

ATTI PARLAMENTARI

XIII LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XV**

n. **112**

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

AL PARLAMENTO

*sulla gestione finanziaria degli Enti sottoposti a controllo
in applicazione della legge 21 marzo 1958, n. 259*

FERROVIE DELLO STATO S.p.A.

(Esercizi 1995 e 1996)

Trasmessa alla Presidenza il 2 giugno 1998

N.B. – La documentazione contabile è contenuta nel volume allegato.

PAGINA BIANCA

INDICE

Determinazione della Corte dei conti n. 36/98 del 19 maggio 1998	<i>Pag.</i>	7
Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestio- ne finanziaria della Ferrovie dello Stato S.p.a. per gli esercizi 1995 e 1996	»	11

PAGINA BIANCA

DETERMINAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

PAGINA BIANCA

Determinazione n. 36/98

LA CORTE DEI CONTI

IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 19 maggio 1998;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti approvato con regio decreto 12 luglio 1934, n. 1214;

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

vista la legge 14 gennaio 1994, n. 20;

vista la legge n. 210 in data 17 maggio 1985 con la quale la Ferrovie dello Stato S.p.A. è stata sottoposta al controllo della Corte dei conti;

visti i conti consuntivi della S.p.A. suddetta, relativi agli esercizi finanziari 1995 e 1996, nonché le annesse relazioni del Presidente e del Collegio dei revisori, trasmessi alla Corte in adempimento dell'articolo 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere dottor Vittorio Lomazzi e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della S.p.A. per gli esercizi 1995 e 1996;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incombente, possa, a norma dell'articolo 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che dei conti consuntivi — corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione — della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perché ne faccia parte integrante;

PER QUESTI MOTIVI

comunica, a norma dell'articolo 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con i conti consuntivi per gli esercizi 1995 e 1996 — corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione — della Ferrovie dello Stato S.p.A. l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della S.p.A. stessa.

L'ESTENSORE

F.to: Vittorio Lomazzi

IL PRESIDENTE

F.to: Luigi Schiavello

Depositata in Segreteria il 29 maggio 1998.

p.c.c.

IL DIRETTORE AMMINISTRATIVO
(Vincenzina Azara)

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

PAGINA BIANCA

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA
GESTIONE FINANZIARIA DELLA FERROVIE DELLO STATO S.p.A.
PER GLI ESERCIZI 1995 E 1996

SOMMARIO

1. - Il controllo della Corte dei conti sulla Società	Pag.	13
2. - Gli organi	»	13
3. - La Direttiva del Presidente del Consiglio dei ministri riguardante il Piano di ristrutturazione delle Ferrovie dello Stato S.p.A.	»	18
4. - Il Piano d'impresa 1997-2000	»	20
5. - La ristrutturazione del Progetto Alta Velocità	»	21
6. - Contenzioso fiscale in materia di I.V.A. e Imposta patrimoniale .	»	26
7. - Gli arbitrati	»	29
8. - Poteri di indirizzo e di vigilanza del Ministro dei trasporti e della navigazione	»	32
9. - Il personale	»	35
9.1. - Il contratto collettivo nazionale di lavoro per il personale dirigente	»	35
9.2. - I contratti collettivi nazionali di lavoro per i dipendenti .	»	36
9.3. - Consistenza del personale	»	38
9.4. - Il costo del lavoro	»	39
9.5. - Assunzione dall'esterno di personale dirigente	»	42

10. - L'attività e i risultati delle gestioni	Pag.	45
10.1. - L'esercizio 1995	»	45
10.1.1. - Fatti di rilievo avvenuti nel corso dell'esercizio 1995	»	49
10.2. - L'esercizio 1996	»	49
10.2.1. - Fatti di rilievo avvenuti nel corso dell'esercizio 1996	»	53
10.2.2. - Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio 1996	»	54
10.2.3. - Indagini giudiziarie in corso	»	55
11. - I bilanci di esercizio	»	55
11.1. - I conti economici degli esercizi 1995 e 1996	»	55
11.2. - Gli stati patrimoniali degli esercizi 1995 e 1996	»	62
11.3. - Il bilancio consolidato dell'esercizio 1995	»	72
11.4. - Il bilancio consolidato dell'esercizio 1996.....	»	74
12. - Considerazioni finali	»	76

1. Il controllo della Corte dei conti sulla Società.

La Corte dei conti ha riferito al Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria delle Ferrovie dello Stato S.p.A. per gli esercizi dal 1991 e 1994 (cfr. Atti parlamentari, Senato della Repubblica, XIII Legislatura, Doc. XV, n. 12) ai sensi dell'art. 19 della legge 17 maggio 1985, n. 210, secondo il quale il controllo continuativo sulla gestione dell'Ente, ora Società per azioni, è esercitato con le modalità previste dagli articoli 5, 6, 7, 8 e 9 della legge 21 marzo 1958, n. 259, ed ha per oggetto l'efficienza economica e finanziaria dell'attività svolta nei singoli esercizi esaminati.

In detta relazione la Corte dei conti ritenne di sottolineare la minore idoneità del controllo previsto dall'art. 2 della predetta legge, finora esercitato, rispetto a quello più penetrante e continuo di cui all'art. 12, che si caratterizza per l'assistenza del magistrato delegato dalla Sezione alle riunioni degli Organi di amministrazione e di revisione della Società, al fine di poter più efficacemente svolgere le necessarie attività istruttorie per l'eventuale sottoposizione alla competente Sezione delle questioni di rilievo e per riferire al Parlamento sul risultato del controllo esercitato sulla gestione. Né appare più di ostacolo il formale riferimento alla natura pubblica dell'ente sottoposto al controllo della Corte operato dall'art. 12 della richiamata legge n. 259/1958, avendo la Corte costituzionale chiarito nella sentenza del 23 dicembre 1993, n. 466, che gli enti trasformati in società per azioni, anche alla luce degli indirizzi emersi in sede di normazione comunitaria, vanno ricompresi nella nozione sostanziale di "impresa pubblica", e sono assoggettati ad una sorta di "diritto speciale" che viene a specificarsi attraverso la previsione di norme particolari, differenziate da quelle proprie del regime tipico delle società per azioni, sia in tema di determinazione del capitale sociale, sia in tema di esercizio dei diritti dell'azionista, sia, infine, in tema di patti sociali, poteri speciali, clausole di gradimento, modifiche statutarie, ecc.

2. Gli organi.

Organi della Società sono l'Assemblea dei soci, il Consiglio di amministrazione, il Presidente, l'Amministratore delegato, il Consiglio generale ed il Collegio sindacale.

L'Assemblea sociale, in seduta ordinaria, è convocata almeno una volta all'anno entro sei mesi dalla chiusura dell'esercizio sociale; è presieduta dal Presidente del Consiglio di amministrazione o, in sua assenza o impedimento, dall'Amministratore delegato e delibera su tutte le materie che per legge sono di sua competenza (art. 2364 c.c.). In seduta straordinaria, è convocata ogni qualvolta il Consiglio di amministrazione lo ritenga opportuno o quando ne sia

fatta richiesta ai sensi delle disposizioni di legge e per gli oggetti ad essa riservati (art. 2365 c.c.).

Il Consiglio di Amministrazione è composto da un numero di membri non inferiore a tre e non superiore a nove, nominati dall'Assemblea ordinaria; essi durano in carica per un periodo di tre anni e sono rieleggibili. Il Consiglio, qualora non vi abbia provveduto l'Assemblea, elegge tra i suoi membri un Presidente e, su sua proposta, un Segretario; le sue deliberazioni sono prese a maggioranza di voti dei presenti, con prevalenza, in caso di parità, del voto di chi presiede. Il Consiglio, che è investito dei più ampi poteri per l'amministrazione ordinaria e straordinaria della Società, delega le proprie competenze ad uno dei suoi componenti nel rispetto dei limiti di cui all'art. 2381 c.c.. L'Amministratore delegato può conferire deleghe e poteri di rappresentanza della Società per singoli atti o categorie di atti a dipendenti della Società ed anche a terzi.

La rappresentanza della Società di fronte a qualunque autorità giudiziaria o amministrativa e di fronte a terzi, nonché la firma sociale, spettano sia al Presidente sia all'Amministratore delegato, disgiuntamente. Il Presidente, inoltre, presiede l'assemblea degli azionisti, convoca e presiede il Consiglio di amministrazione e ne verifica l'attuazione delle deliberazioni.

Il Consiglio generale è un organo permanente della Società, con compiti consultivi ai fini dell'elaborazione delle strategie generali per il miglior conseguimento degli scopi sociali. Esso è composto dal Presidente del Consiglio di amministrazione che lo presiede, dall'Amministratore delegato, da quattro membri designati dal Ministro dei trasporti, da quattro membri designati dalle Organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative in campo nazionale e da quattro membri designati dal Consiglio di amministrazione. L'incarico ha durata triennale ed è a titolo onorifico.

Il Consiglio è convocato dal Presidente quando il Consiglio di amministrazione della Società chieda un parere. Su detti pareri delibera a maggioranza con effetti non vincolanti e meramente consultivi.

Il Collegio sindacale è composto da tre Sindaci effettivi e due supplenti eletti dall'Assemblea dei soci. Il Presidente del Collegio e uno dei Sindaci supplenti devono essere iscritti nel ruolo dei revisori ufficiali dei conti. I sindaci durano in carica un triennio e sono rieleggibili; il loro compenso è determinato dall'Assemblea all'atto della loro nomina. E' in ogni caso riservata allo Stato la facoltà di nominare il Presidente del Collegio sindacale a norma degli articoli 2458, 2459 e 2460 del Codice civile.

L'Assemblea ordinaria del 5 gennaio 1996, nel confermare in cinque il numero dei membri del Consiglio di amministrazione, ha proceduto alla nomina, per il triennio 1996-1998, dei Consiglieri di amministrazione, del Presidente del Consiglio di amministrazione, del Collegio sindacale e del suo Presidente. Il Consiglio di amministrazione, riunitosi a seguire, ha proceduto alla nomina dell'Amministratore delegato, confermando al medesimo i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione di cui alla precedente delibera del 7 luglio 1993.

Nella successiva Assemblea del 23 aprile 1996, sono stati determinati i compensi da attribuire agli Organi sociali, a decorrere dal 5 gennaio 1996, nelle seguenti misure:

– Consigliere di amministrazione	£ 80.000.000
– Presidente	£ 200.000.000
– Amministratore delegato	£ 400.000.000
– Presidente del Collegio sindacale	£ 80.000.000
– Sindaco effettivo	£ 60.000.000
– Sindaco supplente	£ 5.000.000
– Gettone di presenza	£ 300.000

I compensi da corrispondere al Presidente e all'Amministratore delegato si aggiungono a quelli spettanti ai medesimi, quali Consiglieri di amministrazione.

Nella medesima seduta, L'Assemblea sociale ha adottato una statuizione "interpretativa" della precedente delibera assembleare del 31 marzo 1993, con la quale erano stati fissati gli emolumenti spettanti agli Amministratori con effetto dal 23 dicembre 1992, data di primo insediamento degli Organi sociali. Ha pertanto determinato, a conferma di quanto deciso nella predetta riunione, "che i compensi attribuiti al Presidente e all'Amministratore delegato si aggiungono agli emolumenti spettanti ai medesimi, quali Consiglieri di amministrazione, dando mandato al Segretario del Consiglio di amministrazione di provvedere alle necessarie regolarizzazioni a far data dal 23 dicembre 1992".

Nella seduta del 27 settembre 1996, il Consiglio di amministrazione, nel prendere atto delle dimissioni dalla carica di Consigliere di amministrazione presentate dall'Amministratore delegato coinvolto in una indagine penale, ha provveduto alla reintegrazione del Collegio con la cooptazione dell' Ing. Giancarlo Cimoli.

Nella successiva seduta del 3 ottobre 1996, il medesimo Consiglio ha assunto le seguenti determinazioni (con l'astensione dell'interessato):

1. assumere l'Ing. Giancarlo Cimoli in qualità di Dirigente delle Ferrovie dello Stato S.p.A.;
2. conferire delega al Presidente per definire il trattamento economico del predetto, tenendo conto degli elementi delineati dal Presidente stesso;

3. nominare quale Amministratore delegato l'Ing. Giancarlo Cimoli.

L'Assemblea sociale, nella seduta del 28 gennaio 1997, prendendo atto delle vicende riguardanti la gestione della Società, ha ricostituito il Consiglio di amministrazione elevando a nove il numero dei suoi componenti.

In relazione all'attribuzione con effetto retroattivo degli emolumenti fissati per i Consiglieri al Presidente e all'Amministratore delegato, la Corte dei conti rammenta il disposto dell'art. 2389, secondo comma, del c.c. il quale stabilisce che "la remunerazione degli amministratori investiti di particolari cariche in conformità dell'atto costitutivo è stabilita dal consiglio di amministrazione, sentito il parere del collegio sindacale".

Nella deliberazione assembleare del 31 marzo 1993 fu previsto per le due cariche un compenso differenziato e notevolmente superiore rispetto a quello attribuito ai Consiglieri e, poiché la norma citata deve ritenersi ben nota all'Assemblea, la deliberazione adottata non può che far ritenere ricompreso nel maggior importo attribuito ai Consiglieri gravati di particolari incarichi anche il minor emolumento riservato ai Consiglieri senza incarico.

D'altra parte occorre rilevare che la suddetta statuizione non è stata adottata dal Consiglio di amministrazione, stante la precedente delibera assembleare ed è, quindi, stata portata all'esame dell'Assemblea, che non ha attribuito ai Consiglieri con particolari cariche il compenso aggiuntivo previsto dalla suindicata disposizione, ma quello riservato ai Consiglieri che dovrebbe invece ritenersi ricompreso in quello superiore originariamente riconosciuto.

Al riguardo, la Corte dei conti deve rilevare l'insolita procedura seguita per l'attribuzione dei predetti emolumenti al Presidente e all'Amministratore delegato per la parte relativa alla retrodatazione degli effetti della cennata delibera.

Altra questione sulla quale occorre fermare l'attenzione è quella relativa all'assunzione dell'Amministratore delegato come Dirigente della Società.

In esecuzione della delibera del Consiglio di amministrazione del 3 ottobre 1996, il Presidente della Società ha stipulato, sotto la medesima data, con il Consigliere Cimoli un contratto di lavoro subordinato a tempo indeterminato che prevede l'attribuzione di una retribuzione annua lorda di £ 600.000.000 oltre ad un importo da corrispondere annualmente, a titolo di premio per risultati, non superiore al 30% della predetta retribuzione. Il trattamento economico così attribuito è comprensivo degli emolumenti e dei compensi previsti per le

cariche sociali che saranno eventualmente rivestite presso società partecipate o controllate dal Gruppo F.S.

Analoga iniziativa il Consiglio di amministrazione aveva assunto nella seduta del 16 gennaio 1995, nei confronti dell'Amministratore delegato allora in carica che, peraltro, si era riservato di accettare. In una successiva seduta tenutasi il 6 marzo s.a., l'Amministratore delegato mantenendo la propria riserva, aveva dichiarato di ritenere opportuno acquisire, anche informalmente, l'orientamento degli Organi interessati.

Nelle more di tale accettazione, il magistrato istruttore, ricevuti i verbali del Consiglio con gli atti allegati, con nota del 26 aprile 1995 rendeva noto alla Società che la delibera in questione sembrava non essere conforme a legge, per cui la medesima sarebbe stata sottoposta all'esame della Sezione di controllo sugli Enti pubblici.

Con nota del 3 maggio 1995, il Presidente della Società comunicava che la delibera in questione doveva ritenersi superata in quanto, sentito l'Amministratore delegato, alla prima Assemblea sociale sarebbe stata rassegnata una motivata e definitiva proposta strutturale. Tale iniziativa non ha più avuto seguito.

In proposito La Corte dei conti deve rimarcare la singolarità della vicenda consistente nell'assunzione quale Dirigente di un Consigliere cooptato dal Consiglio ancor prima che la sua nomina venisse ratificata dall'Assemblea dei Soci, nomina effettuata in data 28 gennaio 1997. Inoltre, non può ritenersi opportuno e rispondente a criteri di buona gestione inserire stabilmente ai vertici dirigenziali della Società un amministratore cooptato da pochi giorni che, con il conferimento dell'incarico di Amministratore delegato, deve mantenere nel tempo la piena fiducia dell'Assemblea sociale e del Consiglio di amministrazione. Tale vicenda costituisce infine un precedente che potrebbe essere invocato ogni qualvolta l'Azionista ritenesse opportuno procedere ad avvicendamenti nella carica in questione.

La Corte dei conti deve infine rilevare che l'attribuzione all' Amministratore delegato del relativo compenso si pone in contrasto con la prassi seguita dalle principali S.p.A. a capitale pubblico, che non prevedono tale corresponsione per i propri dirigenti chiamati a comporre il Consiglio di amministrazione.

Nella precedente relazione la Corte dei conti aveva censurato la mancata costituzione del Consiglio generale. Aveva pertanto invitato la Società a provvedere prontamente in merito, oppure, qualora la sua costituzione non fosse più ritenuta necessaria, ad apportare allo statuto le opportune modifiche.

Tale situazione omissiva non ha avuto esito positivo. A seguito di nota istruttoria, il Presidente della Società ha comunicato, con nota del 18 dicembre 1997, che per i quattro membri del suddetto organismo designati dal Ministero dei trasporti e della navigazione non risulta che il medesimo “si sia mai avvalso di tale facoltà”, mentre per i quattro componenti di nomina sindacale è mancata la necessaria individuazione da parte delle Organizzazioni interessate.

La Corte dei conti deve pertanto rilevare la persistente mancata attuazione della norma statutaria e quindi invitare la Società ad assumere le conseguenti iniziative.

3. La Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri riguardante il Piano di ristrutturazione delle Ferrovie dello Stato S.p.A.

Il Presidente del Consiglio dei Ministri ha emanato in data 30 gennaio 1997, una direttiva volta a definire precise linee di indirizzo per il risanamento dell’Azienda F.S. al fine di ottenere esiti gestionali di offerta, qualità, efficienza, efficacia ed equilibrio economico-finanziario in linea con gli standard realizzati a livello europeo. In tale documento sono anche impartite le opportune direttive ai Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e dei trasporti e della navigazione ai fini dell’esercizio dei diritti dell’azionista, nonché, dei poteri di vigilanza e di regolazione.

