

Nel trasporto delle merci:

- è stata recuperata in termini di volumi trasportati la flessione registrata nel 1993 a seguito della crisi congiunturale della produzione industriale, attraverso azioni mirate nei diversi segmenti di mercato;
- è proseguita e si è consolidata la linea di privilegiare servizi a treno completo rispetto all'offerta tradizionale dei treni raccoglitori, per garantire condizioni di maggiore economicità nella erogazione del servizio;
- sono stati sviluppati in particolare i segmenti del trasporto combinato e container, per indurre una riorganizzazione del sistema logistico nazionale verso l'intermodalità;
- è proseguita l'azione di razionalizzazione degli scali per costituire una maglia logistica di interscambio funzionale alla strategia di intermodalità.

Le linee di azione strategica finora attuate nei diversi mercati di riferimento dovranno essere nei prossimi anni ulteriormente consolidate e sviluppate:

- nel trasporto passeggeri di media e lunga distanza dovrà essere sviluppata la linea dei collegamenti internazionali, mediante accordi commerciali e societari con le altre reti europee per la gestione delle principali relazioni tra l'Italia e l'Europa;
- nel trasporto metropolitano e regionale dovrà essere intensificata e realizzata la linea della regionalizzazione dei servizi, attraverso una intensificazione dei servizi nelle grandi aree metropolitane, nelle quali si concentra una domanda potenziale che può essere catturata;
- nel trasporto delle merci la strategia dovrà essere focalizzata sulla definizione di una offerta logistica integrata, inserendo il servizio ferroviario nella catena del "door-to-door" per il cliente finale, in quanto la riorganizzazione della domanda comporta la tendenziale riduzione dei prezzi dei servizi vettoriali con una parallela crescita di valore dei servizi aggiuntivi al trasporto in senso stretto.

Le linee di sviluppo delle politiche commerciali sono ovviamente direttamente connesse con un processo continuo di reingegnerizzazione dei servizi di produzione funzionali alla erogazione del servizio stesso. L'obiettivo consiste nel raggiungimento dei migliori standard di produttività delle reti ferroviarie europee, anche per fronteggiare uno scenario tendenziale di concorrenza che comincerà ad emergere nei prossimi anni per effetto della regolamentazione comunitaria, che già nel 1995, con l'approvazione di due nuove direttive sul trasporto ferroviario (sulla licenza e sulla ripartizione della capacità infrastrutturale) imprimerà un nuovo impulso al libero accesso alle reti ferroviarie da parte degli operatori del trasporto.

Le strategie di portafoglio saranno direttamente connesse con gli indirizzi sin qui delineati. L'obiettivo di consolidare ed accrescere la base di clientela del Gruppo si traduce nella definizione del "core business allargato"; in questa espressione sono contenute tutte quelle attività strumentali allo sviluppo dei servizi di mobilità ed alla soddisfazione del cliente.

La prospettiva del Giubileo

E' opportuno introdurre, fin d'ora, una prima riflessione su di una prospettiva di medio termine che si apre di fronte alle società del Gruppo, in particolare a quelle che si occupano di turismo.

Gli operatori turistici italiani, infatti, stanno iniziando a valutare le implicazioni imprenditoriali connesse al Giubileo dell'anno 2000 che, secondo le stime più accreditate, porterà nel Paese dai trenta ai sessanta milioni di visitatori aggiuntivi rispetto ai normali livelli della richiesta turistica verso l'Italia.

Questo eccezionale carico di presenze non corrisponderà, necessariamente, ad un miglioramento della redditività senza un'attenta programmazione delle operazioni ed un adeguato sostegno di commercializzazione per sostenerle.

Per quanto riguarda il Gruppo CIT, l'impegno, più in linea con le caratteristiche strutturali delle Società, appare quello basato su obiettivi volti ad individuare, all'interno di questo mercato, le fasce di clientela cui rivolgere una proposta qualificata sul piano del rapporto qualità prezzo, puntando ad un'espansione dei volumi in chiave selettiva ed in base a più stretti criteri di profittabilità.

Ampi spazi di intervento si individuano anche nell'ambito del Gruppo Sogin, il quale ha tempestivamente posto l'impegnativo appuntamento tra i propri obiettivi primari, sia per poter integrare efficacemente il sistema ferroviario, sia per gestire la logistica ed i sistemi su gomma in ambito locale.

A) INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE

A.1 - Condizioni operative e sviluppo di attività

Sulla scia della spiccata ripresa delle economie dei maggiori paesi industrializzati nel 1994 l'economia italiana è stata caratterizzata da un effettivo miglioramento del quadro reale: il PIL, dopo la flessione accusata nel 1993 ha registrato un aumento; l'inflazione si è mantenuta su livelli contenuti; la produzione industriale è decisamente cresciuta; la bilancia commerciale ha segnato anch'essa un forte incremento; anche per quanto riguarda i consumi, dopo un 1993 con segno negativo, si è registrato un leggero incremento.

