loro ragionevole quantificazione anche sotto il profilo della concreta esigibilità. Anche a questo riguardo si afferma pertanto che il bilancio è formalmente e sostanzialmente corretto.

5 - L'EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

RICAVI

LE PREVISIONI DI TRAFFICO F.S. PER IL 1994

L'evoluzione dell'andamento del traffico ferroviario è condizionata da fattori congiunturali che non consentono di prevedere un aumento consistente nei volumi trasportati, soprattutto per quanto riguarda il segmento delle merci. Anche per il 1994 permarrà, almeno nei primi tre trimestri, una condizione di debole domanda, legata alla ridotta crescita dei consumi delle famiglie per il traffico passeggeri e dell'andamento della produzione industriale per il traffico merci. Ne deriva quindi un diagramma di evoluzione della domanda soddisfatta di trasporto viaggiatori che si stabilizzerà rispetto all'andamento del 1993, con un leggero recupero presumibilmente più marcato nell'ultimo quadrimestre dell'anno, ed un andamento del traffico merci sostanzialmente analogo, tale da determinare, per questo segmento di mercato, una contrazione consistente rispetto alle previsioni del piano d'impresa.

Le previsioni di sviluppo del traffico contenute nel piano d'impresa scontano pertanto una condizione di mercato differente rispetto a quella attuale. Diventa quindi necessario, nel budget 1994 assestare la manovra di programmazione aziendale.

A questo fine si è costruita una ipotesi che, sulla base di indicatori sull'andamento congiunturale della domanda (per i viaggiatori e per le merci), consente di determinare l'evoluzione quantitativa raggiungibile sulla base del quadro macroeconomico di riferimento.

ANDAMENTO DEL TRAFFICO VIAGGIATORI E DEL TRAFFICO MERCI PER IL 1994

L'indicatore di riferimento utilizzato per simulare l'andamento della domanda soddisfatta è il reddito reale disponibile delle famiglie, combinato con le previsioni sull'andamento dei consumi delle famiglie stesse. Questi due indicatori forniscono una "proxi" della disponibilità ad acquistare prestazioni di trasporto. Alla disponibilità è stato poi aggiunto un coefficiente sull'andamento delle quote di mercato tra i vettori. Il risultato della simulazione consente di stimare per il 1994 un leggero recupero del volume di passeggeri/Km trasportati da FS, rispetto al 1993: da 47.1 a 47.4 miliardi di passeggeri/Km.

Per il traffico delle merci trasportate per ferrovia la maggiore contrazione di traffico registrata nel 1993 è non soltanto legata alla contrazione della domanda, ma anche alle misure di politica economica a sostegno dell'autotrasporto che hanno consentito agli operatori concorrenti di poter effettuare una politica aggressiva di prezzi che rende più difficile per la società un aumento del traffico.

Il risultato della simulazione condotta sulla evoluzione della domanda, utilizzando la variazione dell'indice di produzione industriale, conduce a stimare per le FS anche nel caso delle merci un recupero rispetto all'anno precedente: da 20.16 a 25.2 miliardi di tonnellate/Km trasportate confermando gli obiettivi di piano mediante una politica commerciale di prezzi competitivi.

COSTI

COSTO DEL LAVORO PER IL 1994

Il costo del lavoro per il 1994 è in linea con il Piano d'Impresa. Ciò ovviamente richiede la conferma del programma di riduzione degli organici previsto dal Piano stesso, da realizzare con prepensionamenti e con mobilità verso la Pubblica Amministrazione ai sensi della legge 554/1989. La concretizzazione di tali iniziative richiede da un lato la percorribilità dei programmi previsti nel Piano Triennale (chiusura delle linee a scarso traffico e/o programmi semplificati di esercizio, gli ulteriori recuperi di produttività e soprattutto una selettiva azione sul personale indiretto), e dall'altra la possibilità di accedere agli ammortizzatori previsti, in particolare quelli di mobilità non attivabili in forma autonoma dalla impresa.

Per lo stesso anno sono inoltre allo studio eventuali formule di tipo "solidaristico" finalizzate al contenimento dei costi medi unitari che, ove trovassero consenso delle OZ, potrebbero alleggerire l'ulteriore programma di riduzione degli organici che con la fase 1994 completa sostanzialmente il riassetto organizzativo dell'impresa.