Sono pertanto definiti i seguenti obiettivi e strumenti:

1. Piano d’impresa: entro il 30 aprile 1997, il Consiglio di amministrazione della Società proporrà un piano d’impresa quadriennale nel quale saranno indicati i provvedimenti per il riassetto dell’Azienda e le modalità di loro realizzazione. I risultati da realizzare dovranno essere convergenti con quelli conseguiti a livello europeo in tema di qualità e caratteristiche dei servizi prestati, produttività, costi unitari di produzione, grado di copertura dei costi attraverso i ricavi del mercato. Entro due mesi dall’approvazione del piano sarà rinnovato il Contratto di servizio pubblico per il periodo 1997-2000 che diverrà anche strumento di regolazione tariffaria.
2. Piano degli investimenti: saranno indicati gli interventi ritenuti necessari dalla Società con gli elementi a supporto della loro validità economica, le modalità e i tempi di realizzazione, i costi e le fonti di finanziamento che potranno essere reperite da: a) fonti autonome comprese quelle derivanti da dismissioni di attività; b) fonti già contenute nel vigente Contratto di programma; c) fonti a carico dell’azionista; d) fonti provenienti dal mercato finanziario. Entro due mesi dall’approvazione del piano d’impresa si provvederà all’aggiornamento del Contratto di programma per adeguarlo al nuovo quadro degli investimenti.
3. Sviluppo dei servizi: il piano dovrà prevedere lo sviluppo del trasporto viaggiatori e merci e, per quest’ultimo settore, accordi che sviluppino l’intermodalità e il trasporto via mare.

4. Cessione di attività non strategiche: la dismissione delle attività non rientranti nel *core business* dovrà liberare risorse da impiegare nella sicurezza e ammodernamento dei sistemi tecnologici, nelle infrastrutture e nel materiale rotabile per il trasporto merci e passeggeri sulle medie-lunghe percorrenze.
5. Applicazione della normativa comunitaria: entro il 30 marzo 1997, sarà emanata una direttiva indicante le linee guida per la separazione societaria tra la gestione dell'infrastruttura ferroviaria e l'esercizio del trasporto, per assicurare trasparenza e demarcazione tra la gestione dell'Azienda in quanto soggetto imprenditoriale e la sua attività in quanto soggetto investito di un servizio pubblico. Detta separazione sarà condizione essenziale per introdurre la concorrenza anche nell'ambito del trasporto ferroviario di natura commerciale.
6. Obiettivi di efficienza: sia i ricavi che i costi per unità di traffico dovranno essere progressivamente ricondotti ai livelli medi europei. I maggiori sforzi dovranno essere diretti al contenimento del costo del lavoro per dipendente, favorendo l'allineamento dell'orario di lavoro ai contratti di altri settori per introdurre in via sistematica elementi di flessibilità che contribuiscano alla riduzione complessiva del costo del lavoro. In coerenza ai suddetti criteri dovrà essere stipulato il nuovo contratto collettivo di lavoro. Al fine del contenimento dei costi le attività di supporto al trasporto ferroviario (manutenzioni, commercializzazione dei documenti di viaggio, pulizie, ecc.) potranno essere esercitate nelle forme di *outsourcing*, *contracting out* o scorporo societario, oltre a realizzare l'aumento del *load factor* del materiale rotabile attraverso una più attenta gestione degli orari e della rete e dello sviluppo del trasporto intermodale.
7. Revisione del sistema tariffario: nel nuovo Contratto di servizio pubblico sarà determinato un nuovo sistema di tariffe di riferimento per il trasporto passeggeri i cui livelli, commisurati ai costi efficienti di produzione, dovranno coprire questi ultimi. In relazione a dette tariffe, il Contratto stabilirà: a) la quota delle medesime che sarà posta a carico degli utenti quale tariffa effettivamente applicata; b) la quota residuale posta, ai sensi della normativa comunitaria, a carico dello Stato quale compensazione per l'obbligo tariffario; c) le modalità di adeguamento nel tempo di dette quote. Il Contratto dovrà indicare i tempi entro i quali la quota posta a carico dell'utente per i servizi viaggiatori in regime commerciale dovrà raggiungere un livello non inferiore alla tariffa di riferimento. Il nuovo sistema tariffario per il trasporto locale dovrà mirare al riequilibrio con le tariffe relative al trasporto su gomma.
8. Revisione esenzioni e riduzioni tariffarie: le attuali esenzioni in favore di Istituzioni o Amministrazioni pubbliche non saranno più regolate dal Contratto di servizio, mentre il relativo onere sarà posto a carico delle stesse in base ad accordi diretti con l'Azienda; sarà effettuata un'ampia revisione e riduzione delle agevolazioni in essere; non saranno più ammesse esenzioni o riduzioni a favore degli ex dipendenti, familiari dei dipendenti e familiari degli ex dipendenti; le tessere di libera circolazione per i dipendenti saranno limitate al compartimento in cui prestano servizio.

9. Separazione contabile: entro l'anno 1997 l'Azienda adotterà un sistema di separazione contabile che consenta una evidenziazione analitica della rilevazione e imputazione dei costi e dei ricavi per centri di costo e per linee di traffico al fine di favorire una corretta gestione d'impresa e offrire supporto alla verifica della congruità dei flussi finanziari fra Stato e Azienda. L'Azienda infine provvederà ad informare, con cadenza quadrimestrale, l'azionista sull'andamento della gestione e relazionerà annualmente: a) sull'andamento economico finanziario dei principali progetti di investimento; b) sull'andamento delle partecipazioni; c) sul risultato delle politiche attive di contenimento dei costi.

4. Il Piano d'impresa 1997-2000.

A seguito di richiesta istruttoria, l'Amministratore delegato ha trasmesso, con nota del 27 ottobre 1997, un documento contenente il Piano d'impresa redatto ai sensi della Direttiva governativa illustrata nel precedente paragrafo. Ha in proposito segnalato che "su tale documento il Governo ha espresso il suo assenso politico in più occasioni, ma ha al contempo invitato FS spa a provvedere alla stesura finale del Piano soltanto a valle del confronto con le organizzazioni sindacali, già in corso e che si concluderà presumibilmente il 15 p.v." Si è quindi riservato l'invio del testo definitivo.

A tutt'oggi l'atteso confronto con le Organizzazioni sindacali non si è concluso, mentre la sottoscrizione del nuovo C.C.N.L. è avvenuta in data 6 febbraio 1998. D'altra parte è evidente la necessità che il trasmesso documento sia non solo oggetto di confronto con i rappresentanti delle varie categorie dei dipendenti, ma recepisca i contenuti economici e di riorganizzazione del lavoro contrattati con le Organizzazioni sindacali, stante il decisivo rilievo che il contenimento del costo del lavoro rappresenta per il risanamento e la trasformazione dell'Impresa ferroviaria.

La Corte dei conti deve pertanto rilevare come il ritardo nella definizione del Piano, e della conseguente approvazione governativa, abbia determinato la mancata attuazione delle iniziative progettate nella Direttiva del 30 gennaio 1997 per la ristrutturazione della Società e per l'apertura del mercato del trasporto ferroviario alla libera concorrenza.

Stante la descritta situazione di indeterminatezza del Piano d'impresa non appare di grande utilità soffermarsi ad illustrare il suo contenuto. Infatti, nella sua attuale superata redazione il piano si propone di conseguire un costo globale del lavoro nell'anno 2000 pari a 8.200 miliardi di lire, quando nell'anno 1996, come risultante dal paragrafo a tale argomento dedicato, risulta essere stato pari a 10.923 miliardi, ai quali vanno ovviamente aggiunti i maggiori oneri recati dall'ultimo contratto stipulato. Tale gravissimo scostamento induce a ritenere, allo stato, di difficile attuazione l'azione di risanamento prospettata nel Piano,

considerato che le previsioni di maggiori ricavi da traffico ivi ipotizzate, appaiono sovradimensionate alle reali possibilità di sviluppo del trasporto ferroviario anche tenendo conto dell'andamento, sostanzialmente stabile, riscontrato nei due esercizi in esame.

5. La ristrutturazione del Progetto Alta Velocità.

Il Consiglio di amministrazione, nella seduta del 30 maggio 1997, ha preso in esame le problematiche scaturenti dal III Atto modificativo F.S./TAV stipulato il 16 ottobre 1995. Gli aspetti fondamentali delle modifiche operate con il predetto Atto rispetto alla Convenzione originaria sono i seguenti¹:

1. “Aspetto imprenditoriale: la Convenzione originaria prevedeva che F.S. rimanesse titolare della funzione imprenditoriale, sia sul piano del potere di gestione della nuova rete (che sarebbe stato esercitato mediante TAV.CO, società a prevalente partecipazione F.S.), sia sul piano del relativo rischio di impresa. Quest'ultimo sarebbe stato mantenuto, assicurando alle banche finanziatrici sia l'integrale copertura del servizio del debito contratto da TAV - mediante il riconoscimento a TAV del canone C1 - sia la remunerazione del capitale investito in TAV - mediante un ulteriore canone versato da TAV.CO. Con il nuovo modello, TAV assume un ruolo di vera e propria impresa di trasporto sulla rete ad Alta Velocità, mentre F.S. (e quindi lo Stato) resta semplicemente garante di tutte le obbligazioni contratte da TAV con terzi, sia per la costruzione che per l'esercizio della rete. Si viene cioè a creare una scissione tra le due funzioni che qualificano l'imprenditore dal punto di vista giuridico: potere di gestione, da una parte, e correlativa responsabilità, dall'altra. Il potere di gestione spetterebbe per intero a TAV, che non assumerebbe però responsabilità, stante la piena e completa garanzia di F.S. e dello Stato per tutte le obbligazioni contratte. Per converso, F.S., che ha creato TAV e investito nella stessa per un proprio progetto imprenditoriale di miglior posizionamento nel mercato del collegamento veloce, verrebbe sostanzialmente ad abbandonare tale progetto e a favorire la crescita e lo sviluppo di un concorrente qualora non si adottassero adeguati correttivi economici.”
2. “Concorrente privilegiato: la posizione preferenziale accordata a TAV, semmai avesse esecuzione la convenzione come modificata con il III Atto modificativo, è tale da rendere sostanzialmente priva di efficacia una qualsiasi attuazione della direttiva del Consiglio CE n. 91/440. Questa, nel prevedere la separazione tra proprietà dell'infrastruttura e gestione della rete impone il libero accesso nella seconda in posizione paritetica e senza alcuna discriminazione ad ogni *player* comunitario abilitato”.
3. “Aspetto rischio finanziario: con il III Atto modificativo viene ampliato il ruolo di garante di F.S. in quanto non più limitato a situazioni di difficoltà finanziaria connesse con la

¹ Secondo la relazione allegata agli atti del verbale della predetta seduta del Consiglio di amministrazione.

costruzione della rete e adattamento di quella esistente, ma anche a quelle relative alla gestione del servizio dei trasporti”.

4. “Aspetto business/patrimoniale: F.S. cede la propria attività passeggeri a media/lunga percorrenza sulle linee Torino-Milano-Napoli, Milano-Venezia e Milano-Genova senza corrispettivo. F.S. perde le leve di controllo del *business* e diventa prestatore di servizio a TAV a prezzi efficientati e plafonati al costo medio europeo. E’ ovvio che tali condizioni dovrebbero poter essere garantite a tutti i potenziali operatori, accentuando il disagio economico per F.S. nel fornire servizi sottocosto”.
5. “Profili giuridici di invalidità del III Atto modificativo: necessità di preventiva autorizzazione da parte del Ministero trasporti e del Ministero del tesoro alla stipula del III Atto modificativo per conflitto tra concessione originaria e nuova situazione; indeterminatezza o invalidità di contratto dei servizi F.S. a TAV per mancanza degli elementi essenziali (prezzo e prestazioni); indeterminatezza dell’importo massimo garantito da F.S. e quindi nullità per contrasto con l’art. 1938 c.c.”

In relazione ai profili illustrati, il Consiglio di amministrazione ha adottato una delibera volta a rappresentare ai Ministeri competenti la situazione dei rapporti con TAV ritenendo necessario riesaminare il contenuto del III Atto modificativo e sollecitando l’Azionista a fornire le indispensabili indicazioni al fine di assicurare la prosecuzione del progetto TAV in un quadro di riferimento rimodulato e puntualizzato. Allo stesso tempo, individuare idonee soluzioni avviando sollecitamente il necessario confronto con i Soci privati della TAV.

Nella seduta del 4 novembre 1997, il Consiglio di amministrazione ha preso in esame il nuovo modello di sviluppo e gestione del Sistema A.V. e le conseguenti azioni da intraprendere nel breve periodo.

Il nuovo modello, pur perseguendo l’obiettivo di garantire la finanziabilità del progetto senza ulteriori oneri a carico dello Stato, dovrebbe assicurare la piena separazione tra il gestore dell’infrastruttura e le imprese di trasporto oltre ad avviare il processo di privatizzazione delle attività di F.S. che risultano gestibili in regime di impresa. In estrema sintesi gli elementi fondamentali dell’iniziativa sono i seguenti²:

1. “TAV, come da statuto, focalizza la propria missione nella realizzazione del Sistema A.V., nell’acquisizione dei necessari finanziamenti (60% del costo complessivo) sulla base di un “*limited recourse project finance*” e, una volta realizzata la nuova infrastruttura, nel relativo sfruttamento economico tramite la messa a disposizione di “FS Rete” della sua capacità dietro pagamento di un canone commisurato al servizio del debito; TAV è infine responsabile del rinnovo (mantenimento in efficienza) di tale infrastruttura”;

² Vedi relazione allegata agli atti del verbale della predetta seduta del Consiglio di amministrazione.

2. “Fs Rete, originata dalla separazione contabile/societaria delle attività infrastrutturali di F.S., acquista da TAV la disponibilità del 100% della predetta capacità, la “veste” con i necessari servizi aggiuntivi (manutenzione, circolazione ecc.) e vende alle imprese di trasporto tracce orarie A.V., unitamente a quelle su rete storica, il tutto nel rispetto delle direttive comunitarie sulla non discriminazione”;
3. “F.S., con lo scorporo di un ramo di azienda, costituisce una impresa ferroviaria (“Newco”) che gestisce l’attuale *business* passeggeri a media-lunga percorrenza su rete storica e, in prospettiva, gestirà anche quello su rete A.V.; a tal fine Newco acquista le necessarie tracce orarie da FS Rete”;
4. “i rapporti tra TAV ed FS Rete e tra quest’ultima e Newco per la cessione di capacità infrastrutturale/tracce orarie A.V. saranno regolati da separati contratti di tipo “*take or pay*”; in particolare, il contratto TAV/FS Rete costituirà l’ossatura del *project finance*. Il *business plan* di Newco indica peraltro che i *cash flow* derivanti dalla sua gestione industriale sosterranno il pagamento a FS Rete di pedaggi di ammontare tale da consentire a quest’ultima di pagare, a propria volta, a TAV i canoni di utilizzo della capacità infrastrutturale A.V. Per tale via, TAV farà fronte in via ordinaria al servizio del proprio debito contratto in *project finance*. D’altra parte il contratto stipulato tra FS Rete e TAV sarà anche coperto dalla garanzia pubblica ex lege 78/94, fornendo alle banche il conforto di un ricorso di ultima istanza al Tesoro”.

Per quanto concerne i tempi previsti per attuare il cennato progetto, che richiede lo scorporo da F.S. del ramo d’azienda passeggeri e una operazione di *project finance* per oltre 20.000 miliardi, si ritengono necessari almeno 12-24 mesi. Si rende inoltre necessario attivare un finanziamento-ponte compreso tra i 3.000 e i 3.500 miliardi, per assicurare la prosecuzione dei lavori sulle tratte Roma-Napoli e Firenze-Bologna, per le quali F.S. ha ormai erogato la quasi totalità delle risorse pubbliche disponibili.

Il Consiglio di amministrazione, nella predetta seduta, nell’approvare il nuovo modello di sviluppo e nell’affidare al Presidente e all’Amministratore delegato il mandato a rappresentarne ai Ministri competenti e alla TAV i contenuti, ha deliberato di autorizzare l’elaborazione di un nuovo schema contrattuale dei rapporti F.S./TAV, di costituire una Società a r.l. denominata “FS Passeggeri” o altra equivalente con capitale sociale di lire 200 milioni avente per oggetto l’esercizio del trasporto ferroviario passeggeri a media-lunga percorrenza, per la gestione integrata del traffico sulla rete ferroviaria tradizionale e A.V.; ha infine autorizzato il negoziato con le banche, socie di TAV, in relazione al nuovo schema contrattuale, per il loro disimpegno da TAV stessa ed eventuale partecipazione nella nuova FS Passeggeri.

Nella successiva seduta del 26 novembre 1997, l'Amministratore delegato ha informato il Consiglio di amministrazione in ordine agli adempimenti posti in essere in relazione al deliberato della precedente riunione: a) richiesta ai Ministri competenti dei necessari riscontri autorizzativi; b) illustrazione dei termini dell'operazione proposta con particolare riferimento al *business plan* di Newco e del finanziamento ponte; c) predisposizione dello schema del nuovo III Atto modificativo; d) costituzione della nuova Società, denominata "Italiana Trasporti Ferroviari - I.T.F."; e) colloqui con le principali banche socie di TAV per la cessione a F.S. della loro partecipazioni in TAV e trasformazione di detto investimento in una pari partecipazione al capitale della I.T.F. nel limite massimo del 49%.

Il Consiglio di amministrazione ha pertanto deliberato di autorizzare l'acquisto al valore nominale delle azioni di TAV complessivamente detenute dai soci privati pari a circa il 57% del capitale sociale e di sollecitare l'autorizzazione ministeriale in merito al finanziamento ponte e al riconoscimento dell'applicabilità della garanzia pubblica ex lege 78/94 sull'obbligazione di accollo esterno da assumersi su detto finanziamento da parte di F.S.

Nella successiva riunione dell' 11 dicembre 1997, il Consiglio di amministrazione, dopo aver ascoltato la relazione dell'Amministratore delegato sull'ulteriore stato della vicenda, ha deliberato di:

1. approvare il nuovo III Atto modificativo da trasmettere a TAV per la relativa approvazione da parte dei competenti Organi sociali e, successivamente, al Ministero del tesoro per la necessaria approvazione;
2. dare mandato al Presidente a stipulare con TAV il predetto accordo, apportando al medesimo le eventuali modifiche che dovessero essere richieste dal Ministero medesimo;
3. autorizzare l'acquisto al valore nominale e per un esborso non superiore a 110 miliardi di lire, delle azioni di TAV detenute dai Soci privati previa autorizzazione del Ministero del tesoro;
4. autorizzare la formalizzazione dei protocolli di intesa con gli attuali azionisti privati di TAV nei termini di cui alle bozze acquisite agli atti³;
5. dare mandato al Presidente ad autorizzare TAV, previa autorizzazione del Ministero del tesoro, alla stipula dei contratti di finanziamento necessari per coprire i fabbisogni del "periodo ponte";
6. autorizzare il rilascio da parte di F.S. di garanzia sui predetti finanziamenti nella forma di accollo esterno, dando mandato al Presidente di procedere, acquisita l'autorizzazione da parte del Tesoro, al formale rilascio della garanzia medesima.