Nonostante questo, l'economia italiana ha evidenziato diverse ombre soprattutto nel comparto finanziario dove hanno fortemente pesato le incertezze relative al quadro politico ed il mancato contenimento del debito pubblico.

Margine del valore della produzione

Il risultato economico dell'esercizio 1994 è, sotto il profilo prettamente gestionale, riassumibile nelle seguenti cifre:

(in miliardi di lire)

Descrizione	1993	1994
Valore della produzione	12 968	13 760
Costo del personale	(11 354)	(10 252)
Altri costi della produzione prima degli ammortamenti	(3 361)	(3 389)
Margine del valore della produzione prima degli ammortamenti	(1 747)	119
Ammortamenti	(2 401)	(2 752)
Margine del valore della produzione dopo gli ammortamenti	(4 148)	(2 633)

Dalla comparazione ed analisi dei valori sopra indicati si evidenzia che il risultato economico dato dalla differenza del valore della produzione rispetto ai suoi costi è sostanzialmente in pareggio, prima degli ammortamenti, soprattutto per effetto di un miglioramento dei ricavi ed il contenimento del costo del lavoro, con un conseguente miglioramento della produttività.

Inoltre il margine di contribuzione alla copertura degli ammortamenti è positivo per la prima volta, passando da un valore negativo di 1.747 miliardi ad un valore positivo di 119 miliardi.

Dal lato dei ricavi va peraltro evidenziato che i proventi derivanti dal contratto di servizio pubblico riferito alla Capogruppo, sono assunti in via provvisoria, in misura prudenziale, in attesa della stipula definitiva del contratto per il periodo 1994/96.

Si precisa inoltre che il contratto di servizio pubblico ed il contratto di programma della Capogruppo del 29.12.1992 che, nel corso del 1994 sarebbero dovuti essere rinnovati rispettivamente per il periodo 1994/96 e 1994/2000, sono ancora in fase di formalizzazione.

In particolare entrambi i contratti, seppur siglati dalle parti, debbono essere sottoposti al parere preventivo del Parlamento e, nel caso del contratto di programma, anche a quello del CIPE. Solo al termine di tale iter procedurale i citati contratti saranno sottoposti alla sottoscrizione delle parti.

Nel confronto temporale dei valori suesposti deve altresì considerarsi che, a seguito del consolidamento del conto economico del Gruppo SOGIN a partire dal 1994, i dati dell'ultimo periodo risultano influenzati, seppure in modo non significativo, da tale inclusione i cui effetti sono meglio specificati nella nota integrativa.

Sviluppo della domanda e andamento del mercato di trasporto

Con la ripresa del ciclo economico ed il conseguente sviluppo del commercio e degli scambi nazionali ed internazionali, l'andamento complessivo del settore trasporti ha evidenziato, nel 1994, risultati positivi.

La mobilità complessiva sul territorio nazionale con tutti i nodi di trasporto, espressa in viaggiatori/km e tonnellate/km, ha registrato una crescita del 3,5% rispetto all'anno precedente, sia nel settore viaggiatori sia in quello merci.

In particolare, per quanto riguarda la Capogruppo il traffico viaggiatori è cresciuto del 3,8% mentre quello merci dell'11,4%.

Il risultato conseguito nel settore merci, oltre a rappresentare un primo segnale di inversione di tendenza nella ripartizione modale dei traffici, lascia ben sperare ai fini di un bilanciamento del settore trasporti, affetto da un radicato e profondo squilibrio. La quota di mercato della FS sale, nel 1994, al 12,5% recuperando interamente la perdita di competitività accusata l'anno precedente; il trasporto su gomma delle merci si mantiene comunque su livelli elevati, intorno al 62%.

Nel comparto viaggiatori si registra un consolidamento della quota di mercato che s'attesta all'11,5%.

Risorse umane

Il proseguimento del blocco del turn-over ed il ricorso ai prepensionamenti, hanno consentito una ulteriore diminuzione del personale, tantochè per quanto riguarda la Capogruppo, al 31 dicembre 1994 la consistenza è scesa a 135.961 unità (5.656 in meno rispetto al 31 dicembre 1993), mentre la consistenza media annua si è attestata a 140.396 (161.066 nel 1993). Si precisa che, tale consistenza è al lordo dei dipendenti distaccati della Capogruppo presso le Società controllate - 561 unità -, i cui costi vengono rimborsati. Dalla fine del 1989 la consistenza media del personale FS si è ridotta di ben 68.132 unità.