COSTI OPERATIVI PER IL 1994

Sotto tale voce sono riportati tutti gli altri costi "esterni" quali prestazioni di terzi utenze, materie di consumo ecc. Le previsioni a tale titolo risultano in linea con il programma originario sebbene l'aumento dei prezzi per alcune utenze richiederà azioni più drastiche e profonde di quanto programmato nel Piano Triennale originario specialmente nei settori di manodopera indiretta (prestazioni di terzi) che potranno causare tensioni sociali nei comparti sollecitati.

RICORSO AI MERCATI FINANZIARI

Si tratta dell'accensione dei prestiti finalizzati al finanziamento degli investimenti ed autorizzati con specifiche leggi dello Stato che pongono a carico di quest'ultimo i relativi oneri.

Nel 1994 è stata ipotizzata un'accensione di nuovi debiti (al netto delle operazioni di rifinanziamento di debiti già in essere) allineati al fabbisogno generato dagli investimenti FS. e dagli anticipi a TAV.

Si precisa infine che qualora nel corso del 1994 non venisse pienamente realizzata l'auspicata normalizzazione dei rapporti finanziari tra le FS e lo Stato, si renderebbe necessario un ricorso ai mercati più consistente rispetto a quello ipotizzato.

PREVISIONE DEL MARGINE OPERATIVO LORDO PER IL 1994

Nel 1994, sulla base delle ipotesi sopra formulate, è previsto un notevole miglioramento del Margine Operativo Lordo che dovrebbe attestarsi a circa - 545 miliardi.

6 - RISULTATO DI ESERCIZIO 1993

Il bilancio dell'esercizio 1993 si è chiuso con una perdita di 3.937.960 milioni di lire, che si propone di riportare a nuovo. Si ricorda che entro il 31.12.1994 la Società dovrà accertare in via definitiva il proprio Patrimonio Netto iniziale; una volta completata tale operazione, ove si ritenesse non opportuno il rinvio al futuro delle perdite di esercizio nella misura rilevata, si potrebbe assorbire la perdita 1993 mediante imputazione alla «*Riserva per trasformazione in S.p.A.*».

**RELAZIONE
DEL COLLEGIO SINDACALE**

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE AL BILANCIO D'ESERCIZIO 1993

Signori Azionisti,

lo schema di bilancio, chiuso al 31.12.1993, che il Consiglio di Amministrazione sottopone alla vostra approvazione, presenta una perdita di £. 3.937.959.926.428, che il Consiglio stesso propone di riportare a nuovo.

Le voci dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico trovano esatto riscontro nelle risultanze della contabilità sociale e si compendiano nelle seguenti cifre:

Stato Patrimoniale attivo

— Immobilizzazioni	1992	1993
Immateriali	5.504.074.553	51.089.866.569
Materiali	68.150.085.682.698	69.433.107.978.382
Finanziarie	44.696.320.650.533	46.655.456.397.520
— Attivo Circolante	27.501.246.171.744	26.094.345.649.427
— Ratei e risconti	1.417.149.501.689	1.204.684.831.596
T O T A L E	141.770.306.081.217	143.438.684.723.494

Stato Patrimoniale Passivo

— Capitale sociale	42.417.892.391.000	42.417.892.391.000
— Altre riserve	33.470.177.446.368	29.621.864.667.534
— Perdita portata a nuovo	0	(4.146.579.017.100)
— Perdita d'esercizio	(4.146.579.017.100)	(3.937.959.926.428)
TOTALE PATRIMONIO NETTO	71.741.490.820.268	63.955.218.115.006
— Fondi per rischi ed oneri	4.077.149.769.262	6.129.302.951.035
— T.F.R. di lavoro subordinato	14.720.990.719	19.579.888.004

- Debiti	64.492.993.178.184	72.126.602.495.068
- Ratei e risconti	1.443.951.322.784	1.207.981.274.381
TOTALE PASSIVO	141.770.306.081.217	143.438.684.723.494
CONTI D'ORDINE	35.504.297.875.080	32.726.206.100.519
<u>CONTO ECONOMICO</u>	1992	1993
- Differenza fra valori e costi della produzione	(3.848.252.286.580)	(4.056.110.484.714)
- Proventi ed oneri finanziari	104.055.466.789	172.820.877.899
- Rettifiche di valore di attività finanziarie	(72.226.734.625)	(52.280.844.427)
- Proventi ed oneri straordinari	(322.649.705.684)	(2.389.475.186)
- Risultato prima delle imposte	(4.139.073.260.100)	(3.937.959.926.428)
- Imposta sul reddito	(7.505.757.000)	
- Risultato d'esercizio	(4.146.579.017.100)	(3.937.959.926.428)
- Perdita d'esercizio	(4.146.579.017.100)	(3.937.959.926.428)

Il bilancio di esercizio dell'anno 1993, costituito dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico e dalla Nota Integrativa, è stato redatto nel rispetto delle disposizioni degli artt. 2423 e seguenti del Codice Civile, così come modificati dal decreto legislativo 9 aprile 1991, n. 127, di attuazione delle Direttive CEE IV e VII in materia societaria relativa ai conti annuali e consolidati di bilancio e di norme speciali.