³ I richiamati strumenti contrattuali concernono le modalità di ingresso delle banche azioniste di TAV nel capitale sociale della I.T.F. prima o dopo del conferimento del ramo di azienda da F.S. a I.T.F.

In proposito, la Corte dei conti nel prendere atto delle motivazioni che hanno determinato la riformulazione del Progetto Alta Velocità, deve peraltro rilevare il venir meno della principale caratteristica su cui era fondato il progetto originario, consistente nel finanziamento con capitali privati degli oneri necessari per l'esecuzione della nuova infrastruttura pari ad una quota del 60%. Infatti, l'acquisizione dell'intero pacchetto azionario di TAV da parte di F.S. determinerà la piena responsabilità finanziaria di quest'ultima Società, e di riflesso dell'Azionista pubblico, per il buon esito dell'iniziativa e per il servizio del debito.

Destano invece serie riserve l'ipotesi di *business plan* della costituita I.T.F. tesa a dimostrare la sostenibilità del nuovo progetto.

I capitali da reperire tramite finanziamento con mutui venticinquennali assommano a 20.700 miliardi di lire. La durata dei prestiti dovrebbe consentire di dimensionare il pedaggio di accesso a valori compatibili con la profittabilità di I.T.F. Inoltre il piano ipotizza il raggiungimento dei seguenti risultati (espressi in miliardi di lire):

Business plan	1999	2005	2010	2015
Ricavi	2.581	5.469	8.215	10.018
Costi operativi	- 1.974	- 2.796	- 3.549	- 4.086
Pedaggio A.V.	-	- 1.349	- 1.865	- 1.846
MOL	780	1.563	3.104	4.444
Ammortamenti/Accant.	- 369	- 806	- 1.130	- 1.336
Utile netto	187	293	871	1.467

In proposito, si deve rilevare come l'aver limitato l'analisi delle previsioni gestionali alla sola Società che eserciterà il trasporto passeggeri a media-lunga percorrenza su rete ordinaria e, in un secondo momento, su quella ad alta velocità, non consente di conoscere il quadro economico-finanziario generale ossia i riflessi che l'ipotizzata nuova struttura gestionale del Gruppo avrà su F.S. Holding, su TAV e su FS Rete. Infatti l'intenzione di trasferire alla I.T.F. il ramo di azienda per l'esercizio del trasporto in relazione alle sue effettive necessità, non può che scaricare sulle rimanenti strutture aziendali le attuali diseconomie che già determinano pesanti perdite.

Inoltre, nell'analisi in questione manca completamente la previsione dei flussi finanziari necessari a TAV per rimborsare, terminato il periodo di preammortamento, le quote annuali di ammortamento dei prestiti. Tale elemento è ovviamente di fondamentale importanza in quanto il medesimo determina l'importo dei canoni da riconoscere da parte di FS Rete a TAV e, conseguentemente, i risultati economici di I.T.F. per la quale detti canoni costituiscono uno dei principali costi operativi. Appaiono infine eccessivamente ottimistiche, le previsioni relative ai viaggiatori/km paganti che, partendo da una stima di 23,26 miliardi nel 1997, assommerebbero a 42,20 miliardi nel 2015. Dal predetto piano finanziario non risulta infatti che siano state

considerate, tra l'altro, le previsioni sull'andamento demografico della popolazione, mentre non vengono fornite esaurienti dimostrazioni a fondamento di detta previsione.

La Corte dei conti deve pertanto invitare i Ministeri vigilanti e gli Organi sociali a meglio valutare la sostenibilità nel tempo del Progetto Alta Velocità.

6. Contenzioso fiscale in materia di I.V.A. e Imposta patrimoniale.

In data 23 dicembre 1996, il II Ufficio I.V.A. di Roma ha notificato alla Società tre provvedimenti di diniego del rimborso dell'I.V.A. relativa ai periodi d'imposta 1989, 1990 e 1991. Con contestuali avvisi di rettifica ha contestato la legittimità delle detrazioni operate nelle medesime annualità, quantificando oltre all'imposta da versare anche le relative sanzioni pecuniarie e gli interessi. Con successivi avvisi l'Ufficio fiscale ha mosso ulteriori rilievi per gli anni 1991 e 1992. Le somme di cui si chiede il versamento sono le seguenti (in miliardi di lire):

Anno	Imposta	Sanzione	Interessi	Totale
1989	1.178,0	1.178,0	570,0	2.926,0
1990	997,0	997,0	418,0	2.412,0
1991	864,6	870,2	284,8	2.019,6
1992	4,2	8,5	1,0	13,7
Totale	3.043,8	3.053,7	1.273,8	7.371,3

La Società ha inoltrato i relativi ricorsi ai competenti Organi giurisdizionali.

La vicenda in questione desta non poche perplessità. Ed infatti l'art. 8, primo comma, del decreto-legge 17 giugno 1996, n. 321, convertito, con modificazioni, nella legge 8 agosto 1996, n. 421 dispone che "la compensazione tra i debiti per trattamenti pensionistici ed i crediti per IVA della società Ferrovie dello Stato S.p.a. nei confronti dello Stato.....ha luogo, fino all'esercizio 1995 compreso, sulla base delle risultanze del bilancio della Società, revisionato da società di certificazione autorizzata ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 31 marzo 1975, n. 136. Le poste attive e passive, risultanti, per gli stessi titoli, alla data del 31 dicembre 1993, sono quelle individuate nell'ambito del patrimonio netto della società, accertato con il decreto del Ministro del tesoro in data 23 dicembre 1994. Effettuata la compensazione, il saldo debitorio al 31 dicembre 1994 è iscritto, a titolo di apporto, in apposita riserva del patrimonio netto della società Ferrovie dello Stato".

La normativa citata non appare di contenuto equivoco, in quanto dispone una compensazione legale tra crediti e debiti individuando direttamente le poste attive e passive da compensare con riferimento ai bilanci revisionati e al decreto del Ministro del tesoro. Detto

decreto fu adottato dal Ministro azionista a seguito di proposta deliberata dal Consiglio di amministrazione della Società nella riunione del 19 dicembre 1994. La somma algebrica dei valori proposti, così come prescritto dall'art. 15 del decreto legge n. 333/1992, convertito con la legge n. 359/1992 e modificato dalla legge n. 292/1993, fu asseverata dalle Società di certificazione Morgan T.C., IMI e A. Andersen e costituì il patrimonio netto della Società alla data del 31 dicembre 1993.

In data 8 gennaio 1997, il Concessionario per la riscossione delle imposte di Roma ha notificato quattro cartelle di pagamento concernenti l'imposta patrimoniale a carico della Società per gli anni dal 1992 al 1995. Le somme di cui si chiede il versamento sono le seguenti (in milioni di lire):

Anno	Imposta	Interessi	Soprattassa	Comp. Esatt.	Totale
1992	533.622	125.175	213.449	900	873.146
1993	475.882	77.054	190.353	900	744.189
1994	476.735	48.588	190.694	900	716.917
1995	574.115	25.198	229.646	900	829.859
Totale	2.060.354	276.015	824.142	3.600	3.164.111

Il Consiglio di amministrazione, nella seduta del 17 dicembre 1996, ha adottato in relazione alla questione l'affidamento ad un primario studio professionale dell'incarico per la presentazione dei ricorsi nelle sedi competenti, e, nel contempo, ha deciso di interessare le Autorità governative per l'eventuale soluzione bonaria della controversia, attendendo, comunque l'esito del contenzioso tributario, prima di procedere al pagamento dell'imposta per l'esercizio 1996, a fronte del quale, come in passato, è stata accantonata adeguata posta nel bilancio dell'esercizio corrispondente.

Con decreto direttoriale del Ministero delle finanze del 4 aprile 1997, su richiesta della Società, è stata accordata la sospensione, per un periodo di dodici mesi, del carico tributario di lire 3.160.514.194.000 iscritto nei ruoli posti in riscossione alla scadenza di aprile 1997, al fine di assicurare il mantenimento dei livelli occupazionali e il proseguimento dell'attività produttiva dell'azienda.

Con decreto direttoriale del Ministero delle finanze del 9 marzo 1998, è stata disposta la revoca della predetta sospensione e con successivo decreto del Ministro delle finanze del 13 marzo 1998, su richiesta della Società e previa rinuncia ai ricorsi, sono stati concessi i benefici agevolativi per il pagamento del predetto carico d'imposta, rideterminato calcolando gli interessi sostitutivi nella misura del 9% annuo, consistenti nella sua ripartizione in dodici rate a decorrere dalla scadenza di aprile 1998. Nelle premesse all'indicato decreto si prende atto delle

considerazioni svolte dal Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica con nota n. 1069 del 9 febbraio 1998, e del parere favorevole espresso dal Ministro dei trasporti e della navigazione con nota n. 842/12 del 6 marzo 1998.

In relazione alla vicenda in questione, occorre riepilogarne i precedenti.

Sulla base di un primo parere espresso da un autorevole Studio legale risalente all'ottobre 1992, la Società ritenne di non dover procedere al pagamento del tributo stante la difficoltà di esatta individuazione del nuovo status giuridico delle Ferrovie dello Stato e dei conseguenti dubbi sulla applicabilità o meno del regime fiscale agevolativo previsto dall'art. 88 TUIR e dall'art. 24, primo comma della legge n. 210/1985 di cui aveva goduto il cessato Ente F.S.; l'esclusione dal pagamento appariva sostenibile nella considerazione che non fosse tanto la natura del soggetto (Ente pubblico o S.p.A.), bensì più esattamente la particolare attività esercitata, rivestente carattere di servizio pubblico, a determinarla. Successivamente, il Consiglio di amministrazione, nella seduta del 13 luglio 1993, al fine di approfondire la questione, deliberò di acquisire i pareri di due illustri giuristi, che, in proposito si espressero in modo contrastante.

Preso atto dei pareri così formulati, il Collegio sindacale rivolse specifica richiesta affinché gli Amministratori presentassero la dichiarazione nei termini di legge, al fine di evitare sanzioni penali nei confronti degli Organi sociali. E in effetti, il Consiglio di amministrazione in sede di dichiarazione dei redditi ai fini IRPEG 1992 produsse anche il quadro 760K, di liquidazione dell'imposta sul patrimonio, contestualmente allegando, al medesimo, una dichiarazione esplicita di non debenza del tributo.

Successivamente, con nota del Presidente del 30 luglio 1993, la Società comunicava ai Ministri delle finanze, del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e dei trasporti le decisioni adottate, sottolineando, comunque, le notevoli difficoltà per sostenere eventualmente il costo legato al pagamento del tributo in assenza di specifiche fonti di finanziamento ad hoc e dichiarandosi disponibile ad ogni eventuale, ulteriore approfondimento ritenuto opportuno o necessario. Le somme dovute e non versate sono state prudenzialmente accantonate in bilancio.

La Corte dei conti non può non censurare la mancata soluzione della problematica sollevata nella comunicazione rivolta ai Ministri competenti a risolverla, che per la rilevante dimensione degli importi da versare non poteva passare inosservata. Il Ministro azionista ha infatti puntualmente approvato nell'Assemblea sociale i successivi bilanci, che esponevano gli accantonamenti annualmente operati, senza assumere in proposito alcuna iniziativa. Ciò ha determinato un grave danno finanziario per la Società nei termini che risultano dal decreto di

rateazione su riportato. Anche l'operato degli Organi sociali non va esente da un giudizio negativo, in quanto sarebbe stato più corretto e conveniente versare l'importo dichiarato e, contestualmente, chiederne il rimborso in quanto non dovuto come consente la vigente normativa. Una tale condotta, oltre a contenere l'esborso nei limiti dell'imposta, avrebbe consentito un eventuale ricorso al giudice tributario e probabilmente determinato l'attivazione degli Organi governativi per la soluzione più conveniente della controversia.

7. Gli arbitrati.

Il Consiglio di amministrazione, nella relazione al bilancio dell'esercizio 1996, si è riservato di svolgere una revisione sostanziale, con l'ausilio di una società di certificazione, dei costi per appalti, forniture di servizi e consulenze, almeno per le poste di maggiori dimensioni. A seguito di nota istruttoria, l'Amministratore delegato ha trasmesso, con lettera del 18 marzo 1998, copia dell'indagine conoscitiva riservata richiesta dalle F.S. alla Deloitte & Touche in relazione ad alcune operazioni poste in essere dall'Azienda.

Facendo riserva di esaminare gli esiti dell'indagine nella prossima relazione al Parlamento per l'esercizio 1997, questa Corte dei conti sofferma la sua attenzione sulla parte di detto documento concernente gli arbitrati cui le Ferrovie dello Stato hanno partecipato.

Trattasi di ventuno procedimenti iniziati, il primo, nel gennaio 1989 e, l'ultimo, nell'ottobre 1995. Di questi, quindici si sono conclusi ed hanno visto le F.S. soccombere per quattordici volte. L'importo complessivo delle condanne ammonta a miliardi 364,2; vanno poi aggiunti i costi relativi ai compensi per il collegio arbitrale, alle spese di giudizio e di eventuali C.T.U. pari a milioni 20.265 oltre alle spese legali della difesa e per consulenti tecnici di parte pari a milioni 5.885. L'onere globale sostenuto ammonta così a miliardi 390,3.

Le osservazioni mosse dalla Società di certificazione possono essere così esposte sinteticamente:

1. Le spese per il Collegio e per il giudizio vengono generalmente anticipate dalla controparte che provvede, dopo l'emissione dell'ordinanza, a fatturare a F.S. (alla Funzione Legale) la quota di competenza. In alcuni casi, per effetto di tale procedura ed in assenza di indicazioni specifiche nell'ordinanza, non è stato possibile identificare il compenso dei singoli componenti.

2. Negli arbitrati in oggetto, alcuni dirigenti F.S. hanno svolto ruoli di arbitro e di segretario, ma dalla documentazione esaminata non si rileva che tali dirigenti abbiano mai riversato a F.S. quanto percepito⁴.
3. Il responsabile della Funzione Legale ha partecipato in qualità di componente in undici procedimenti arbitrali dei predetti quattordici⁵.
4. Alcuni componenti di Collegi arbitrali risultano essere anche legali incaricati della difesa da parte di varie controparti in diversi procedimenti arbitrali.

La predetta indagine si sofferma sui ruoli e le competenze assunte dal Responsabile della Funzione Legale, rilevando quanto segue:

1. in data 26 maggio 1993, L'Amministratore delegato di F.S. conferisce procura speciale al responsabile della Funzione Legale e ad altro dirigente a rappresentare disgiuntamente F.S. in tutti i procedimenti giudiziari (poteri di rappresentanza, processuale e sostanziale di F.S. sia come attrice che come convenuta, in tutti i gradi di giurisdizione compresa la Commissione Tributaria e le giurisdizioni speciali amministrative). "Essi potranno nominare e revocare avvocati, procuratori alle liti e periti...";
2. in data 23 giugno 1993, l'Amministratore delegato di F.S. conferisce procura speciale al predetto responsabile della Funzione Legale "perché, in nome e per conto della predetta società, provveda, con ogni più ampia facoltà a presentare querele o denunce penali, a costituirsi parte civile, ad accettare o declinare richieste di giudizi arbitrali e a stipulare compromessi a norma dell'art. 806 del c.p.c., il tutto con promessa di avere per rato e valido l'operato del predetto procuratore che agirà a titolo gratuito e sotto gli obblighi di legge";
3. di fatto, il responsabile della Funzione Legale, in tema di contenzioso e successivo ricorso al procedimento arbitrale ha esercitato, in prima persona o mediante la propria struttura sottoposta, le seguenti attività:
 - attività di supporto legale alle Divisioni di Ingegneria in merito ai contenziosi creatisi con gli appaltatori; tale attività svolta antecedentemente il procedimento arbitrale, si concretizza con l'emissione di pareri e/o interpretazioni contrattuali;
 - poteri di accertamento dei presupposti per accettare la richiesta di arbitrato della controparte. Tali poteri risultano essere conferiti con la procura speciale del 23 giugno 1993. In particolare, l'accettazione del procedimento viene formalmente rilevata nelle lettere inviate dallo stesso al Presidente di F.S. in merito alla richiesta di nomina degli arbitri;

⁴ Con ordine di servizio n. 9/1997, l'Amministratore delegato ha precisato che "la retribuzione stabilita per i dirigenti...deve intendersi onnicomprensiva: pertanto ogni e qualsiasi emolumento o compenso...per attività svolte nell'interesse sia di F.S....(partecipazione a Commissioni, Comitati ecc.) deve essere riversato...

⁵ Il medesimo risulta componente anche dei sei arbitrati non ancora conclusi.

- sottoscrizione, con la controparte, degli atti di compromesso mediante i quali le parti convengono di dar corso al procedimento arbitrale secondo quanto disposto dall'art. 90 delle Condizioni Generali di Contratto deliberate dal C.d.A. di F.S. in data 24 ottobre 1987;
- indicazione al Presidente di F.S. dei nominativi dei potenziali arbitri di parte ovvero segnalazione indiretta della propria disponibilità;
- attività di arbitro di parte F.S., con l'eccezione dell'arbitrato Comer nel qual caso il soggetto ha svolto funzioni di Presidente del Collegio;
- attività di nomina dei legali di parte;
- potere di accettazione del lodo ancorché congiuntamente al Responsabile dell'Area Ingegneria interessata e di disposizione al pagamento della condanna;
- Attività, successiva all'emissione del lodo, di composizione bonaria e transattiva della controversia, con sottoscrizione di eventuali verbali di accordo;
- disposizione al pagamento delle spese di funzionamento, degli onorari del Collegio e delle spese di giudizio per la quota di competenza di F.S.;
- disposizione al pagamento degli onorari fatturati dai Legali di parte.

A tali considerazioni di carattere generale, seguono osservazioni relative ad ogni singolo arbitrato. Le richieste degli appaltatori sono prevalentemente fondate sul presupposto che il Collegio riconosca aspetti anomali o critici relativi alle modalità di F.S. di gestire i lavori nonché i rapporti con la controparte (richieste di maggiori lavori o varianti senza modifica dei termini di scadenza; sospensioni lavori e fermo cantieri per mancanza di finanziamenti ovvero per differenti decisioni strategiche; violazioni dell'obbligo di cooperazione da parte del committente).