Gli effetti combinati dell'aumento delle unità di traffico da un lato, e la contrazione del personale dall'altro, hanno determinato, per la Capogruppo, un sensibile aumento della produttività del lavoro che ha raggiunto le 509.300 unità di traffico/dipendente, portandosi così a ridosso dei livelli di produttività delle principali ferrovie europee. Rispetto all'anno precedente l'aumento di produttività è stato del 20,7%; se poi il confronto è fatto con il 1989, la crescita della produttività del lavoro è del 63,7%.

Più in generale la consistenza media del personale del Gruppo nel 1994 ammonta a 143.771 unità.

A.2 - Rettifiche di patrimonio netto

Come è noto, il capitale iniziale della società FS S.p.A. è stato determinato, in via provvisoria, con decreto del Ministro del Tesoro n. 760747 del 13 agosto 1992, in base al patrimonio netto risultante dal bilancio al 31.12.1991 del cessato Ente Ferrovie dello Stato, ai sensi dell'art.15, comma 2, della legge 8.8.1992 n.359.

Ai sensi del predetto art.15, così come modificato con legge 9.8.1993 n.292, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo ha proposto al Ministro del Tesoro le rettifiche dei valori dell'attivo e del passivo del bilancio della Società all'interno di valori non superiori a quelli risultanti dai criteri di cui all'art.2, comma 2, della legge 29.12.1990 n.408.

Con D.M. n.350563 del 23.12.1994 il Ministro del Tesoro ha determinato il patrimonio netto rivalutato delle Ferrovie dello Stato S.p.A., alla data del 31.12.1993, in miliardi 64.000 con una variazione di miliardi 44,8 rispetto al valore del bilancio 1993.

A.3 - Aumenti del capitale sociale

In data 7.3.1994 l'Assemblea straordinaria delle Ferrovie dello Stato S.p.A. ha deliberato di attuare in forma scindibile l'aumento del capitale sociale della Società da L. 42.417.892.391.000 a L. 58.717.892.391.000 mediante l'immissione di n. 16.300.000.000 di azioni ordinarie del valore nominale di L. 1.000 ciascuna riservate al socio Ministero del Tesoro nel termine di sei anni, da sottoscrivere entro il 31 gennaio di ciascun anno in relazione agli importi all'uopo stanziati con le leggi n. 500/92 e 538/93.

Per il 1994 la sottoscrizione è stata di L. 1.650 miliardi a carico dello stanziamento della legge 500/92.

Allo stato attuale le leggi finanziarie 1993, 1994, 1995 garantiscono la copertura dell'aumento di capitale sociale deliberato dall'Assemblea, ancorché via siano state delle modifiche all'originario stanziamento ed ai tempi di versamento delle somme nel corso dei diversi esercizi.

A.4 - Costi della produzione

I principali costi relativi alla gestione operativa si possono di seguito evidenziare.

(in milioni di lire)

Descrizione	1993	1994
Costo per il personale	11.353.988	10.252.269
Costo per materie prime, sussidiarie etc...	806.498	833.282
Costo per servizi	1.897.059	1.927.731

Qualora i dati 1994 venissero depurati dell'effetto del consolidamento del conto economico del Gruppo SOGIN le consistenze di cui sopra non subirebbero significative modifiche.

Personale

In applicazione delle strategie aziendali rivolte al contenimento dei costi di gestione e ad una utilizzazione ottimale del fattore lavoro in chiave di efficienza ed efficacia, le FS e le società del Gruppo hanno ulteriormente perfezionato nel corso del 1994 gli strumenti e le azioni per il contenimento dei costi.

Il costo per il personale è passato da 11.354 miliardi nel 1993 a 10.252 miliardi nel 1994. Tale risultato scaturisce principalmente dall'8° procedimento di pensionamento anticipato del personale della Capogruppo e dal blocco del turn-over. Per ottimizzare l'utilizzo del personale in forza, si è fatto ricorso a processi di riqualificazione professionale in alcuni settori aziendali, tramite progetti di formazione finalizzati a tale obiettivo.

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

Sono compresi in questa voce l'acquisto di materiali, sia per i consumi che per le esigenze di manutenzione, e le spese per l'energia elettrica.

Il totale passa da 806 miliardi nel 1993 a 833 miliardi nel 1994.

In proposito osserviamo che nel 1994 i costi unitari in lire/kWh dell'energia in alta tensione sono rimasti sostanzialmente invariati rispetto al 1993 (l'aumento è stato inferiore all'1%), nonostante le tariffe elettriche abbiano registrato sostanziali e generalizzati aumenti. Tale contenimento dei costi è stato reso possibile dal rinnovo della Convenzione Generale ENEL/FS e dei relativi accordi tariffari che hanno consentito di mantenere pressoché invariato il livello del costo unitario dell'energia.