E' da evidenziare, inoltre, che gli Amministratori della F.S. S.p.A., sulla base della disposizione di cui all'art. 15 comma 2° del D.L. 11 luglio 1992, n. 333, convertito nella Legge 8 agosto 1992, n. 359, come modificato dal D.L. 21 giugno 1993, n. 198, convertito nella Legge 9 agosto 1993, n. 292, hanno deliberato la richiesta al Ministro del Tesoro, onde ottenere l'autorizzazione ad apportare rettifiche ai valori dell'attivo e del passivo di talune voci di bilancio.

Il Ministro del Tesoro, con proprio decreto n. 347612 dell'1.6.94 - considerato che le rettifiche proposte dal C.d.A. della F.S. S.p.A. sono contenute nei limiti risultanti dall'applicazione dei criteri di cui all'art. 2, comma 2, della legge 29.12.1990 n. 408, richiamato dalla succitata disposizione ha accordato la richiesta autorizzazione.

Conseguentemente, il patrimonio netto della F.S. S.p.A. è stato, in via transitoria, rideterminato, con le seguenti rettifiche:

- 1) incremento di £. 28.854.954.036.762 a fronte trasferimento dei beni della ex Azienda Autonoma Ferrovie dello Stato, ai sensi del decreto-legge 23.1.93 n.16, convertito nella legge 24.03.93 n.75, iscritti, sulla base dei valori di mercato alla data del 31.12.1985, in sede di redazione del bilancio del precedente esercizio per un importo di £. 28.208.160.071.487, incrementato di £. 646.793.965.275 nel corso del 1993, a seguito di una revisione dell'analisi precedentemente svolta;
- 2) decremento per £. 3.500.000.000.000 in conseguenza della costituzione di un fondo per oneri di ristrutturazione industriale, previsto nel piano di impresa approvato dai Ministri del Bilancio, del Tesoro e dei Trasporti con

delibera del 9.12.1992, e parzialmente utilizzato nel corso del 1993 a fronte degli oneri già sostenuti in tale esercizio;

3) decremento di £. 497.142.857.143 a seguito della costituzione di un fondo rischi a fronte delle anticipazioni concesse all'OPAFS, nei cui rapporti attivi e passivi la società è subentrata con decorrenza 1.6.1994 ai sensi della legge 24.12.1993 n. 537, che prevede la soppressione dell'Ente stesso.

Come rappresentato nella Nota Integrativa, sotto il titolo "Variazioni derivanti da altre disposizioni", tra l'altro, risulta effettuato, per motivi prudenziali, l'accantonamento dell'imposta patrimoniale mediante imputazione alle riserve, sulla base delle motivazioni ivi esplicitate.

Il Consiglio di Amministrazione, con la relazione sulla gestione, redatta in conformità dell'art. 2428 cod. civ. e con la Nota Integrativa, Vi ha puntualmente fornito ed illustrato notizie e ragguagli per una compiuta conoscenza della situazione patrimoniale-finanziaria della società, con particolare riferimento al costo del lavoro, ai ricavi, agli investimenti, al reperimento di risorse finanziarie nonché a tutti i rapporti di natura commerciale e di concessione con le imprese controllate e collegate.

Ha inoltre provveduto ad illustrarVi gli eventi più significativi verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio e l'evoluzione prevedibile della gestione, che presuppone un miglioramento del Margine Operativo Lordo, che dovrebbe attestarsi, per l'anno 1994, a circa - 545 miliardi.

La Nota Integrativa indica gli elementi contemplati dall'art. 2427 del Codice Civile e dall'art. 105 del DPR 22.12.1986 n. 917, riportando la classificazione - ai fini fiscali - delle riserve nonché, in allegato, il rendiconto finanziario dell'esercizio ed il "fondo per la gestione distinta del servizio del debito a