Il Collegio sindacale, nella riunione del 12 marzo 1998 (verbale n. 113), ha preso in esame i risultati dell'indagine svolta dalla predetta società di certificazione e, dopo aver espresso le proprie osservazioni e rilievi, ha notato che il complesso dei poteri e delle facoltà attribuiti al predetto dirigente in virtù delle citate deleghe, “sembra averlo posto in una posizione che non pare compatibile con quella di componente del collegio arbitrale, adombrando un conflitto di interessi *sui generis* e del tutto peculiare, interno alla Società F.S., che si sarebbe dovuto evitare differenziando la titolarità delle competenze connesse, rispettivamente, all'accettazione della domanda di arbitrato, alla posizione di arbitro e all'accettazione del lodo conclusivo”. Per quanto concerne poi l'esistenza di procedure arbitrali tuttora in corso di svolgimento rileva che “non possa escludersi la sussistenza di circostanze e condizioni favorevoli alla ipotizzabile assunzione di iniziative societarie finalizzate all'individuazione di quegli effetti di prospettiva che, non essendosi ancora compiutamente

prodotti, dovessero eventualmente risultare suscettibili di totale o parziale neutralizzazione prima che pervengano alla naturale fase di concreta esistenza”.

Da notizie fornite dalla Società risulta che la predetta indagine conoscitiva è stata acquisita dalle Procure della Repubblica di Roma, Milano, Perugia e Venezia.

In proposito, la Corte dei conti deve censurare l'anomalo comportamento tenuto dal Responsabile della Funzione Legale, in alcun modo contrastato dagli Organi societari, ai quali non potevano sfuggire i macroscopici conflitti di interesse che venivano a sommarsi in testa al Dirigente della predetta Funzione. Infatti, oltre alla probabile violazione della disposizione contenuta nella procura speciale del 23 giugno 1993, sulla gratuità imposta al procuratore (che attiene alle funzioni proprie, ma, a maggior ragione deve ritenersi disposta per quelle impropriamente esercitate), risulta contravvenuto anche il disposto dell'art. 43 del “Capitolato Generale Amministrativo di appalto delle opere che si eseguono dall'amministrazione di F.S.” secondo il quale “non possono essere nominati arbitri coloro che abbiano compilato il progetto o dato parere su di esso....né coloro che in qualsiasi modo abbiano espresso un giudizio o parere sulle controversie stesse”.

La Corte dei conti deve pertanto invitare gli Organi della Società e il Ministero vigilante per quanto di competenza, ad adottare in materia disposizioni volte ad evitare per il futuro simili, incresciose vicende. Rileva inoltre che il sistema seguito nel rimborso delle spese anticipate dalla controparte, non solo non rende sempre possibile identificare il compenso dei singoli componenti degli organi arbitrali, ma potrebbe aver impedito alle F.S. di operare la ritenuta sui compensi spettanti agli arbitri pubblici dipendenti ai sensi della legge n. 662/1996 (art. 1, comma 123).

8. Poteri di indirizzo e di vigilanza del Ministro dei trasporti e della navigazione.

Come è noto nell'atto di concessione, al Ministro dei trasporti e della navigazione sono affidati poteri di indirizzo e vigilanza sull'esercizio della medesima, per garantire il rispetto delle norme di legge e di regolamento, al fine della costante attuazione dell'interesse pubblico. L'espletamento di dette funzioni è svolto da una “struttura tecnica ministeriale che sarà assistita da un organismo tecnico di interfaccia istituito dalla Società”. E' anche previsto che quest'ultima “dovrà uniformarsi alle prescrizioni formulate in materia dall'Amministrazione concedente, presterà la necessaria collaborazione fornendo, a richiesta, documenti, dati, personale e mezzi adeguati”.

La legge 24 dicembre 1993, n. 537, concernente interventi correttivi di finanza pubblica, nel sopprimere il Ministero dei trasporti e il Ministero della marina mercantile (art.

1.8) ed in loro vece istituire il Ministero dei trasporti e della navigazione (art. 1.9), ha previsto che l'organizzazione del nuovo Ministero fosse disciplinata, entro tre mesi dall'entrata in vigore della richiamata legge, con uno o più regolamenti da emanarsi ai sensi dell'art. 17 della legge 23 agosto 1988, n. 400. In tale ambito, le funzioni di vigilanza sulla Società Ferrovie dello Stato sarebbero state esercitate da una apposita "Unità di controllo" (art. 1.13).

Con nota del 3 agosto 1995, il Ministro dei trasporti e della navigazione inviò al Consiglio di Stato per il prescritto parere uno schema di regolamento, da emanare secondo le forme richieste dall'art. 17, comma primo, della legge n. 400/1988, in attuazione dell'art. 1.13, lettera e) della richiamata legge n. 537/1993, con il quale veniva istituita l'Unità di controllo.

La II Sezione del Consiglio di Stato, nella seduta del 30 agosto 1995, sospese l'esame dell'affare in attesa di acquisire preventivamente l'indispensabile avviso, in ordine allo schema di provvedimento, del Ministero del tesoro, in considerazione sia del fatto che quest'ultimo era l'azionista unico della Società, sia per gli aspetti specificamente finanziari relativi ai mezzi messi a carico delle Ferrovie dello Stato, al trattamento giuridico ed economico del personale dell'Unità di controllo ed agli incarichi di consulenza.

Il provvedimento in questione non ha avuto ulteriore seguito. -

Con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione del 22 ottobre 1996, nelle more della definitiva riorganizzazione del Dicastero, sono state affidate alla Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione le predette funzioni di vigilanza, compresa ogni connessa attività istruttoria. La Direzione medesima deve provvedere, con apposita relazione, a comunicare, ogni tre mesi, al Ministro dei trasporti e della navigazione lo stato dell'attività di vigilanza. In risposta a nota istruttoria la predetta Direzione generale ha inviato, in data 18 novembre 1997, una relazione nella quale si dà conto dell'avvio delle procedure di organizzazione dell'attività di vigilanza, degli incontri con i responsabili della Società, delle disposizioni impartite e delle inchieste avviate.

In risposta ad altra nota istruttoria, con la quale era richiesta la trasmissione delle relazioni che il Ministro dei trasporti e della navigazione deve rendere al Parlamento sullo stato di attuazione del contratto di programma ai sensi della legge 14 luglio 1993, n. 238, il Gabinetto del predetto Dicastero, con nota del 2 dicembre 1997, ha comunicato "che a tutt'oggi non è stata prodotta alcuna relazione". Ha inoltre precisato "che la costituzione dell'Unità di controllo...ha richiesto un complesso iter procedurale - tuttora non ancora completato - cosicché è venuta a mancare l'operatività di un organo deputato, fra l'altro ad acquisire ed elaborare tutti gli elementi necessari anche per le periodiche relazioni". Comunica,

infine, che l'affidamento della vigilanza alla predetta Direzione generale dovrebbe consentire, nei primi mesi del 1998, di adempiere il dettato normativo in materia di relazione al Parlamento.

Conclusivamente, questa Corte dei conti deve rilevare come l'assolvimento di così importanti funzioni di vigilanza ed indirizzo, soprattutto in un periodo di gravi difficoltà per l'Azienda, continuino ad essere perseguite in modo contraddittorio ed insufficiente, al di fuori dei necessari strumenti organizzativi predisposti all'uopo sia nell'atto di concessione, che nelle successive disposizioni legislative contenute nel provvedimento collegato alla legge finanziaria per l'esercizio 1994. Ciò non può non determinare la non rispondenza della attività governativa nella regolazione dei rapporti che intercorrono tra i Ministeri competenti e le Ferrovie dello Stato, sia a livello di assemblea sociale che in quello contrattuale. Ne sembra poi derivare anche un isolamento degli Organi sociali di fronte ai gravosi compiti di risanamento finanziario, gestionale ed anche tecnico, che le ultime vicende hanno portato all'attenzione del Parlamento e dell'opinione pubblica.

9. Il personale.

9.1 Il contratto collettivo nazionale di lavoro per il personale dirigente.

Nella precedente relazione, relativa al quadriennio 1991-1994, sono stati riportati i contenuti normativi e retributivi del primo contratto collettivo riservato specificamente al personale dirigente, la cui durata era fissata in quattro anni (1990-1993) per la parte normativa, mentre la parte economica sarebbe stata ricontrattata alla fine del primo biennio.

In data 9 giugno 1992, fu sottoscritto un nuovo accordo concernente l'applicazione della parte economica riguardante il biennio 1992-1993, i cui contenuti sono stati illustrati nella predetta relazione.

Le principali innovazioni introdotte furono le seguenti:

- unificazione delle due qualifiche di Dirigente e Dirigente generale in quella di Dirigente;
- risoluzione del rapporto per limiti di età al compimento di 66 anni e di 30 anni di servizio utile per la pensione.
- Dal 1° febbraio 1993, la retribuzione globale in godimento fu così ristrutturata:
 - stipendio tabellare pari a £ 74.000.000 con eventuale riassorbimento, sino a concorrenza, di quanto percepito per indennità di funzione e superminimo;
 - attribuzione di un assegno personale pensionabile non riassorbibile per la parte di stipendio tabellare che risultasse superiore;
 - le classi di stipendio maturate o maturande furono corrisposte sulla base del valore corrispondente al parametro in godimento al 31 gennaio 1993;
 - ai dirigenti di nuova nomina fu attribuito uno stipendio annuo lordo di £ 63.000.000;
 - sostituzione dell'indennità di funzione e del superminimo con un "elemento personale" di importo non inferiore a £ 1.200.000 annue lorde;
- Vennero infine concordati i seguenti incrementi retributivi, da calcolare sulla struttura tabellare originaria:
 - incremento della retribuzione tabellare nella misura del 5% dal 1° giugno 1992 e del 3% dal 1° gennaio 1993;
 - revisione, con decorrenza 1° gennaio 1992, dell'importo dell'indennità di funzione, rideterminata in misura unica, da un minimo di £ 1.600.000 ad un massimo di £ 6.000.000 mensili lordi;
 - elevazione, con decorrenza 1° gennaio 1992, del valore del superminimo al 20% dell'indennità di funzione;
 - attribuzione di un importo "una tantum" nelle misure di:
£ 4.000.000 per i parametri 100 e 112

£ 6.000.000 per il parametro 152

£ 7.000.000 per il parametro 196.

- ai Dirigenti generali, in servizio alla data del 1° febbraio 1993, fu attribuito un importo pensionabile e non riassorbibile pari a tre classi biennali, mentre al personale con parametro 152 fu corrisposto dalla medesima data un importo pensionabile e non riassorbibile pari ad una classe biennale.

Il contratto in questione, in quanto non disdettato dalle parti contraenti nei termini previsti, è stato tacitamente rinnovato nel suo complesso per il periodo 1994-1997. Con lettere raccomandate inviate a tutte le Organizzazioni firmatarie del suddetto contratto in data 15 e 18 luglio 1997, la Società ha dato formale disdetta al fine di pervenire ad un rinnovo globale del medesimo.

9.2 I contratti collettivi nazionali di lavoro per i dipendenti.

In data 6 febbraio 1998 è stato raggiunto l'accordo per il rinnovo del contratto collettivo di lavoro, con scadenza, sia per la parte normativa che per la parte economica al 31 dicembre 1999, tra la Società e le Organizzazioni sindacali confederali, autonome e, per il settore macchina, lo SMA. Detto accordo, a detta delle Parti contraenti, ha assunto come riferimento il Protocollo d'intesa intervenuto tra il Governo e le Parti sociali in data 23 luglio 1993.

Sono elementi della retribuzione base:

1. lo stipendio (minimo tabellare, successive classi di stipendio biennali e aumenti periodici triennali, anche convenzionali, l'assegno personale pensionabile ex art. 82, l'E.D.R. pensionabile previsto dal Protocollo d'intesa del 31 luglio 1992, l'E.D.R. pensionabile previsto dall'art. 80 e l'eventuale assegno personale pensionabile di cui all'art. 79 per passaggio di parametro o di area funzionale;
2. L'indennità integrativa speciale.

Sono elementi aggiuntivi della retribuzione:

1. la tredicesima mensilità;
2. il salario di posizione organizzativa/professionale;
3. l'indennità quadri per il personale dell'area Quadri;
4. l'indennità di utilizzazione per il personale appartenente ai primi sette parametri stipendiali;
5. l'indennità di turno;
6. il compenso per lavoro straordinario feriale diurno e notturno, festivo diurno e notturno;
7. l'indennità per lavoro notturno ed il compenso per lavoro domenicale;
8. il premio di risultato annuale;

9. le competenze accessorie;

I nuovi importi stipendiali iniziali con le decorrenze di attribuzione e l'importo forfettario per vacanza contrattuale sono quelli esposti nella seguente tabella:

PARAMETRI	1-07-1997	1-05-1998	IMPORTO FORFETTARIO
100	10.052.715	10.555.709	718.563
122	12.264.311	12.877.964	876.647
135	13.571.164	14.250.206	970.060
142	14.274.851	14.989.103	1.020.359
156	15.682.238	16.466.909	1.120.958
167	16.788.036	17.628.036	1.200.000
186	18.698.043	19.633.612	1.336.527
220	22.115.971	23.222.557	1.580.838
275	27.644.960	29.028.194	1.976.048

La progressione degli stipendi sopra indicati avviene con la corresponsione di otto classi biennali e, successivamente, con cinque aumenti periodici triennali secondo gli importi indicati nella seguente tabella:

PARAMETRI	CLASSE DI STIPENDIO	AUMENTO PERIODICO
100	316.800	162.360
122	386.496	198.079
135	415.008	212.691
142	437.184	224.056
156	484.704	248.410
167	510.048	261.399
186	573.408	293.871
220	652.608	334.461
275	804.672	412.394

Per quanto concerne le voci retributive diverse dallo stipendio si ritiene opportuno illustrare le seguenti:

1. Assegno personale pensionabile: a decorrere dal 1° giugno 1997, viene corrisposto, entro il mese di luglio di ciascun anno, un assegno di importo pari alla retribuzione base spettante al 30 giugno dello stesso anno, con esclusione degli E.D.R. pensionabili;
2. Premio di risultato annuale: è istituito dal 1° febbraio 1998, con contestuale soppressione del premio di produttività e compartecipazione, di valore medio pro-capite annuale di £ 810.000 (£ 1.390.000 per il settore macchina) da attribuire a ciascuna ASA/Società/ Struttura di Holding in relazione al numero medio di addetti per ciascun anno;

3. Indennità Quadri: è così costituita:

- 3.1 l'indennità di base è pari a £ 500.000 e £ 600.000 per i parametri 220 e 275;
- 3.2 l'indennità di posizione: da £ 185.000 a £ 400.000 per il parametro 220 e da £ 277.000 a £ 600.000 per il parametro 275;
- 3.3 il superminimo, previa valutazione del merito individuale, da £ 187.500 a £ 500.000 per il parametro 220 e da £ 262.500 a £ 750.000 per il parametro 275.

Con il contratto in questione viene infine avviata la costituzione di un Fondo di pensione complementare in applicazione di quanto previsto dal decreto legislativo 21 aprile 1993, n. 124, e successive modificazioni, per fornire prestazioni complementari al trattamento di pensione pubblica. La Società e i lavoratori, che su base volontaria aderiranno, contribuiranno ciascuno a decorrere dal 1° ottobre 1998, nella misura dell'1% dell'insieme delle voci retributive minimi tabellari, classi e aumenti periodici, indennità integrativa speciale, EE.DD.RR. e indennità quadri. Il Fondo sarà altresì finanziato, fin dall'atto della sua costituzione, mediante quota del TFR maturato nell'anno per i lavoratori che abbiano volontariamente aderito, nelle misure del 18% per i lavoratori assunti in data antecedente all'entrata in vigore del richiamato decreto legislativo (28 aprile 1993) e del 100% per quelli assunti successivamente. L'attivazione del Fondo avverrà entro il 1° ottobre 1998.

9.3 Consistenza del personale.

Nel corso del biennio preso in esame, è proseguito il notevole ridimensionamento dell'organico perseguito attraverso gli strumenti del prepensionamento⁷, della mobilità verso altre Amministrazioni pubbliche ed il blocco del "turn-over". La tabella seguente espone i dati relativi al personale presente al 31 dicembre di ogni anno, alla sua consistenza media e all'indice di produttività:

⁷ La legge 7 giugno 1990, n. 141, all'art. 1, stabilisce che l'Ente Ferrovie dello Stato può disporre l'adozione di un programma quinquennale di pensionamenti anticipati sulla base delle eccedenze all'uopo rilevate. Il personale interessato è quello dichiarato in via definitiva fisicamente inidoneo o con idoneità fisica limitata a svolgere la mansioni del proprio profilo professionale che abbia compiuto il quarantesimo anno di età a condizione che raggiunga, con l'abbuono di un massimo di sette anni di servizio, almeno diciannove anni, sei mesi e un giorno di servizio utile a pensione. Analoga possibilità di pensionamento anticipato è concessa al personale che abbia maturato il medesimo periodo di servizio effettivo utile a pensione. In ogni caso l'aumento degli anni di servizio è attribuito in misura tale da far conseguire una anzianità di servizio non superiore a quella conseguibile alla data del compimento dei limiti di età e di servizio, previsti per la risoluzione dei rapporti di lavoro dalla vigenti norme contrattuali. Per la realizzazione del programma quinquennale, l'Ente provvederà nei limiti delle proprie disponibilità di bilancio, esclusi gli stanziamenti preordinati al finanziamento di programmi di investimento. In aggiunta a detti fondi lo Stato trasferirà all'Ente 300 miliardi di lire per ciascuno degli anni 1989 e 1990.

Consistenza	1994	1995	Var. %	1996	Var. %
Al 31 dicembre	135.961	126.061	- 7,28	123.017	- 2,42
Consistenza media	140.396	128.104	- 8,76	123.417	- 3,66
Indice di produttiv. ⁸	509.300	571.500	+ 12,21	598.610	+ 4,74

Per quanto concerne il costante aumento dell'indice di produttività del personale si rinvia al successivo paragrafo relativo al costo del lavoro, dove si darà conto dei risultati in termini di risanamento finanziario che sarebbero dovuti conseguire alla fine delle operazioni di prepensionamento, sostanzialmente completate con l'esercizio 1996.

9.4 Il costo del lavoro.

L'andamento dei dati relativi al costo del lavoro sostenuto nei due esercizi oggetto della presente relazione, posto a raffronto con i dati relativi all'esercizio 1994, espone i risultati ottenuti dalla Società nel settore delle risorse umane.

In proposito la Corte dei conti deve rilevare che i dati esposti nei documenti contabili non forniscono, con separata evidenza, il costo del lavoro relativo al personale dirigente rispetto a quello del restante personale, in difformità da quanto generalmente effettuato nelle contabilità delle altre Società a prevalente partecipazione pubblica. Tutto ciò non consente di esaminare il livello retributivo attribuito al personale dirigente, sicuramente elevato, in considerazione a quanto sarà in prosieguo riferito in merito nel paragrafo dedicato alle assunzioni operate sul libero mercato. Si rende pertanto necessario che la Società, a partire dai prossimi bilanci, separi i dati contabili in modo da rendere ostensibile il diverso costo del lavoro derivante dall'applicazione dei relativi contratti collettivi.