Servizi e godimento beni di terzi

Per quanto riguarda i servizi in appalto si è consolidata la riduzione delle tariffe per prestazioni, soprattutto per ciò che concerne la manutenzione dell'armamento della linea della Capogruppo, ove la riduzione del 30% dei livelli tariffari ha comportato una minore spesa complessiva.

Anche nel comparto manutenzioni si è evidenziato un abbattimento dei costi, senza peraltro incidere sul livello di servizio raggiunto; in particolare per il materiale trainato, sempre della Capogruppo, nonostante i risparmi ottenuti, l'indisponibilità media è stata inferiore alle percentuali concordate.

A.5 - Valore della produzione

Il valore della produzione è dettagliato come segue:

(in milioni di lire)

Descrizione	31/12/1993	31/12/1994
Prodotti del Traffico Viaggiatori	5.164.085	5.647.884
Prodotti del Traffico Merci	1.323.939	1.451.932
Prestazioni a terzi e vendite	577.259	632.861
Variaz. riman. di prod. in c/ lav.	-2.214	1.058
Variaz. lavori in corso su ordinaz.	1.698	367
Increment. immobilizz. per lav. interni	643.998	835.213
Altri ricavi e proventi	5.059.511	5.190.701
Totale valore della produzione	12.988.246	13.759.996

A.6 - Gestione finanziaria

La politica finanziaria del Gruppo risente soprattutto, per le imprese operanti nel territorio nazionale, dell'incertezza sulle aspettative di lungo periodo; pertanto nel primo periodo del 1994 vi è stato un importante ricorso ai prestiti obbligazionari, mentre nel secondo semestre, con la quasi completa chiusura del mercato sulle lunghe scadenze ed in presenza di una curva dei rendimenti in crescita, si è privilegiato l'indebitamento bancario a breve.

Pertanto, la netta prevalenza dell'indebitamento a tasso variabile rispetto a quello a tasso fisso, per quanto riguarda in particolare le lire, ha consentito di beneficiare del ribasso dei tassi di interesse permettendo un significativo contenimento del costo dell'indebitamento, passato dall'11,30% del 1993 al 9,35% del 1994.

Nel corso dell'esercizio 1994, per il finanziamento degli investimenti sono stati realizzati prestiti, da parte della Capogruppo, per un importo complessivo di 8.156 miliardi di lire, dei quali 3.270 sono andati a rifinanziare i prestiti in scadenza.

L'articolazione del suddetto programma di finanziamenti è stata la seguente:

Prestiti obbligazionari e mutui a medio/lungo termine	L./miliardi	4.800
Rifinanziamenti di prestiti in scadenza	"	3.270
Prestiti tramite la partecipata Eurofima	"	1.286
TOTALE	L./miliardi	8.156

Tale importo si compone di 6.870 miliardi di lire italiane, 1.281 miliardi di Eurolire e 4 milioni di franchi svizzeri.

A.7 - Investimenti

Gli investimenti tecnici del Gruppo, nel 1994, ammontano a milioni 4.158.416 ai quali si aggiungono milioni 2.492.511 per finanziamenti alla TAV.

Realizzazione e potenziamento delle infrastrutture

I principali interventi sono stati:

- realizzazione o completamento di tre scali merci;
- raddoppio, quadruplicamento, varianti e ripristini su diverse linee; in particolare vi è da segnalare il potenziamento della linea Pontremolese di supporto al nodo di La Spezia;
- attivazione della trazione elettrica per ulteriori 135 km. circa;
- ulteriore attrezzamento di 340 km. circa di linea con il sistema del blocco automatico;

- ulteriore estensione di 421 km. circa del sistema di controllo centralizzato del traffico;
- attivazione di 69 nuovi apparati centrali elettrici;
- soppressione di altri 55 passaggi a livello;

Nuove acquisizioni di materiale rotabile

Nel 1994 risultano consegnati alla Capogruppo 25 locomotive elettriche, 2 rimorchi per elettromotrici e 1229 carri per un valore complessivo di circa 282.000 milioni.

Sono state inoltre aggiudicate forniture per un ammontare complessivo di circa 2.673.000 milioni.