⁸ L'indice di produttività del personale è espresso in unità di traffico per addetto. L'unità di traffico è pari alla somma delle voci Viaggiatori/km e Tonnellata/km.

Retribuzioni:	1994	1995	1996
- Competenze fisse	4.724.271	4.666.706	4.855.678
- Straordinario	183.430	215.830	223.405
- Trasferte	70.004	70.695	72.904
- Premio di esercizio	371.207	379.097	362.050
- Competenze accessorie	1.609.903	1.482.579	1.453.384
- Indennità di mancato preavviso	3.268	885	3.822
- Utilizzo fondo ferie non godute	- 63.114	0	0
Totale retribuzioni	6.898.969	6.815.792	6.971.243
Oneri sociali e previdenziali:			
- Contributo al Fondo pensioni	2.098.245	2.282.545	2.450.717
- Contributo all'ex OPAFS	66.153	0	0
- Contributo al Serv. San. Naz.	585.326	542.798	518.176
- Contributo all'INPS e altri Enti	28.111	32.114	171.155
- Accantonamento al fondo TFR	7.190	11.328	448.364
- Accant. indennità buonuscita	129.567	68.759	0
- Rivalutazione ind. buonuscita	0	0	216.562
- Altri costi	219.678	223.631	146.653
Totale oneri sociali e previdenza	3.134.270	3.161.175	3.951.627
Totale generale	10.033.239	9.976.967	10.922.870

I dati esposti nella surriportata tabella richiedono le seguenti osservazioni:

- 1995: il decremento complessivo, pari a milioni 56.272, è causato principalmente dalle seguenti variazioni:
 - diminuzione delle retribuzioni (- 83.177 milioni) in relazione alla riduzione del personale la cui consistenza media è diminuita da 140.396 unità del 1994 a 128.104 unità del 1995;
 - aumento degli oneri sociali causato dal consistente aumento dei contributi al Fondo Pensioni a seguito dell'applicazione dal 1° gennaio 1995 dell'art. 15 della legge 23 dicembre 1994, n. 724, che ha elevato la base imponibile della percentuale prevista dagli artt. 15, 16 e 22 della legge 29 aprile 1976, n. 177, e all'inserimento, da dicembre 1995, del 20% dell'E.D.R. (elemento distinto delle retribuzioni);
 - diminuzione degli accantonamenti al Fondo di indennità di buonuscita sulla base delle effettive esigenze;
- 1996: l'aumento complessivo di milioni 945.903 deriva essenzialmente dall'effetto delle seguenti cause:
 - aumento delle competenze fisse dovuto al trasferimento tra esse dell'E.D.R. a decorrere dal dicembre 1995, precedentemente classificato tra le competenze accessorie, alla corrispondente diminuzione di queste ultime oltre

all'accantonamento dei costi di personale di competenza del 1996 in relazione al rinnovo contrattuale;

- aumento degli oneri sociali e previdenziali per: a) trasformazione dell'E.D.R. in competenza fissa pensionabile; b) diminuzione dei contributi al S.S.N.; c) aumento dei contributi all'INPS e ad altri Istituti previdenziali per l'iscrizione di tutto il personale all'INAIL e all'IPSEMA per l'assicurazione dei danni derivanti da infortuni sul lavoro; d) accantonamento e rivalutazione del T.F.R., che ha sostituito il precedente regime dell'indennità di buonuscita.

La tabella che segue dimostra, nel primo anno, una sostanziale invarianza del costo del lavoro nonostante la diminuzione della presenza media del personale pari a 12.292 unità, mentre, nel secondo anno, il notevole incremento è causato essenzialmente dall'aumento superiore ad un quarto degli oneri sociali e previdenziali, conseguenti all'introduzione del T.F.R. in sostituzione del meno oneroso regime dell'indennità di buonuscita.

INDICI	1994	1995	1996
Retribuzioni	100,00	98,79	101,05
Oneri sociali e previdenziali	100,00	100,86	126,08
Costo del lavoro	100,00	99,44	108,87

La tabella seguente determina l'andamento della retribuzione media ed il suo incremento percentuale nel biennio preso in esame, dividendo l'importo delle retribuzioni corrisposte per la consistenza media del personale impiegato:

Retribuzione media	1994	1995	1996
Retribuzioni (in milioni)	6.898.969	6.815.792	6.971.243
Consistenza media	140.396	128.104	123.417
Retribuzione media	49.139.355	53.205.145	56.485.273
Δ % su anno precedente	0	8,27	6,17

Nell'esercizio 1996 può considerarsi concluso lo sfoltimento del personale iniziato nell'anno 1991. Durante il suddetto periodo la consistenza media del personale è passata dalle 200.405 unità del 1990 alle 123.417 unità del 1996, con una riduzione pari a 76.988 dipendenti. Tuttavia tale massiccia riduzione di personale non ha conseguito l'auspicata riduzione del costo del lavoro che rappresenta, nell'ultimo esercizio preso in considerazione, il 56,33% dei costi della produzione, il 77,82% del valore della produzione e il 132,74% dei ricavi delle vendite e delle prestazioni. Il mancato risanamento nella voce preponderante afferente i costi della produzione, è stato determinato dagli incrementi retributivi concessi nei vari C.C.N.L., costantemente giustificati con la necessità di favorire un ampio ricorso allo

strumento del prepensionamento e assorbendo gli incrementi di produttività determinati solo in modesta parte dalla maggiore efficienza della ristrutturazione e, invece, causati dalla riduzione del personale impiegato. E' evidente, invece, che questo secondo tipo di maggiore produttività andava recuperato a diminuzione dei costi e quindi sterilizzato in sede di contrattazione collettiva.

Ulteriori effetti pesantemente negativi sono derivati dal passaggio di tutto il personale al più oneroso regime del T.F.R. che, a differenza dell'indennità di buonuscita, rimane interamente a carico dell'Azienda, mentre nel biennio esaminato non è stata data attuazione al riordino del trattamento pensionistico previsto dall'art. 21 della legge 17 maggio 1985, n. 210, situazione questa che contrasta apertamente con la struttura societaria acquisita dal 12 agosto 1992, che dovrebbe porre a carico dell'Azienda esclusivamente gli oneri contributivi quale datrice di lavoro. La difficile situazione finanziaria in cui versa la Società avrebbe dovuto invece consigliare di soprassedere all'operata trasformazione.

La Corte dei conti deve peraltro rilevare, che in materia di contenimento del costo del lavoro, è risultata carente sia e innanzi tutto l'azione degli Organi aziendali, sia quella di vigilanza attribuita al Ministero dei trasporti e della navigazione e quella di indirizzo societario spettante al Ministro del tesoro quale unico azionista. Non doveva infatti essere consentita la sottoscrizione di contratti collettivi comportanti aumenti retributivi tali da incentivare il ricorso dei dipendenti al prepensionamento, in quanto la legge 7 giugno 1990, n. 141, prevedeva a favore del personale esodato un abbuono fino ad un massimo di sette anni di servizio. Parimenti doveva essere impedita la attribuzione di maggiori trattamenti per compensare l'aumento di produttività causata dai predetti esodi. Infine, l'azione risanatrice posta in essere dagli Organi sociali andava assistita dagli Organi governativi con un'azione determinata e costante per far comprendere alle Rappresentanze sindacali la imprescindibile necessità del risanamento dell'Azienda.

9.5 Assunzione dall'esterno di personale dirigente.

Nella precedente relazione, la Corte dei conti ha censurato la mancata adozione di idonee procedure in materia di assunzione di personale dirigente da reperire sul libero mercato, che definissero compiutamente le aree in cui si ritenesse di non poter ricorrere al personale dipendente, il procedimento di selezione da utilizzare in relazione al conferimento di specifiche posizioni di responsabilità ed, infine, una correlata "griglia" di trattamenti economici attribuibili. Detti criteri, da affidare alla oculata applicazione dell'Amministratore delegato, dovrebbero rendere trasparente e giustificata la ricerca di professionalità esterne all'Azienda, tali da migliorarne la gestione senza produrre possibili conseguenze negative. Invitò, pertanto, il Consiglio di amministrazione ad adottare le conseguenti deliberazioni.

Infatti, oltre alla necessità di esaminare in un quadro di uniformità la molteplicità di richieste provenienti dai responsabili delle varie strutture, appariva indispensabile dotare della necessaria certezza la documentazione che dimostrasse le esperienze professionali possedute dagli aspiranti alla nomina. Non meno importante sarebbe stato poi disciplinare i trattamenti economici spettanti, in quanto la loro determinazione, potendo influire sulla politica del costo del lavoro di tutto il personale dirigente, avrebbe dovuto tener conto di un quadro di compatibilità che, consentendo l'acquisizione di professionalità esterne, non fosse di aggravio per l'avviato processo di risanamento finanziario.

In proposito, in risposta a nota istruttoria, il Presidente della Società ha precisato, in data 18 dicembre 1997, quanto segue:

- “- la Società una volta definito il profilo del dirigente da selezionare in termini di titolo di studio, eventuali titoli post laurea, esperienze maturate, età, e accertata l'impossibilità di reperire dall'interno la risorsa necessaria (dirigente o quadro), attiva una ricerca all'esterno;
- in una Società per azioni come le F.S. soggetta alle regole del mercato, ai comportamenti della concorrenza e all'evoluzione normativa della U.E., non è possibile definire a priori le aree nelle quali escludere il ricorso a risorse interne, in quanto l'organizzazione in continua evoluzione modifica il tipo di esigenza cui far fronte;
- la Società peraltro ha avviato un progetto complessivo di pianificazione manageriale che nei prossimi anni potrà limitare il reclutamento dei dirigenti dall'esterno;
- l'esigenza di selezionare un dirigente ha una corrispondenza biunivoca con l'esigenza di coprire una posizione dirigenziale. In F.S. tutte le posizioni sono state valutate con il metodo HAY e classificate per fasce, a ciascuna delle quali è stata attribuita una retribuzione di mercato. Pertanto la griglia di retribuzioni di cui alla richiesta è predeterminata e costruita secondo le indagini retributive che la Società Hay, leader nel settore, rileva ogni anno.”

Il Collegio sindacale, con verbale n. 104 del 4 novembre 1997, ha ravvisato l'esigenza di riprendere l'esame della problematica connessa all'adozione, in ambito interno aziendale, di un regolamento disciplinante la procedura di selezione e di reclutamento dall'esterno di personale dirigente. Tale riesame è così giustificato:

- sulla necessità di adottare un regolamento in tal senso il Collegio si è già da tempo ripetutamente pronunciato (cfr. da ultimo, e con carattere di globalità, il verbale n. 77 del 28.10.96);
- in ordine a tale iniziativa, la competente Sezione di controllo Enti della Corte dei conti ha specificamente richiamato l'attenzione degli Organi societari nella Relazione sul controllo eseguito sulla gestione finanziaria della F.S. S.p.A. per gli esercizi 1991-1994;

- la Società F.S. aveva, poi, assicurato un pronto e puntuale intervento in apposita relazione trasmessa con nota presidenziale n. 94 in data 30.7.96, di riscontro al precedente verbale dello scrivente Collegio n. 68 del 19.3.96;
- con nota del 3.10.97, la predetta Sezione Controllo Enti della Corte dei conti ha sollecitato specifici elementi conoscitivi in ordine agli interventi richiesti nella suddetta materia.

Il Collegio sindacale, nell'osservare che "nonostante il periodo relativamente lungo trascorso, non risulta che le auspiccate procedure siano state formalmente adottate", richiama l'attenzione degli Organi societari sul fatto che la mancanza di disciplina in detta materia continua a concretizzare "comportamenti aziendali in qualche misura difformi da quanto anche implicitamente presupposto dalla natura e dalla posizione rivestita dalla F.S. S.p.A." L'Organo di controllo suggerisce anche la necessità di valutare, di volta in volta, l'opportunità di stabilire in quali casi sia conveniente instaurare con il dirigente da assumere un rapporto di lavoro a tempo determinato. Ciò perché, nel caso di rapporto a tempo indeterminato è possibile che "al costo a carico del bilancio F.S. (che assume talvolta dimensioni assai rilevanti) non sempre corrisponda un correlato analogo beneficio, in quanto la continua evoluzione che caratterizza, ormai da lungo tempo, l'organizzazione ferroviaria potrebbe determinare la collocazione di dirigenti di provenienza esterna, anche a breve distanza di tempo dalla loro assunzione, in ruoli marginali, ovvero risoluzioni consensuali del rapporto di lavoro particolarmente onerose per la Società". Lamenta infine il Collegio che la documentazione trasmessa in occasione di precedenti richieste, non dimostra un rigoroso accertamento di carenza di professionalità interne all'Azienda, circostanza questa che può determinare esuberi di professionalità con caratteristiche analoghe.

Dall'esame della citata documentazione, la Corte dei conti deve rilevare che la problematica in argomento non ha, allo stato, ancora trovato una adeguata sistemazione, né la medesima risulta essere stata portata all'esame del Consiglio di amministrazione per l'emanazione dei richiesti necessari indirizzi.

Nel periodo che va dal 1° aprile 1995 al 1° dicembre 1997, la Società ha disposto 52 nuove assunzioni dall'esterno di personale dirigente, tutte a tempo indeterminato. Il trattamento retributivo annuo lordo corrisposto è costituito dallo stipendio base, dall'indennità integrativa speciale, dall'elemento personale, dalla tredicesima mensilità e dal premio di esercizio. Le misure complessive attribuite sono quelle risultanti dal seguente prospetto.

Retribuzioni (in milioni)	Unità
Al di sotto di 100	2
Fino a 150	19
Fino a 200	14
Fino a 250	4
Fino a 300	3
Fino a 350	3
Fino a 400	-
Fino a 450	-
Fino a 500	3
Fino a 550	2
Fino a 600	1
Fino a 700	-
Fino a 800	1

L'importo globale delle retribuzioni attribuite, al netto degli oneri riflessi, ammonta a 11.848,2 milioni di lire con una retribuzione media di 227,85 milioni di lire.

In conclusione la Corte dei conti invita il Consiglio di amministrazione della Società ad adottare, con l'urgenza che il caso richiede, una apposita normativa interna volta a disciplinare la materia e, nel contempo, a limitare le assunzioni in questione ai casi strettamente necessari anche utilizzando, ove occorra, lo strumento del contratto di lavoro a tempo determinato.

10. Le attività e i risultati delle gestioni.

10.1 L'esercizio 1995.

La relazione che illustra l'attività svolta dalla Società nel corso dell'esercizio 1995 segue l'andamento espositivo adottato per la gestione relativa agli anni precedenti. Sono riportate dettagliate notizie in materia di costi, ricavi, investimenti e reperimento delle risorse finanziarie. Sono inoltre fornite informazioni di carattere particolare relative alle attività di ricerca e sviluppo, ai rapporti con Imprese controllate e collegate e ai fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio.

I dati forniti possono così essere riepilogati:

1. Andamento della gestione: il prodotto globale venduto dalle F.S. è stato pari a 74,2 miliardi di unità di traffico, cifra questa in assoluto la più alta mai raggiunta in precedenza,

con un incremento, rispetto al 1994, del 3,9%. In particolare è così evidenziato l'andamento dei vari settori:

- 1.1. Settore passeggeri: i viaggiatori/Km., che rappresentano il 67% delle UT, a fine 1995 sono saliti a 49,7 miliardi (+ 1,6% rispetto all'anno precedente), consolidando così il recupero già iniziato nel 1994. Gli introiti del traffico passeggeri sono cresciuti del 7,9%, mentre le tariffe viaggiatori sono aumentate dal 1° marzo 1995 in media del 6%. In sensibile crescita (+ 33,8%) il numero dei viaggiatori sui treni ETR-Pendolino con l'incremento da 22 a 28 dei convogli per giorno; soddisfacente anche l'aumento delle vendite di servizi a più alto valore quali posti in vagone letto e cuccette di prima classe.
- 1.2. Settore merci: i 24,5 miliardi di tonnellate/Km. rappresentano una crescita dell'8,7% rispetto all'anno precedente. Lo sviluppo del traffico ha interessato tutte le modalità di trasporto e riguarda sia il mercato interno che quello internazionale. Nel complesso gli introiti del traffico merci sono cresciuti del 9,7% rispetto all'anno precedente.
- 1.3. Qualità del servizio: il 73% dei treni viaggiatori a lungo percorso e l'86% dei treni locali è giunto a destinazione in orario o con un ritardo compreso entro i cinque minuti. La puntualità dei treni internazionali, nella fascia di ritardo fino a cinque minuti, è stata pari all'89% per quelli in uscita e dell'86% per quelli in entrata. Per i treni merci di qualità il ritardo medio è stato di 33 minuti con un lieve peggioramento rispetto al 1994.
2. Aumenti del capitale sociale: in data 7 marzo 1994, l'Assemblea straordinaria delle Ferrovie dello Stato ha deliberato l'attuazione in forma scindibile dell'aumento del capitale sociale da £ 42.417.892.391.000 a £ 58.717.892.391.000, mediante l'emissione di 16.300 milioni di azioni ordinarie del valore nominale di £ 1.000 cadauna riservate al Ministero del tesoro nel termine di sei anni, da sottoscrivere entro il 31 gennaio di ciascun anno in relazione agli stanziamenti previsti dalle leggi n. 500/92, n. 538/93 e n. 725/94. La sottoscrizione per il 1995 è stata effettuata per 1.485 miliardi di lire.
3. Gestione finanziaria: nel corso dell'esercizio, per il finanziamento degli investimenti sono stati realizzati prestiti per un importo complessivo di 8.856 miliardi di lire, dei quali 4.533 sono andati a rifinanziare prestiti in scadenza. La composizione dell'indebitamento alla data del 31 dicembre 1995, che assomma a 46.465 miliardi di lire, è per il 68,8% in valuta italiana, per il 13,8% in eurolire e per il rimanente 17,4% in valuta estera. Il costo dell'indebitamento è risultato pari al 10,54%. Per specifici investimenti nel Mezzogiorno e per l'asse ferroviario del Brennero è stato realizzato un prestito con la Banca Europea degli Investimenti per 1.200 miliardi di eurolire.
4. Investimenti: l'ammontare complessivo degli investimenti tecnici è stato nell'anno pari 4.670 miliardi. In particolare gli interventi hanno riguardato:
 - 4.1. Realizzazione e potenziamento delle infrastrutture: a) raddoppi e varianti di tracciato per un totale di circa 28 km.; b) sistemi di esercizio con controllo centralizzato del

traffico per un totale di 1.215 km. di linee; c) sistemi di distanziamento treni per un totale di 937 km. di linee; d) 99 apparati centrali di stazione; e) soppressione di 112 passaggi a livello e automazione di altri 176.

- 4.2. Consegne di materiale rotabile: risultano consegnati 4 elettrotreni ETR 500, 7 elettrotreni ETR 460, 69 locomotive elettriche e 1.500 carri merci di varie tipologie.

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

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

1. Rapporti di natura commerciale:

- 1.1. Compagnia Italiana Turismo CIT S.p.A.: il Gruppo CIT è costituito da una holding che sovrintende alle attività di undici aziende controllate (una in Italia e dieci all'estero). Provvede alla vendita dei biglietti F.S., non in esclusiva e con divieto di subappalto, in Italia ed all'estero, con minimo garantito, con commissioni e provvigioni in misura identica rispetto agli altri operatori. La vendita di biglietti in Italia è affidata a CIT Viaggi S.r.l. controllata da CIT S.p.a. L'importo dei biglietti venduti all'estero dalle controllate CIT ha raggiunto i 45,4 miliardi di lire, mentre in Italia la CIT Viaggi ha conseguito un giro d'affari di circa 28 miliardi.
- 1.2. ITA.CA - Italian Cargo Sistema S.p.A.: promuove lo sviluppo di un trasporto integrato attraverso la gestione e l'esercizio di strutture sia pubbliche che private di autoporti, terminali e centri attrezzati per trasporti intermodali.
- 1.3. Metropolis S.p.A.: svolge attività di sviluppo, valorizzazione e razionalizzazione del patrimonio immobiliare F.S.. Alla società sono riconosciuti corrispettivi a percentuale variabile secondo il tipo di attività svolta. Nel corso del 1995, oltre alla normale attività di gestione del patrimonio immobiliare, ha proseguito nella dismissione di terreni, case cantoniere e fabbricati avviando la vendita ai sensi della legge n. 560/93 degli alloggi non di servizio. L'introito lordo per F.S. da tali dismissioni è stato di circa 28 miliardi di lire.
- 1.4. Metrotipo S.p.A.: svolge attività di composizione, stampa ed allestimento di prodotti grafici, cartotecnici ed editoriali relativi al settore dei trasporti e della mobilità in genere. E' titolare di una convenzione con F.S. per la fornitura dei suddetti prodotti a tutte le Società del Gruppo F.S..
- 1.5. Sogin S.r.l.: ha per oggetto l'assunzione di interessenze e partecipazioni in altre aziende di trasporto pubblico. Nel 1995, sono stati affidati alla società i servizi automobilistici sostitutivi.

- 1.6. Fercredit S.p.A.: ha per oggetto attività di factoring, leasing e servizi finanziari in modo particolare per lo smobilizzo dei crediti di fornitori ed appaltatori F.S.. Esamina anche le situazioni economiche patrimoniali dei fornitori predisponendo apposita banca dati.
 - 1.7. S.T.M. Società Traffici Multimodali S.r.l.: svolge lo sviluppo di sistemi di trasporto integrati anche per il tramite di società, enti o consorzi. I rapporti con F.S. riguardano i riaddebiti di costi per il personale distaccato.
 - 1.8. ITALCONTAINER S.p.A.: organizza e commercializza il traffico di container e di unità di trasporto intermodale su tutto il territorio nazionale. Nel corso dell'anno la società ha ricevuto servizi da F.S. per noli ferroviari per circa 30 miliardi di lire.
 - 1.9. SAP Servizi Assistenza al Passeggero S.r.l.: svolge attività di tour operator e di gestione diretta di agenzie di viaggio ubicate nelle stazioni ferroviarie. Ha realizzato un giro d'affari per biglietteria ferroviaria di 4,5 miliardi.
 - 1.10. T.S.F. Telesistemi Ferroviari S.r.l.: realizza e gestisce impianti di telecomunicazione e sistemi di rete, fornisce servizi di trasmissione dati e svolge attività di manutenzione, sviluppo e vendita di sistemi e servizi informativi. Nel corso del 1995 è stata iniziata l'operazione di conferimento a TSF dei rami di azienda F.S. relativi all'EDP e alle TLC (telecomunicazioni non connesse all'esercizio ferroviario).
2. Rapporti di concessione:
- 2.1. TAV S.p.A.: è titolare dell'affidamento in concessione della progettazione esecutiva, della costruzione e dello sfruttamento economico delle linee ad "Alta Velocità"; la proprietà dei progetti e delle opere rimane in capo alle F.S. Nel mese di luglio 1995 si è conclusa la Conferenza dei Servizi relativa alla tratta Bologna-Firenze; per la tratta Roma-Napoli sono stati aperti numerosi cantieri per l'esecuzione dei lavori.
 - 2.2. European Consultant Partnership S.p.A.: per razionalizzare la presenza di F.S. nel settore turismo è stato affidato alla ECP (società alla quale partecipa con il 40% insieme alla ITC&P e alla Banca di Roma) il ruolo di gestore unitario delle reti agenziali domestiche facenti capo alla CIT e alla ITC&P stessa. L'iniziativa è tesa a creare un gruppo integrato per la ristrutturazione e lo sviluppo della rete in un mercato che vede presenti operatori di grandi dimensioni.
 - 2.3. Smafer S.p.A.: svolge in esclusiva l'esercizio e la fornitura della pubblicità per conto terzi sulle sedi ferroviarie, sui beni mobili ed immobili compresi i rotabili. Nel 1995 ha venduto, sugli spazi F.S., pubblicità per 40 miliardi.
 - 2.4. Italferr-SIS.TAV: svolge, per conto delle F.S. senza diritto di esclusiva, attività di realizzazione, promozione, commercializzazione, coordinamento ed amministrazione di prestazioni specialistiche di ingegneria e tecnologia ferroviaria.
 - 2.5. Sigma S.p.A.: svolge attività di gestione del sistema informatizzato e della rete elettronica di trasmissione dati relativa al servizio di biglietteria ferroviaria e prenotazione posti. F.S.. Ha effettuato nell'anno transazioni per 3,9 miliardi di lire.

- 2.6. Efeso S.p.A.: ha il compito di ottimizzare le diverse necessità di comunicazione relative al Gruppo F.S.. In base ad apposita convenzione quadro è stato regolato l'affidamento delle attività nel campo editoriale nonché in quello della pianificazione e realizzazione delle iniziative pubblicitarie e di comunicazione. Ha realizzato un volume di affari di circa 50 miliardi.
- 2.7. Isfort S.p.A.: svolge attività di formazione manageriale e qualificazione tecnico-professionale nel campo della direzione e gestione di sistemi di trasporto. Ha svolto attività formative per un ammontare complessivo di 9,6 miliardi.

10.1.1 Fatti di rilievo avvenuti nel corso dell'esercizio 1995.

Nell'esercizio in questione, è stata portata a termine la fusione per incorporazione della controllata Banca Nazionale delle Comunicazioni S.p.A. nell'Istituto San Paolo di Torino S.p.A., mediante un rapporto di cambio di 2 azioni dell'Istituto incorporante per ogni 13 azioni della Banca incorporata. Il valore di carico iscritto in bilancio, risultante dalla predetta operazione di fusione, è rimasto pari a 148.900 milioni di lire.

L'art. 8 del decreto legge 18 dicembre 1995, n. 532, reiterato con il decreto legge 12 aprile 1996, n. 201, prevede la compensazione tra i debiti di F.S. nei confronti dello Stato per i trattamenti pensionistici erogati e i crediti della stessa Società per IVA. Effettuata la compensazione al 31 dicembre 1994, il saldo debitorio pari a circa 12.735 miliardi di lire è stato appostato a riserva di patrimonio netto a titolo di apporto del Socio.

10.2 L'esercizio 1996.

La relazione che illustra l'attività svolta dalla Società nel corso dell'esercizio 1996 segue l'andamento espositivo adottato per la gestione relativa all'anno precedente. Sono quindi riportate dettagliate notizie in materia di costi, ricavi, investimenti e reperimento delle risorse finanziarie. Vengono poi fornite informazioni di carattere particolare relative alle attività di ricerca e sviluppo, ai rapporti con Imprese controllate e collegate e ai fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio.

Si ritiene opportuno citare testualmente le proposte finali rassegnate dal Consiglio di amministrazione all'Azionista in quanto evidenziano una situazione di criticità dell'Azienda.

“Signori azionisti,

“il bilancio di esercizio 1996 si è chiuso con una perdita di 3.841 miliardi, con un “peggioramento di 2.260 miliardi rispetto all'esercizio 1995 (miliardi 1.581), di cui si indica “l'opportunità di un riporto a nuovo.

“Il Consiglio di amministrazione è consapevole del travagliato periodo di transizione su cui incide il documento che è chiamato a redigere, nella propria attuale composizione.

“Ciò posto, dichiara che tale bilancio riflette le evidenze contabili e documentali della Società; peraltro il Consiglio di amministrazione, ritenuto di dover approfondire parti dello stesso, come in precedenza indicato, ha disposto che:

“1) l'amministrazione svolga, con carattere d'urgenza, e con l'ausilio di una società di certificazione, una revisione sostanziale dei costi per appalti, forniture di servizi, consulenze (almeno per le poste di maggiori dimensioni) sostenuti durante il 1996;

“2) la Società si avvalga della facoltà di cui all'art. 90 del c.p.p., nell'ambito dei procedimenti giudiziari in corso afferenti ad ipotesi di reato ascritte ad ex amministratori e dirigenti in materia di delitti contro la Pubblica Amministrazione e di altri fatti per cui sia ipotizzata la corruzione o la concussione.

“Ciò al fine di disporre di più completi elementi di giudizio su vicende che potrebbero interessare anche la posizione patrimoniale, economica e finanziaria di FS al 31.12.1996.”

I dati forniti possono così essere riepilogati:

1. Andamento della gestione: il prodotto globale venduto dalle F.S. è stato pari a 73,7 miliardi di unità di traffico, registrando una sostanziale stazionarietà rispetto all'anno precedente (74,2) a seguito del rallentamento delle attività economiche. In particolare è così evidenziato l'andamento dei vari settori:
 - 1.1. Settore passeggeri: i viaggiatori/Km., che rappresentano il 68,2% delle UT, a fine 1996 sono saliti a 50,3 miliardi (+ 1,2% rispetto all'anno precedente). Gli introiti del traffico sono ammontati a 3.506 miliardi di lire con una crescita del 4,4%, nonostante il mancato aumento delle tariffe rimaste ferme ai livelli del 1° marzo 1995.
 - 1.2. Settore merci: i 23,4 miliardi di tonnellate/Km. trasportate denunciano una flessione del 2,6% rispetto all'anno precedente. Sono pertanto diminuiti anche gli introiti a 1.382 miliardi di lire con un calo dell'8% rispetto al 1995.
 - 1.3. Qualità del servizio: il 74% dei treni viaggiatori a lungo percorso è giunto a destinazione in orario o con un ritardo compreso entro i 5 minuti. Per i treni locali l'87% è giunto in orario. Ugualmente positivi i risultati conseguiti dai treni merci di qualità: il ritardo medio è diminuito a soli 23 minuti contro i 33 del 1995.
2. Aumenti del capitale sociale: in data 7 marzo 1994, l'Assemblea straordinaria delle Ferrovie dello Stato ha deliberato l'attuazione in forma scindibile dell'aumento del capitale sociale da £ 42.417.892.391.000 a £ 58.717.892.391.000, mediante l'emissione di 16.300 milioni di azioni ordinarie del valore nominale di £ 1.000 cadauna riservate al Ministero del tesoro, da sottoscrivere per sei anni ai sensi delle leggi finanziarie nn. 500/92, 538/93, 725/94, 550/95 e 662/96. La sottoscrizione per il 1996 è stata effettuata per 2.934 miliardi di lire.

3. Gestione finanziaria: ai sensi dell'art. 2.12 della legge 23 dicembre 1996, n. 662 (collegato 1997), i debiti ricompresi nel Fondo speciale per la gestione del debito delle Ferrovie dello Stato "sono da intendersi a tutti gli effetti debiti dello Stato". Pertanto, al 31 dicembre 1996 il debito in questione è stato trasferito al Tesoro e quindi eliminato dal bilancio della Società unitamente ai corrispondenti crediti nei confronti del Tesoro medesimo. Nel corso dell'esercizio, sono stati contratti prestiti con rimborso a carico dello Stato per 9.729 miliardi di lire, di cui 7.500 sono andati a rifinanziare prestiti in scadenza e la rimanente parte al finanziamento degli investimenti. L'istituzione del Fondo speciale, la cui operatività è stata avviata il 1° gennaio 1996, ha consentito di attuare una gestione dinamica del portafoglio producendo per l'Azionista circa 132 miliardi di profitti. Il costo medio ponderato dell'indebitamento in lire è risultato pari all'8,6% (10,5% nell'anno precedente).
4. Investimenti: l'ammontare complessivo degli investimenti tecnici è stato pari 4.820 miliardi compresi 956 miliardi per finanziamenti a TAV per i lavori delle tratte ad alta velocità. In particolare gli interventi hanno riguardato:
 - 4.1. Realizzazione e potenziamento delle infrastrutture: raddoppi e varianti di tracciato per 23 km di linee; elettrificazioni per 114 km.; sistemi di esercizio con controllo centralizzato del traffico per 541 km.; regimi di circolazione per 689 km.; 68 apparati centrali di stazione; automazione di 173 passaggi a livello e soppressione di altri 96.
 - 4.2. Acquisizione di materiale rotabile: risultano immessi in esercizio n. 12 ETR 500, 3 ETR 460, 17 locomotive elettriche, 53 carrozze e 350 carri merci di vario tipo.

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

1. Compagnia Italiana Turismo CIT S.p.A.: nel 1996 la holding CIT ha ceduto alla collegata ECP la maggior parte della propria rete di agenzie nazionali (54) ed è rimasta operante con 24 agenzie. Le commissioni realizzate per la vendita dei biglietti ferroviari è stata pari a 4.355 milioni di lire.
2. Metropolis S.p.A.: nel corso dell'anno, oltre alla normale gestione del patrimonio immobiliare, ha proseguito i suoi interventi nella dismissione dei terreni, case cantoniere, fabbricati e alloggi non di servizio; detta attività ha comportato per F.S. introiti per 210 miliardi di lire. I compensi complessivamente riconosciuti a Metropolis sono stati di circa 57 miliardi, mentre il personale di F.S. distaccato e a carico della Società utilizzatrice è ammontato a 412 unità.
3. Metrotipo S.p.A.: nel 1996 i ricavi per la fornitura a F.S. di materiale e prodotti grafici sono stati pari a 17,8 miliardi di lire.
4. Sogin S.r.l.: la principale partecipata del settore è la SITA con il 51% del capitale. Nel 1996 la Società ha fatturato a F.S. per servizi sostitutivi ricavi per circa 31 miliardi.
5. Fercredit S.p.A.: oltre a svolgere attività di factoring e leasing, ha esaminato le situazioni economico-patrimoniali dei fornitori F.S..

6. ITA.CA. Italian Cargo Sistema S.p.A.: nel corso dell'esercizio la Società ha ricevuto da F.S., in conto futuri aumenti di capitale, 23.742 milioni di lire per l'acquisto del 30% del capitale di Interporto di Rivalta Scrivia.
7. T.S.F. Telesistemi Ferroviari S.r.l.: nel corso del 1996 è stato aumentato il capitale sociale da 99 milioni di lire a 149 miliardi mediante conferimento alla Società del ramo di azienda EDP di F.S. In attuazione della convenzione-quadro con F.S. il servizio di elaborazione dati fornito è stato remunerato con un compenso di 68 miliardi, mentre il distacco di personale F.S., il cui costo è sostenuto dalla Società utilizzatrice, ha interessato 452 unità. Nel corso del 1997 è stato ceduto a Finsiel S.p.A. il 61 % del pacchetto azionario.
8. S.T.M. Società Traffici Multimodali S.r.l.: i rapporti di natura commerciale hanno comportato per F.S. ricavi per 133 miliardi e costi per 76 miliardi.
9. SAP Servizi Assistenza al Passeggero S.r.l.: fornisce pacchetti e servizi turistici ed esercita attività di "tour operator" dedicato principalmente al traffico ricettivo dall'estero. La convenzione stipulata per la vendita dei biglietti ferroviari sarà operativa dal 1° gennaio 1997.
10. URBANA S.p.A. Società Europea di Servizi Urbani: costituita il 5 luglio 1995 in quota paritaria con la Società Lyonnaise des Eaux, per gestire ed erogare servizi per la distribuzione di acqua, gas, energia elettrica e raccolta dei rifiuti urbani non ha svolto alcuna attività operativa ed è stata posta in liquidazione nel corso del 1997.
11. TAV S.p.A.: nel corso del 1996, è continuata l'esecuzione dei lavori della tratta Roma-Napoli e nel secondo semestre 1996 sono stati consegnati gli stati avanzamento lavori per la tratta Bologna-Firenze. Per le altre tratte previste si attende la chiusura dei lavori delle relative Conferenze dei Servizi.
12. European Consultant Partnership S.p.A.: la Società ha per scopo l'individuazione e il coordinamento commerciale delle risorse turistiche, ricettive alberghiere e dello spettacolo nonché la costruzione, l'acquisto, l'affitto e la gestione di hotel, centri turistici, sportivi e ricreativi. Nel 1996 il capitale sociale è stato aumentato a 228 miliardi di lire per l'acquisto dei complessi aziendali dai Gruppi CIT e Donzelli facenti capo rispettivamente ai Gruppi F.S. e ITC&P. Nel corso del 1997 la partecipazione di F.S. (49%) è stata interamente ceduta.
13. Italferr-Sis. Tav S.p.A.: nel corso del 1996, nell'ambito del contratto "Nodi", ha ricevuto incarichi per circa 200 miliardi di lire. Il distacco di personale F.S. a carico della Società utilizzatrice ha riguardato 648 unità.
14. Sigma S.p.A.: i rapporti di natura commerciale per la distribuzione del prodotto ferroviario agli agenti di viaggio italiani ha prodotto un fatturato di 8.536 milioni di lire.
15. Efeso S.p.A.: ha realizzato corrispettivi per prestazioni rese ad F.S. per 44 miliardi. Nel corso del 1997 è stata posta in liquidazione.
16. Isfort S.p.A.: nel corso del 1996, sono stati stipulati con F.S. contratti concernenti attività formative per un valore di 5.882 milioni di lire.

10.2.1 Fatti di rilievo avvenuti nel corso dell'esercizio 1996.

In data 13 febbraio 1996 e 25 marzo 1996, sono stati sottoscritti dall'Amministratore delegato e dal Ministro dei trasporti e della navigazione il Contratto di servizio pubblico (1994-1996) e il Contratto di programma (1994-2000).