In tale settore è importante segnalare l'attività della controllata ITALFERR che si è manifestata attraverso:

- la prosecuzione delle attività propedeutiche alla fase di realizzazione delle Tratte Milano-Bologna e Bologna-Firenze con l'obiettivo di giungere nel corso del 1995 alla stipula degli atti integrativi con i General Contractors;
- la prosecuzione dei rapporti con le Regioni e gli Enti locali interessati per l'ottenimento dei necessari provvedimenti amministrativi per attivare e/o portare a conclusione le Conferenze dei Servizi, attraverso una sistematica analisi delle problematiche emerse nello sviluppo della progettazione esecutiva delle altre tratte interessanti il Sistema Alta Velocità (Milano-Torino, Milano-Verona, Verona-Venezia, Milano-Genova);
- la estensione di attività progettuali nell'ambito del contratto stipulato in data 24.9.1991 con la controllata TAV S.p.A., per la progettazione esecutiva dei Nodi A.V. e della Tratta Firenze-Roma;
- l'affidamento da parte della Capogruppo delle attività di progettazione, la predisposizione degli atti e del supporto per gli affidamenti e la Direzione Lavori per il potenziamento dei nodi ferroviari non inseriti nel contratto del Sistema Alta Velocità;
- la rinegoziazione dei contratti in essere con la Treno Alta Velocità S.p.A. e la contestuale revisione dei contratti a suo tempo stipulati con i Consorzi della Società di Ingegneria.

B) INFORMAZIONI DI CARATTERE PARTICOLARE

B.1 - Attività di ricerca e sviluppo

L'organo deputato a tali attività è l'Istituto Sperimentale della Capogruppo per la risoluzione delle problematiche ferroviarie; in ciascun settore vengono poi studiate ed implementate nuove tecnologie in relazione alle particolari esigenze dei settori stessi.

Le grandi aree oggetto di attenzione da parte dell'Istituto Sperimentale sono le seguenti:

Indagini e sperimentazione su materiali ed infrastrutture

Oltre all'attività di routine concernente in prove, controlli, studi e sperimentazioni relative a tutte le componenti dell'impianto ferroviario, particolare rilevanza hanno assunto le tematiche relative all'Alta Velocità e lo studio di alcuni fenomeni luminosi correlati alla sicurezza nell'utilizzo degli apparecchi di segnalamento ferroviario.

Ambiente ed inquinamento

A tali problematiche viene data particolare attenzione; in particolare sono state completate alcune fasi di sperimentazione sulle attività di decoibentazione dei rotabili ferroviari e sono in corso numerosi studi per la riduzione dell'inquinamento acustico e per la quantificazione dell'entità del fenomeno dell'inquinamento elettromagnetico.

Sicurezza e trasporto materiali pericolosi e radioprotezione

L'attività è consistita nell'aggiornamento della normativa in materia, nella tenuta di corsi specifici per il personale ferroviario, nell'effettuazione di alcuni studi di analisi di sicurezza; vi è stata inoltre una attiva partecipazione, a livello internazionale, a gruppi di lavoro su tematiche di sicurezza specifiche.

Altre realizzazioni di settore

Il 1994 ha visto l'avvio di un progetto denominato *Sviluppo tecnologico della Rete* il cui obiettivo è di attivare un sistema centralizzato di comando e controllo dell'infrastruttura e di regolazione della circolazione sull'intera rete; questo sistema consentirà di ottenere la massima automazione dei sistemi di

regolazione della circolazione con una migliore organizzazione del lavoro, un aumento della regolarità e potenzialità della circolazione ed una conseguente riduzione dei costi di gestione.

Sempre per quanto riguarda la circolazione, continua il miglioramento della struttura informativa sia per l'uso interno che per le informazioni agli utenti.

Per quanto riguarda le infrastrutture, i maggiori sforzi sono stati concentrati sulla realizzazione di prodotti e procedure per la gestione della manutenzione degli impianti, senza interruzione delle normali attività di servizio.

B.2 - Fatti di rilievo avvenuti nel corso dell'esercizio 1994

Alluvione nel Piemonte, Liguria e Valle D'Aosta

L'ammontare complessivo dei lavori necessari per riparare i danni subiti dalla Capogruppo a seguito degli eventi alluvionali della prima decade del mese di novembre 1994, relativamente alle linee, alle stazioni, ai rotabili ed agli impianti è di milioni 159.000 circa, di cui 70.000 milioni circa per la riattivazione della linea BRA-CEVA.

In tale importo sono inclusi gli interventi di primo ripristino già effettuati nel 1994 i cui costi imputati alla voce manutenzione ammontano a L. 18.000 milioni circa.

Relativamente agli ulteriori costi da sostenere per il ripristino complessivo dei beni danneggiati essi dovrebbero trovare piena copertura nei risarcimenti assicurativi (per circa L. 20.000 milioni) e negli stanziamenti previsti dalla L. 619/94 per i quali sono stati avviati contatti con il Ministero dei Lavori Pubblici.