Nell'anno 1996 sono stati versati al Tesoro, con riferimento all'anno precedente, quanto dovuto a saldo per ritenute operate al personale per il Fondo pensioni oltre i contributi, ordinario del datore di lavoro e straordinario ai sensi della legge 7 giugno 1990, n. 141 (legge sul prepensionamento), al netto del contributo a pareggio del disavanzo del Fondo.

A decorrere dal 1° gennaio 1996, ha avuto effetto per tutto il personale dipendente il passaggio dal regime dell'indennità di buonuscita a quello del trattamento di fine rapporto (T.F.R.) ai sensi dell'art. 13 della legge 30 maggio 1995, n. 204, del quale antecedentemente usufruiva solo una piccola parte del personale (incaricati di servizi diversi e dirigenti provenienti dall'esterno).

Con la legge 23 dicembre 1996, n. 662, concernente "Misure di razionalizzazione della finanza pubblica" (collegato alla legge finanziaria 1997) sono stati notevolmente ridotti gli stanziamenti del Ministero del tesoro in relazione ai trasferimenti previsti dai Contratti di programma e di servizio pubblico, per un importo complessivo di 2.687 miliardi di lire⁸.

Il Consiglio di amministrazione, nell'ultima parte dell'esercizio, ha preso in esame il riassetto del portafoglio partecipativo del Gruppo al fine di modificarne la struttura e meglio perseguire gli obiettivi di concentrazione nel "*core business*" e di riduzione dei costi. Nel settore del trasporto delle merci è stato avviato un processo per ricondurre sotto il controllo e il coordinamento di un'unica sub-holding (Eurolog) l'insieme delle società operanti in tale settore. Ciò dovrebbe consentire una presenza più efficiente in un mercato contraddistinto da grande competitività. Nel settore immobiliare sono state poste in liquidazione 18 delle 20 società immobiliari regionali (mai diventate operative) che, nel precedente disegno organizzativo, avrebbero dovuto più efficacemente operare con le varie Amministrazioni locali per la valorizzazione del patrimonio immobiliare non strumentale presente sul territorio. Si è avviato pertanto un processo di concentrazione in Metropolis di alcune società del Gruppo (Roma Duemila S.p.A. e Termini S.p.A.) per eliminare le precedenti sovrapposizioni e riportare ad unità il coordinamento delle attività imprenditoriali. Nel settore turistico è stato avviato un

⁸ L'art. 2.13 della legge 23 dicembre 1996, n. 662, quantifica in almeno 2.810 miliardi di lire annue il minore onere per il bilancio dello Stato da assicurare con la revisione dei contratti di servizio e di programma.

processo di disinvestimento con la cessione della partecipazione in ECP alla quale erano state cedute 54 agenzie di viaggio della controllata CIT.

In proposito, la Corte dei conti sottolinea l'esigenza di intensificare le misure di razionalizzazione e di contenimento dei costi evitando duplicazioni di strutture e spreco di risorse evidenziate anche dalla constatata inoperatività di molte delle società costituite e delle notevoli perdite successivamente evidenziate.

A fine anno il II Ufficio IVA di Roma ha notificato tre provvedimenti di diniego di rimborso per crediti IVA vantati per gli esercizi 1989, 1990 e 1991 contestualmente ad avvisi di rettifica delle detrazioni di imposta operate negli stessi anni. L'ammontare complessivo del contenzioso per imposta, sanzioni e interessi è di circa 7.500 miliardi di lire. La Società ha inoltrato appositi ricorsi ai competenti organi giurisdizionali.

10.2.2 Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio 1996.

In data 30 gennaio 1997, il Presidente del Consiglio dei Ministri ha emanato una direttiva concernente "Linee guida per il risanamento della Società FS" che contiene gli indirizzi governativi in materia di Piano d'impresa, Piano degli investimenti, sviluppo dei servizi, cessione di attività non strategiche, applicazione della normativa comunitaria, obiettivi di efficienza, revisione del sistema tariffario, revisione delle esenzioni e delle riduzioni tariffarie e separazione contabile.

In data 30 gennaio 1997, il CIPE ha approvato, a decorrere dal 1° marzo successivo, l'aumento delle tariffe viaggiatori del 2,5%.

Rispettivamente in data 23 gennaio 1997 e 20 marzo 1997, sono state poste in liquidazione le Società URBANA ed EFESO.

In data 31 gennaio 1997, si è proceduto all'alienazione alla ITC&P della quota di partecipazione detenuta in E.C.P. S.p.a., mentre in data 11 aprile 1997, è stato perfezionato il contratto con la Società FINSIEL per la cessione del 61% del pacchetto azionario della Società T.S.F.

In data 8 gennaio 1997, il Concessionario per la riscossione di Roma ha notificato quattro cartelle di pagamento relative all'imposta patrimoniale afferente agli anni 1992-1995 per complessivi 3.160 miliardi di lire per tributi, sanzioni ed interessi. I predetti atti sono stati impugnati presso la Commissione tributaria provinciale di Roma. L'Amministrazione finanziaria, su richiesta della Società, ha disposto la sospensione per un anno del pagamento.

10.2.3 Indagini giudiziarie in corso.

Nel corso del 1996, l'ex Amministratore delegato, alcuni dirigenti della Società ed amministratori di Società controllate sono stati oggetto di indagini giudiziarie riguardanti anche reati contro la pubblica amministrazione. La Società si è avvalsa della facoltà prevista dall'art. 90 del c.p.p. allo scopo di poter seguire direttamente gli sviluppi delle indagini in corso e così meglio valutare le eventuali conseguenze economiche e patrimoniali che potrebbero derivare dal loro esito.

Altra indagine svolta dalla Magistratura concerne il grave incidente ferroviario avvenuto il 12 gennaio 1997 nei pressi della stazione di Piacenza. Le eventuali responsabilità civili sono coperte da assicurazione.

11. I bilanci di esercizio.

I documenti contabili prodotti nel biennio preso in esame dalla presente relazione, consistono nel Conto economico, nello Stato patrimoniale e nella Nota integrativa. I bilanci in questione sono stati approvati dall'Assemblea ordinaria della Società nelle riunioni del 17 giugno 1996 e 30 giugno 1997.

11.1 I conti economici degli esercizi 1995 e 1996.

I dati esposti nelle seguenti tabelle, indicati in miliardi di lire, sono posti a raffronto con quelli relativi al conto economico dell'esercizio 1994. Per la complessità della prospettazione contabile adottata, il conto economico è qui di seguito ripartito in distinte tabelle che verranno poi riassunte in una tabella finale al fine di dar conto del risultato complessivo delle gestioni.

A) Valore della produzione	1994	1995	Differenza	1996	Differenza
1. Ricavi vendite e prestazioni					
a) Prodotti del traffico viaggiatori					
- Clientela ordinaria	3.113,6	3.360,4	246,8	3.506,5	146,1
- Contratto di servizio pubblico	2.471,8	2.681,9	210,1	2.720,3	38,4
Totale	5.585,4	6.042,3	456,9	6.226,8	184,5
b) Prodotti del traffico merci					
- Clientela ordinaria	1.400,8	1.503,1	102,3	1.381,7	- 121,4
- Contratto di servizio pubblico	90,3	90,3	0,0	90,3	0,0
Totale	1.491,1	1.593,4	102,3	1.472,0	- 121,4
c) Prestazioni a terzi, vendite ecc.	403,1	439,1	36,0	530,0	90,9
Totale 1	7.479,6	8.074,8	595,2	8.228,8	154,0
2. Variazione lavori in corso su ordinazione	- 0,5	6,4	6,9	- 2,4	- 8,8
3. Incremento immobilizzazioni per lavori interni	771,3	751,9	- 19,4	695,1	- 56,8
4. Altri ricavi e proventi					
a) Contributi in c/esercizio					
- Ai sensi Regolamenti CEE	3.691,0	3.478,9	- 212,1	3.411,4	- 67,5
- Prelievi da Fondo legge 538/93	1.193,5	1.239,4	45,9	1.476,2	236,8
- Altri	4,3	5,0	0,7	7,0	2,0
b) Altri ricavi e proventi	149,1	181,3	32,2	219,2	37,9
Totale 4	5.037,9	4.904,6	- 133,3	5.113,8	209,2
Totale A) Valore della produzione	13.288,3	13.737,7	449,4	14.035,3	297,6

B) Costi della produzione	1994	1995	Differenza	1996	Differenza
5. Materie prime, consumo e merci	781,2	855,9	74,7	1.083,9	228,0
6. Servizi	1.968,6	2.167,1	198,5	2.331,8	164,7
7. Godimento beni di terzi	144,3	194,5	50,2	162,8	- 31,7
8. Personale	10.033,2	9.977,0	- 56,2	10.922,9	945,9
9. Ammortamenti e svalutazioni	2.712,9	2.863,2	150,3	3.285,6	422,4
10. Variazioni delle rimanenze	- 28,1	- 4,7	23,4	- 178,7	- 174,0
11. Accantonamenti per rischi	61,8	209,4	147,6	1.537,4	1.328,0
12. Altri accantonamenti	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
13. Oneri diversi di gestione	188,0	176,9	- 11,1	244,2	67,3
Totale B) Costi della produzione	15.861,9	16.439,3	577,4	19.389,9	2.950,6

C) Proventi ed oneri finanziari	1994	1995	Differenza	1996	Differenza
14. Proventi da partecipazioni:					
- Da imprese controllate e collegate	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
- Da altre imprese	2,1	3,2	1,1	11,6	8,4
Totale 14	2,1	3,2	1,1	11,6	8,4
15. Altri proventi finanziari:					
a) Da crediti iscritti in immobilizz.	3,8	5,4	1,6	3,8	- 1,6
b) Da titoli che non costituiscono partecipazioni	0,0	4,3	4,3	23,6	19,3
c) Proventi diversi dai precedenti:					
- Da imprese controllate e colleg.	67,9	14,5	- 53,4	13,6	- 0,9
- Da altri	1.481,2	519,2	- 962,0	914,3	395,1
- Dallo Stato per interessi	3.995,0	4.667,9	672,9	3.222,9	- 1.445,0
Totale 15	5.547,9	5.211,3	- 336,6	4.178,2	- 1.033,1
16. Interessi ed altri oneri finanz.:					
- Verso imprese contr. e collegate	0,4	0,6	0,2	1,0	0,4
- Su debiti obbligazionari	1.690,9	1.905,9	215,0	1.277,7	- 628,2
- Su debiti verso Istituti finanziari	2.362,7	2.865,7	503,0	2.060,8	- 804,9
- Oneri finanziari diversi	1.902,1	64,1	- 1.838,0	195,5	131,4
Totale 16	5.956,1	4.836,3	- 1.119,8	3.535,0	- 1.301,3
Totale proventi e oneri (14+15-16)	- 406,1	378,2	784,3	654,8	276,6

D) Rettifiche di attività finanziarie	1994	1995	Differenza	1996	Differenza
17. Rivalutazioni	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
18. Svalutazioni di partecipazioni	34,9	62,8	27,9	10,0	- 52,8
Totale D Rettifiche (17-18)	- 34,9	- 62,8	- 27,9	- 10,0	52,8

E) Proventi ed oneri straordinari	1994	1995	Differenza	1996	Differenza
19. Proventi:					
- Plusvalenze da alienazioni	13,7	1,4	- 12,3	85,6	84,2
- Contributo Stato per esodi antic.	171,9	914,1	742,2	172,3	- 741,8
- Altri	764,5	1.602,4	837,9	1.229,4	- 373,0
Totale 19	950,1	2.517,9	1.567,8	1.487,3	- 1.030,6
20. Oneri:					
- Minusvalenze da alienazioni	9,1	21,4	12,3	35,2	13,8
- Imposte relative a esercizi prec.	3,1	2,1	- 1,0	8,9	6,8
- Costi per esodi anticipati	171,9	914,1	742,2	172,3	- 741,8
- Altri	342,2	774,7	432,5	401,7	- 373,0
Totale 20	526,3	1.712,3	1.186,0	618,1	- 1.094,2
Totale E Partite straord. (19-20)	423,8	805,6	381,8	869,2	63,6

Sintetizzando i dati riportati nelle tabelle che precedono, si perviene al seguente prospetto riassuntivo che illustra il risultato economico delle gestioni:

Conto economico	1994	1995	Differenza	1996	Differenza
A) Valore della produzione	13.288,3	13.737,7	449,4	14.035,3	297,6
B) Costi della produzione	15.861,9	16.439,3	577,4	19.389,9	2.950,6
Differenza tra valore e costi (A-B)	- 2.573,6	- 2.701,6	- 128,0	- 5.354,6	- 2.653,0
C) Proventi ed oneri finanziari	- 406,1	378,2	784,3	654,8	276,6
D) Rettifiche di attività finanziarie	- 34,9	- 62,8	- 27,9	- 10,0	52,8
E) Proventi e oneri straordinari	423,8	805,6	381,8	869,2	63,6
Risultato prima delle imposte	- 2.590,8	- 1.580,6	1.010,2	- 3.840,6	- 2.260,0
Imposte sul reddito di esercizio	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Utile o Perdita di esercizio (+/-)	- 2.590,8	- 1.580,6	1.010,2	- 3.840,6	- 2.260,0

Per quanto concerne l'esercizio 1995, gli elementi risultanti danno luogo alle seguenti osservazioni:

1. Per quanto riguarda la voce "Prodotti del traffico", passata complessivamente da miliardi 7.076,5 a miliardi 7.635,7, sono ricompresi in detta voce gli importi a tale scopo corrisposti dallo Stato in esecuzione del contratto di servizio pubblico 1994/96 che trovano riscontro negli analoghi stanziamenti previsti nel bilancio dello Stato per l'esercizio 1995. I prodotti del traffico registrano pertanto un incremento pari a miliardi 456,9 per il traffico viaggiatori e per miliardi 102,3 per il traffico merci.
2. La diminuzione delle immobilizzazioni per lavori interni è, in parte preponderante, determinata dalla riduzione delle capitalizzazioni per la manutenzione ciclica dei rotabili e dei lavori effettuati presso le officine ferroviarie.
3. La variazione negativa della voce "Altri ricavi e proventi" dipende in massima parte dalla riduzione del contributo statale per oneri di esercizio dovuto alla riduzione programmata degli interventi pubblici (- 56.500 milioni) e per oneri di infrastruttura (- 150.550 milioni). Si è poi registrato un incremento dei proventi immobiliari (+ 18.293 milioni) a seguito della valorizzazione del patrimonio immobiliare della Società.
4. L'aumento dei "Costi per servizi" pari a 198.492 milioni è principalmente determinato dalle voci: riparazioni e manutenzioni (+ 23.707 milioni), servizi di pulizia e autoservizi sostitutivi (+ 57.687 milioni), consulenze e prestazioni professionali (+ 29.200 milioni) e servizi per la valorizzazione del patrimonio immobiliare (+ 41.220 milioni).
5. In relazione alla voce "Ammortamenti e svalutazioni", l'incremento è principalmente dovuto ai maggiori ammortamenti delle immobilizzazioni materiali (infrastrutture e rotabili). In apposita tabella relativa ai Fondi ammortamento immobilizzazioni materiali sono descritti analiticamente i vari cespiti ammortizzati.
6. Il totale della voce "Proventi ed oneri finanziari" indica un miglioramento pari a 784.318 milioni. In particolare, la riduzione dei proventi finanziari (- 343 miliardi) è da attribuire: a)

diminuzione degli interessi sui crediti IVA (- 430 miliardi) relativa alla compensazione effettuata ai sensi dell'art. 8 del D.L. n. 201/1996; b) diminuzione dei contributi dello Stato per perdite pregresse (- 840 miliardi); c) aumento degli interessi derivanti dalla diversificazione degli impieghi delle disponibilità (+ 255 miliardi); d) aumento dei contributi dello Stato in conto interessi (+ 673 miliardi) in relazione all'aumento dei prestiti contratti dalla Società, il cui rimborso è a carico del Tesoro. La riduzione degli oneri finanziari (- 1.120 miliardi) è dovuta essenzialmente all'effetto combinato della diminuzione degli oneri sul debito verso il Tesoro per il servizio delle pensioni (- 1.877 miliardi) e dell'aumento degli interessi passivi sui prestiti a medio e lungo termine (+ 718 miliardi).

7. Le rettifiche di attività finanziarie riguardano svalutazioni relative alla partecipazione in Società del Gruppo a fronte di perdite permanenti di valore per la quota di pertinenza della Società F.S. In particolare, si segnalano, per la loro consistenza, le seguenti: a) CIT S.p.A.: milioni 17.111 di abbattimento di capitale sociale per perdite accertate dal 1° gennaio al 31 agosto 1995 oltre a milioni 10.594 per la residua perdita al 31 dicembre del medesimo esercizio; b) SAP S.r.l.: milioni 7.610 per perdita accertata nel bilancio 1995; c) STM S.r.l.: milioni 13.183 per perdite nei bilanci del 1994 e 1995; d) Lingotto S.r.l.: milioni 9.031 per abbattimento del capitale sociale e cancellazione del sovrapprezzo azioni.
8. Per quanto riguarda la voce "Proventi e oneri straordinari" i contributi dello Stato per esodi anticipati sono rappresentati dall'utilizzo del Fondo di ristrutturazione industriale in conformità al Piano d'impresa approvato dai Ministri azionisti con delibera del 9 dicembre 1992 e trovano compensazione nei costi per esodi anticipati. Nelle sopravvenienze attive (voce "Altri") sono comprese rettifiche nei cespiti per 139 miliardi, rettifiche al fondo rischi e oneri per 187 miliardi e rettifiche relative alla compensazione prevista dall'art. 8 del D.L. n. 201/1996 per 814 miliardi. Nelle sopravvenienze passive figurano rettifiche per interessi calcolati sui crediti I.V.A. non più dovuti a seguito della citata compensazione.

Per quanto concerne l'esercizio 1996, gli elementi risultanti danno luogo alle seguenti osservazioni:

1. Per quanto riguarda la voce "Prodotti del traffico", passata complessivamente da miliardi 7.635,7 a miliardi 7.698,8, sono ricompresi in detta voce gli importi a tale scopo corrisposti dallo Stato in esecuzione del contratto di servizio pubblico 1994/96 che trovano riscontro negli analoghi stanziamenti previsti nel bilancio statale per l'esercizio 1996. I prodotti del traffico registrano pertanto un incremento pari a miliardi 184,5 per il traffico viaggiatori e un decremento per miliardi 121,4 per il traffico merci da attribuire alla caduta della produzione industriale.
2. La variazione positiva della voce "Altri ricavi e proventi" dipende in massima parte dall'aumento dei contributi per il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura (+ 236.770 milioni) e dalla riduzione del contributo statale per contratto di programma e di servizio pubblico (- 67.500 milioni).