Soppressione OPAFS

Come ampiamente indicato nel bilancio chiuso dalla Capogruppo al 31/12/1993, nel corso del 1994 è stata soppressa l'OPAFS, i cui rapporti sono stati assunti da FS S.p.A.. Gli effetti di tale assunzione sono commentati nelle singole sezioni della nota integrativa.

Trasferimento di quota S.T.M.

Il 19.12.1994 il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo ha approvato l'acquisizione dell'intera quota di partecipazione detenuta dall'INT - International Transport S.p.A. nella società S.T.M. S.r.l., pari al 77% del capitale di detta società. Tale acquisizione tuttavia non crea modifiche all'area di consolidamento.

Trasferimento di quota S.A.P.

Il 14.11.1994 la C.I.T. S.p.A. ha ceduto alla Capogruppo la sua quota di partecipazione nella società S.A.P. pari al 99,99%.

B.3 - Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio**Manovra governativa**

Con decreto legge 23.2.95 n°41 convertito con modifiche nella legge 22.3.95 n°85, recante misure urgenti per il risanamento della finanza pubblica, il Governo ha ridotto gli stanziamenti del Ministero del Tesoro relativi ai trasferimenti nei confronti della FS S.p.A sia per i corrispettivi dovuti in forza dei contratti di programma e di servizio che per i trasferimenti da effettuare per gli aumenti di capitale sociale già deliberati, e ad altro titolo, come analiticamente riportato nella Sezione degli eventi successivi.

Fusione B.N.C. - S. Paolo

Nei primi mesi del 1995 i Consigli di Amministrazione dell'Istituto S. Paolo di Torino S.p.A. e della controllata Banca Nazionale delle Comunicazioni S.p.A hanno predisposto il relativo progetto di fusione.

Il rapporto di cambio è stato determinato in 2 azioni dell'Istituto S. Paolo di Torino S.p.A per ogni 13 azioni della Banca Nazionale delle Comunicazioni S.p.A. senza alcun conguaglio in denaro.

Le azioni dell'Istituto S. Paolo di Torino S.p.A che saranno emesse in cambio delle azioni della Società incorporanda avranno godimento dal 1.1.1995.

Cantieri Alta Velocità'

Nel mese di marzo, il Governo ha formalmente espresso l'impegno ad accelerare la conclusione delle conferenze di servizio convocate per l'approvazione dei progetti esecutivi riguardanti le tratte Bologna-Firenze e Milano-Bologna.

Parallelamente, il Ministero dell'Ambiente ha pressochè ultimato la preparazione degli accordi procedurali sul monitoraggio ambientale dei lavori di costruzione delle tratte sopra indicate.

Sempre nel mese di marzo, il General Contractor IRICAV 1, impegnato nei lavori di costruzione della tratta Roma-Napoli, ha effettuato la pubblicazione di ulteriori bandi di gara per l'affidamento ai sensi della direttiva UE 38/93 di opere per un importo complessivo di circa 150 miliardi.

Dopo la sottoscrizione dell'atto integrativo con il General Contractor IRICAV 1, avvenuta nel febbraio 1994, che ha perfezionato il contratto "chiavi in mano" per un corrispettivo di 5.508 miliardi, sono stati avviati i lavori di costruzione della tratta Roma-Napoli.

Sono in corso di ultimazione diverse attività (espropri, bonifica ordigni bellici, campagne geognostiche) propedeutiche allo sviluppo intensivo della realizzazione delle opere: sono stati installati 5 cantieri centrali lungo il percorso della tratta e sono iniziate le lavorazioni relative ad alcune gallerie: sono stati affidati circa 70 subappalti di forniture e servizi.

Nell'agosto del 1994, ai sensi della direttiva comunitaria 93/38, è stato pubblicato sulla G.U.C.E. un avviso informativo di opere da bandirsi entro il 30.6.1995 per un importo di circa 736 miliardi di lire.

Nell'aprile e nel maggio del 1994, sono stati poi sottoscritti specifici "addendum" alle convenzioni con i General Contractors FIAT-CAVET e CEPAV 1, rispettivamente incaricati della costruzione "chiavi in mano" delle tratte Bologna-Firenze e Milano-Bologna, con l'obiettivo di accelerare, nelle more dell'esito delle conferenze dei servizi, le attività funzionali alla realizzazione delle opere.

B.4 - Evoluzione prevedibile della gestione

RICAVI

Andamento del traffico ferroviario viaggiatori e merci per il 1995.

Il 1995, per quanto riguarda il traffico viaggiatori della Capogruppo, pur partendo da una base tariffaria più bassa rispetto alle attese del piano d'impresa, evidenzia, rispetto allo stesso, una crescita in termini di ricavi di circa il 12%. Il trend di tale sviluppo è determinato, oltre che dall'incremento tariffario del 6% intervenuto dal 1.3.95, anche da un maggior orientamento del mercato con opportune politiche di marketing e di sviluppo di offerte specifiche per le diverse tipologie di clientela.

Nel settore del traffico merci la previsione di crescita del fatturato per il 1995 conferma l'inversione di tendenza del mercato del trasporto merci e verrà concretamente perseguita la linea operativa già in parte adottata per il 1994.

Per quanto riguarda il business del combinato e dei containers, verranno intraprese azioni che rafforzano la quota FS all'interno di un segmento che presenta i più significativi tassi di crescita.

COSTI

Costo del lavoro per il 1995

Il costo del lavoro per il 1994 ha presentato un sostanziale allineamento con gli obiettivi del piano triennale, con uno scostamento di un solo punto percentuale, dovuto essenzialmente allo slittamento temporale dei prepensionamenti effettuati. Per il 1995 allo scostamento di budget hanno contribuito le disposizioni della legge finanziaria che comporteranno maggiori oneri riflessi per un incremento della quota di contribuzione dovuta dalla Società FS al Fondo Pensioni per un importo valutato in circa 230 miliardi.

Inoltre la ricaduta economica del prepensionamento comporterà una riduzione dei costi solo nel secondo semestre del 1995, quale parziale effetto dei ritardi dei precedenti prepensionamenti ed in parte a causa del protrarsi dei tempi necessari al perfezionamento degli accordi di settore, che consentiranno il definitivo sblocco dell'ultima tranche di fuoriuscite.

Costi operativi per il 1995

Per il 1995 il settore dei costi operativi si presenta in crescita rispetto al piano triennale. Tale crescita è dovuta principalmente agli effetti dell'inflazione ed all'aumento dei volumi di produzione e non presenta, quindi, grandi margini di flessibilità rispetto al piano d'impresa, dove si ipotizzava una inflazione più contenuta rispetto al tasso reale e volumi di produzione invariati.

Ciò nonostante sono stati riconsiderati tutti i costi esterni proposti, in modo tale da contenere la crescita in misura meno che proporzionale agli effetti dell'inflazione e degli incrementi produttivi.

Nel corso del 1995 sarà comunque attuato un piano che coinvolgerà tutte le strutture produttive, con un rigido programma di ulteriore contenimento dei costi e di sviluppo di opportunità di maggiori ricavi, per contenere l'effetto dovuto alle manovre correttive di finanza pubblica attuate dal Governo.

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 corso del 1995 sono previsti prestiti per finanziamento degli investimenti della Capogruppo per un importo totale di 7.500 miliardi mentre i rifinanziamenti dei prestiti in scadenza ammontano a 2.400 miliardi.

Nel corso dello stesso anno dovrebbe essere realizzato dalla FS il prestito di sindacato di 500 milioni di dollari USA elevabile fino a 1.000 milioni di dollari a cinque anni, deliberato dal C.d.A. della Società FS nel secondo semestre del 1994 ed attualmente all'esame dalla Unione Europea.

B.5 - Indagini giudiziarie in corso

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

Tenuto anche conto che nella circostanza la Capogruppo è parte lesa, non si ritiene che da tali procedimenti possano derivare conseguenze patrimoniali negative, fermo restando che gli eventuali effetti positivi avranno un riflesso sul bilancio nel momento in cui sarà possibile una loro ragionevole quantificazione anche sotto il profilo della concreta esigibilità.

Inoltre, recentemente sono state avviate azioni giudiziarie per problematiche legate alla presenza dell'amianto su materiali delle Ferrovie dello Stato S.p.A. la cui decoibentazione comporterà dei costi già accantonati in bilancio. Al momento non è comunque possibile stimare eventuali passività legate alla conclusione delle citate azioni.

(in milioni di lire)

BILANCIO CONSOLIDATO GRUPPO FERROVIE DELLO STATO			
	1993	1994	DIFFERENZE
STATO PATRIMONIALE - Attivo			
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	0	24	24
B) Immobilizzazioni			
I. <i>Immateriali</i>			
1. Costi di impianto e di ampliamento	5.385	3.168	(2.217)
2. Costi di ricerca, sviluppo e di pubblicità	1.237	21.569	20.332
3. Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione di opere di ingegno	6.224	4.048	(2.176)
4. Concessioni, licenze marchi e diritti simili	53.696	46.152	(7.544)
5. Avviamento	13.551	11.691	(1.860)
6. Immobilizzazioni in corso ed acconti	904	924	20
7. Altre	7.119	11.761	4.642
8. Differenza di consolidamento	43.278	34.622	(8.656)
Totale I	131.394	133.935	2.541
II. <i>Materiali</i>			
1. Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale	36.608.715	53.445.925	16.837.210
2. Impianti e macchinario			
a) Materiale rotabile e navi traghetto	10.123.338	11.522.457	1.399.119
b) Automezzi per trasporto di persone o merci	28.260	22.088	(6.172)
c) Impianti industriali	721.238	6.017	(715.221)
3. Attrezzature industriali e commerciali	374.228	361.436	(12.792)
4. Altri beni	305.560	261.469	(44.091)
5. Immobilizzazioni in corso e acconti	21.662.524	13.530.223	(8.132.301)
Totale II	69.823.863	79.149.615	9.325.752
III. <i>Finanziarie</i>			
1. Partecipazioni in:			
a) Imprese controllate	372.198	444.946	72.748
b) Imprese collegate	147.349	192.736	45.387
c) Imprese controllanti	0	0	0
d) Altre imprese	288.722	299.276	10.554
2. Crediti			
a) Verso imprese controllate			
Esigibili entro l'esercizio successivo	0	0	0
Esigibili oltre l'esercizio successivo	1.371.205	3.863.715	2.492.510
b) Verso imprese collegate			
Esigibili entro l'esercizio successivo	342	0	(342)
Esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
c) Verso imprese controllanti			
Esigibili entro l'esercizio successivo	0	0	0
Esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
d) Verso altri			
Esigibili entro l'esercizio successivo	1.594	102.729	101.135
Esigibili oltre l'esercizio successivo	353.549	327.265	(26.284)
e) Crediti verso il Tesoro per prestiti con rimborso a carico dello Stato			
Esigibili entro l'esercizio successivo	8.350.290	4.415.574	(3.934.716)
Esigibili oltre l'esercizio successivo	35.714.341	39.024.669	3.310.328
3. Altri titoli	1.380	38	(1.342)
4. Azioni proprie	0	0	0
5. Impieghi del Fondo Pensioni (art.210 e seg. DPR 20/12/1973, n. 1092)	1.246	215	(1.031)
Totale III	46.602.216	48.671.163	2.068.947
Totale B) Immobilizzazioni	116.557.473	127.954.713	11.397.240

	1993	1994	DIFFERENZE
C) Attivo Circolante			
I. Rimanenze			
1. Materie prime sussidiarie e di consumo	1.119.686	1.113.164	(6.522)
2. Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	14.439	14.822	383
3. Lavori in corso	6.265	6.632	367
4. Prodotti finiti e merci	138	7	(131)
5. Acconti	2.998	11.963	8.965
6. Cespi radiati da alienare	5.197	76.638	71.441
Totale I	1.148.723	1.223.226	74.503
II. Crediti			
1. Verso clienti			
Esigibili entro l'esercizio successivo	1.035.377	937.801	(97.576)
Esigibili oltre l'esercizio successivo	432	28.642	28.210
2. Verso imprese controllate			
Esigibili entro l'esercizio successivo	1.638	48.054	46.416
Esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
3. Verso imprese collegate			
Esigibili entro l'esercizio successivo	8.594	4.434	(4.160)
Esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
4. Verso imprese controllanti			
Esigibili entro l'esercizio successivo	0	0	0
Esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
5. Verso altri			
Esigibili entro l'esercizio successivo	19.891.896	18.260.737	(1.631.159)
Esigibili oltre l'esercizio successivo	17.463	67.579	50.116
Totale II	20.955.400	19.347.247	(1.608.153)
III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni			
1. Partecipazioni in imprese controllate	0	0	0
2. Partecipazioni in imprese collegate	0	0	0
3. Partecipazioni in imprese controllanti	0	0	0
4. Altre partecipazioni	0	3	3
5. Azioni proprie	0	0	0
6. Altri titoli	1.688	25.632	23.944
Totale III	1.688	25.635	23.947
IV. Disponibilità liquide			
1. Depositi bancari e postali	3.770.749	3.912.253	141.504
2. Assegni	129	44	(85)
3. Denaro e valori in cassa	8.909	10.798	1.889
4. Conti correnti di tesoreria	941.672	5.309.587	4.367.915
Totale IV	4.721.459	9.232.682	4.511.223
Totale C) Attivo Circolante	28.827.270	29.828.790	3.001.520
D) Ratei e risconti			
I. Disaggi su prestiti	0	0	0
II. Altri ratei e risconti	1.219.455	1.298.841	79.386
Totale D) Ratei e risconti	1.219.455	1.298.841	79.386
TOTALE DELL'ATTIVO (A+B+C+D)	144.604.198	159.082.368	14.478.170