3. La somma di miliardi 4.894,6 introitata per contributi statali in conto esercizio è così articolata: miliardi 1.052,7 per oneri di esercizio (Reg. CEE 1191); miliardi 93,1 per obblighi di servizio pubblico via mare; miliardi 2.265,6 per oneri di infrastruttura (Reg. CEE 1107) e miliardi 1.476,1 per mantenimento in efficienza infrastruttura.
4. L'aumento degli oneri per materie prime, di consumo e merci deriva dall'acquisto di materiali di consumo e per lavori di manutenzione. L'aumento dei costi per servizi è determinato dall'incremento della spesa per servizi di pulizia, autoservizi sostitutivi ed altri.
5. L'incremento degli ammortamenti concerne sia le immobilizzazioni immateriali per maggiori costi di ricerca e sviluppo che quelle materiali determinate da nuovi trasferimenti a cespiti di lavori in corso, in particolare di materiale rotabile.
6. Il totale della voce "Proventi ed oneri finanziari" indica un miglioramento pari a 276.529 milioni. In particolare, si evidenziano le riduzioni, rispettivamente nei contributi dello Stato su interessi e nelle singole voci degli interessi sui debiti a medio e lungo termine, a seguito della diretta imputazione al Tesoro dei debiti.
7. Le rettifiche di attività finanziarie riguardano svalutazioni relative alla partecipazioni nella controllata SAP S.r.l. (- 5.194 milioni), nelle società immobiliari poste in liquidazione (- 688 milioni), nella Società Immobiliare Lazio (- 2.616 milioni), nella controllata Urbana S.p.A. posta in liquidazione (- 625 milioni), negli Interporti Lombardi S.p.A. (- 608 milioni), ed altre minori.
8. Per quanto riguarda la voce "Proventi e oneri straordinari" i contributi dello Stato per esodi anticipati sono rappresentati dall'utilizzo del Fondo di ristrutturazione industriale in conformità al Piano d'impresa approvato dai Ministri azionisti con delibera del 9 dicembre 1992 e trovano compensazione nei costi per esodi anticipati. Nelle sopravvenienze attive (voce "Altri") figurano contributi statali corrisposti ai sensi della legge n. 415/1991, già stanziati nel bilancio dello Stato per il 1995, ma versati nell'esercizio 1996 (814.800 milioni). Le sopravvenienze passive derivano principalmente dalla rideterminazione dell'indennità di buonuscita spettante al personale in servizio e cessato dallo stesso.

Per un esame complessivo dei risultati economici realizzati dalle Ferrovie dello Stato nel biennio 1995-1996 occorre esaminare l'andamento delle principali partite di ricavi e costi che influenzano in modo preponderante l'esito delle singole gestioni. Esse sono, dal lato dei ricavi, i prodotti del traffico e i trasferimenti statali e, dal lato dei costi, gli oneri del personale e gli ammortamenti.

I prodotti del traffico, che nel 1994 assommavano a miliardi 4.514,4 a cui vanno aggiunti miliardi 2.562,1 derivanti dai trasferimenti previsti dal contratto di servizio pubblico, (per un totale di miliardi 7.076,5) hanno prodotto nel 1996 introiti per miliardi 4.888,2 a cui vanno aggiunti miliardi 2.810,6 derivanti dai trasferimenti previsti nei contratti di servizio pubblico (per un totale di miliardi 7.698,8). Negli stessi anni, il prodotto globale venduto

espresso in unità di traffico è passato da 71,4 miliardi a 73,7 miliardi, per cui gli incrementi percentuali degli introiti e delle UT è stato rispettivamente pari all'8,79% e al 3,22%. La differenza tra le due percentuali è determinata dagli aumenti tariffari verificatisi nel periodo (6% a decorrere dal 1° marzo 1995). Poiché lo scostamento tra i due dati percentuali è inferiore all'andamento dell'inflazione monetaria intervenuta nel periodo in questione, ne deriva l'ovvia conseguenza che l'adeguamento delle tariffe ferroviarie non ha recuperato l'aumento del costo della vita e continua a rimanere inferiore a quello in vigore nei principali Stati della CEE, esigenza questa contenuta nel Piano di impresa presentato dall'Ente Ferrovie dello Stato ed assentito dall'Autorità governativa in occasione della trasformazione in Società per azioni. Pertanto, l'insufficienza della politica tariffaria perseguita ha contribuito al peggioramento dei risultati economici verificatisi nel 1996, che hanno visto una pesante inversione di tendenza rispetto alla costante riduzione delle perdite iniziata nel 1993 e proseguita fino al 1995.

I trasferimenti statali riportati nei conti economici, eccettuati quelli per il servizio del debito, risultano dalla seguente tabella:

Contribuzioni	1994	1995	Differenza	1996	Differenza
Contratto servizio pubbl.	2.562	2.772	210	2.811	39
Contributi Regg. CEE	3.691	3.479	- 212	3.411	- 68
Fondo legge n. 538	1.193	1.239	46	1.476	237
Esodi anticipati	172	914	742	172	- 742
Totale	7.618	8.404	786	7.870	- 534

L'andamento delle contribuzioni statali al conto economico dell'Impresa segna, nel periodo preso in esame, una crescita contenuta, con l'eccezione dell'esercizio 1995 causata dal massiccio contributo per gli esodi anticipati. Sono infatti venuti meno rispetto agli esercizi anteriori al 1994 la sovvenzione per i mancati adeguamenti tariffari, quella per l'equilibrio del bilancio ed, infine, il contributo per oneri di rinnovo, in parte compensato dall'utilizzo del Fondo per il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura. Può quindi affermarsi che la gestione aziendale ha conseguito l'obiettivo di stabilizzare la riduzione dei trasferimenti statali.

Per quanto concerne l'incidenza del costo del lavoro sui risultati economici, si rimanda a quanto ampiamente esposto al paragrafo 9.4.

Infine, in relazione agli ammortamenti operati, occorre considerare che, per gli esercizi 1995 e 1996, la somma delle appostazioni relative, al netto dell'utilizzo del Fondo di cui alla legge n. 538, espongono costi rispettivamente pari a miliardi 1.623,8 e miliardi 1.809,5.

In relazione, quindi, all'andamento delle suddette poste, si deve esprimere un giudizio negativo sul peggioramento dei risultati gestionali che indicano, alla fine dell'esercizio 1996, una pesante inversione di tendenza nell'ammontare delle perdite aumentate di miliardi 2.260,1 rispetto all'anno precedente, nel quale invece le perdite erano diminuite per miliardi 1.010,2.

11.2 Gli stati patrimoniali degli esercizi 1995 e 1996.

I dati esposti nelle seguenti tabelle, indicati in milioni di lire, sono posti a raffronto con quelli relativi allo stato patrimoniale dell'esercizio 1994.

Stato patrimoniale attivo	1994	1995	Differenza	1996	Differenza
A) Crediti verso soci per decimi	0	0	0	0	0
B) Immobilizzazioni					
1. Immateriali	70.882	85.496	14.614	207.407	121.911
2. Materiali	78.723.371	80.167.158	1.443.787	80.191.440	24.282
3. Finanziarie:	48.734.808	51.068.325	2.333.517	6.727.605	- 44.340.720
- Partecipazioni	1.018.686	1.223.258	204.572	1.376.854	153.596
- Crediti verso imprese controllate	3.863.715	4.319.564	455.849	5.143.970	824.406
- Crediti verso altri	411.949	296.057	- 115.892	206.537	- 89.520
- Crediti verso Tesoro per prestiti	43.440.243	45.229.202	1.788.959	0	- 45.229.202
- Altri titoli ⁹	0	29	29	29	0
- Impieghi Fondo pensioni	215	215	0	215	0
- Contributi a TAV ¹⁰	0	0	0	0	0
Totale B) Immobilizzazioni	127.529.061	131.320.979	3.791.918	87.126.452	- 44.194.527
C) Attivo circolante					
1. Rimanenze	1.204.947	1.230.698	25.751	1.376.624	145.926
2. Crediti	19.181.149	6.258.915	- 12.922.234	6.209.505	- 49.410
3. Attività finanz. che non costituiscono immobilizzazioni ¹¹	29	114.817	114.788	268.920	154.103
4. Disponibilità liquide	8.776.007	9.463.420	687.413	8.029.221	- 1.434.199
Totale C) Attivo circolante	29.162.132	17.067.850	- 12.094.282	15.884.270	- 1.183.580
D) Ratei e risconti	1.286.538	1.491.060	204.522	11.305	- 1.479.755
Totale dell'attivo (A+B+C+D)	157.977.731	149.879.889	- 8.097.842	103.022.027	- 46.857.862

⁹ Nello Stato patrimoniale dell'esercizio 1996, alla voce in questione, l'importo di lire 29 milioni è contabilizzato anche a carico del bilancio del precedente esercizio, nel quale non figurava. Trattasi della stessa voce di cui alla nota 11.

¹⁰ Nell'esercizio 1994 i contributi a TAV sono stati trasferiti nella voce "Crediti verso Imprese controllate".

¹¹ Nell'esercizio 1994, sono esposti titoli di Stato acquisiti a patrimonio all'atto della soppressione dell'OPAFS.

Stato patrimoniale passivo	1994	1995	Differenza	1996	Differenza
A) Patrimonio netto					
1. Capitale	44.067.892	45.552.892	1.485.000	48.486.892	2.934.000
2. Altre riserve:					
- Riserva per trasformazione in Spa	23.416.277	12.694.940	- 10.721.337	12.141.731	- 553.209
- Contributi CEE ed altri Enti	104.799	217.705	112.906	702.425	484.720
- Autorizzazioni a contrarre prestiti con rimborso a carico dello Stato	6.500.177	7.055.043	554.866	7.806.521	751.478
- Interventi diretti dell'azionista	180.000	180.000	0	238.200	58.200
- Versamenti per perdite pregresse	420.000	0	- 420.000	0	0
- Riserva ex art. 8 D.L. 12 aprile 1996, n. 201	0	12.734.946	12.734.946	12.734.946	0
3. Utili/perdite portati a nuovo	- 8.084.538	0	8.084.538	- 1.580.557	- 1.580.557
4. Utili/perdite dell'esercizio	- 2.590.768	- 1.580.557	1.010.211	- 3.840.620	- 2.260.063
Totale A) Patrimonio netto	64.013.839	76.854.969	12.841.130	76.689.538	- 165.431
B) Fondi per rischi ed oneri:					
1. Per Fondo pensioni	1.246	1.246	0	1.246	0
2. Per imposte	1.495.867	2.105.696	609.829	2.634.784	529.088
3. Per mantenimento in efficienza infrastrutture	65.528	26.109	- 39.419	0	- 26.109
4. Per ristrutturazione industriale	1.287.466	373.336	- 914.130	201.079	- 172.257
5. Per rivalutazione ind. buonuscita	724.569	0	- 724.569	0	0
6. Per ferie non godute	398.153	476.985	78.832	476.714	- 271
7. Altri	3.148.056	2.509.042	- 639.014	3.914.419	1.405.377
Totale B) Fondi per rischi ed oneri	7.120.885	5.492.414	- 1.628.471	7.228.242	1.735.828
C) 1. TFR per lavoro subordinato	24.771	36.881	12.110	467.829	430.948
2. Fondo indennità buonuscita	6.260.432	6.389.166	128.734	6.136.202	- 252.964
Totale C) Totale TFR	6.285.203	6.426.047	140.844	6.604.031	177.984
D) Debiti:					
1. Obbligazionari	19.683.792	17.889.732	- 1.794.060	0	- 17.889.732
2. Verso banche	18.297.832	22.398.485	4.100.653	285.408	- 22.113.077
3. Verso altri finanziatori	6.117.061	6.176.519	59.458	310.948	- 5.865.571
4. Verso fornitori	2.485.556	2.529.709	44.153	2.615.658	85.949
5. Verso imprese controllate	346.342	415.018	68.676	643.826	228.808
6. Verso imprese collegate	6.836	16.273	9.437	17.228	955
7. Tributari	235.389	250.396	15.007	245.546	- 4.850
8. Verso Istituti di previdenza	92.566	420.258	327.692	433.464	13.206
9. Altri	32.002.974	9.371.828	- 22.631.146	7.752.190	- 1.619.638
Totale D) Debiti	79.268.348	59.468.218	- 19.800.130	12.304.268	- 47.163.950
E) Ratei e risconti	1.289.456	1.638.241	348.785	195.948	- 1.442.293
Totale del passivo (A+B+C+D+E)	157.977.731	149.879.889	- 8.097.842	103.022.027	- 46.857.862

Per quanto concerne l'esercizio 1995, gli elementi esposti tra le attività e le passività patrimoniali danno luogo alle seguenti osservazioni:

1. Immobilizzazioni immateriali: gli importi esposti sono iscritti al costo e al netto di quote di ammortamento costanti in cinque esercizi. La voce principale è relativa all'acquisizione di software applicativo.
2. Immobilizzazioni materiali: sono iscritte al costo al netto degli ammortamenti. Il loro valore di carico è pari a miliardi 100.073 dal quale vanno detratti miliardi 19.906 per ammortamenti. In particolare, le immobilizzazioni in questione, ai loro valori netti di bilancio, si suddividono nelle seguenti voci: 1) Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale per miliardi 53.250; 2) Materiale rotabile, navi traghetto e impianti industriali per miliardi 11.300; 3) Attrezzature industriali e commerciali per miliardi 354; 4) Altri beni per miliardi 228; 5) Immobilizzazioni in corso e acconti per miliardi 15.035.
3. Immobilizzazioni finanziarie:
 - 3.1. Partecipazioni: sono valutate al costo, eventualmente rettificato per perdite permanenti di valore. Le partecipazioni in valuta estera sono valutate al cambio alla data di acquisizione. In particolare, il decremento registratosi nell'anno per le società controllate è dovuto principalmente alle seguenti variazioni: 1) Banca Nazionale delle Comunicazioni: fusione per incorporazione nell'Istituto S. Paolo di Torino (- 148.900 milioni); 2) CIT: svalutazione per perdite (- 27.705 milioni); ricostituzione capitale (+ 34.338 milioni); 3) Immobiliare F.S. Lombardia: aumento capitale (+ 9.980 milioni); 4) Immobiliare F.S. Puglia: aumento capitale (+ 9.980 milioni); 5) ITACA: svalutazione per perdite (- 4.972 milioni); 6) SAP: svalutazione per perdite (- 7.610 milioni); ricostituzione capitale (+ 7.999 milioni); 7) STM: svalutazione per perdite (- 13.182 milioni); ricostituzione capitale (+ 32.000 milioni); 8) TAV: cessione capitale (- 2.500 milioni). Per quanto riguarda l'incremento verificatosi per le società collegate si segnalano le seguenti principali sottoscrizioni di capitale: 1) Centro Diagnostico (+ 2.160 milioni); 2) Ferrovie Nord Milano (+ 44.652 milioni); 3) GSA (+ 58.545 milioni); 4) ITEF (+ 21.647 milioni); 5) Urbana (+ 10.000 milioni). Per le altre società l'incremento delle partecipazioni è conseguenza delle seguenti operazioni: 1) Europrogetti e Finanza: sottoscrizione per 1.950 milioni; 2) Lingotto: svalutazione per perdite per 9.031 milioni; 3) Lingotto Uffici: sottoscrizione per 36.000 milioni; 4) S. Paolo di Torino: azioni ricevute in concambio per la fusione BNC per 148.900 milioni.
 - 3.2. Crediti verso imprese controllate: l'importo esposto è costituito da finanziamenti a TAV in esecuzione di apposita convenzione per la realizzazione del sistema Alta Velocità per 4.319,6 miliardi, il cui rimborso senza interessi è previsto oltre i cinque anni e da un versamento in conto futuri aumenti di capitale alla ITACA per 47,1 miliardi.

- 3.3. Crediti verso altri: riguardano crediti verso il personale per integrazione dei contributi per la riliquidazione dell'indennità di buonuscita (legge n. 87/1994), la cui riscossione avviene tramite trattenute mensili e crediti per mutui ex OPAPS nei confronti del personale trasferiti alla Società F.S. per effetto della soppressione del predetto Ente.
- 3.4. Crediti verso Tesoro per prestiti: concerne il credito per il rimborso di prestiti, riguardanti i piani di investimento, il cui servizio è a carico dello Stato. Il suo ammontare trova riscontro, ad eccezione di alcune partite minori, nei debiti contratti dalla Società verso terzi (Debiti obbligazionari, verso banche ed altri finanziatori). L'intera partita fa parte del "Fondo per la gestione distinta del servizio del debito" istituito ai sensi dell'art. 9 della Direttiva CEE n. 440/91, entrato in vigore dal gennaio 1996.
4. Rimanenze: sono costituite da pezzi di ricambio per la manutenzione di materiale rotabile e infrastrutture, valutati al costo medio ponderato. In attesa della determinazione definitiva del loro grado di obsolescenza è stato mantenuto al passivo un fondo di adeguamento valore scorte.
5. Crediti: sono suddivisi nelle seguenti poste: 1) Crediti verso clienti per miliardi 562,3; il loro importo si è ridotto di miliardi 176,8 per una accelerazione dei tempi di riscossione; 2) Crediti verso imprese controllate per miliardi 185,8; detti crediti sono dovuti prevalentemente a rapporti di natura commerciale; 3) Crediti verso imprese collegate per miliardi 8,4; 4) Crediti verso altri per miliardi 5,502,4. La notevole riduzione dei crediti verso l'Erario è dovuta principalmente alla compensazione fra debiti per pensioni e crediti IVA che ha determinato la cancellazione di crediti per 12.289 miliardi al 31 dicembre 1995.
6. Disponibilità liquide: L'importo dei depositi bancari e postali comprende anche gli interessi maturati pari a milioni 108.388. La notevole disponibilità complessiva, compresi i conti correnti di Tesoreria, si giustifica con la necessità di fronteggiare il fabbisogno di cassa per la irregolarità dei flussi finanziari da parte del Tesoro.
7. Ratei e risconti: i ratei attivi riguardano le quote interessi maturate alla fine dell'esercizio con rimborso a carico dello Stato. I risconti attivi si riferiscono prevalentemente a premi di assicurazione di competenza dell'esercizio successivo.
8. Patrimonio netto: le variazioni intervenute nella composizione della voce in questione sono le seguenti:
- 8.1. Sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale per 1.485 miliardi quale quota parte dell'aumento di capitale deliberato per complessivi 16.300 miliardi dall'Assemblea straordinaria del 7 marzo 1994.
- 8.2. Istituzione della riserva ai sensi dell'art. 8 del D.L. n. 201/1996: a seguito della compensazione tra i debiti per trattamenti pensionistici e i crediti IVA, come emergenti dal bilancio chiuso al 31 dicembre 1994, è stata iscritta apposita riserva pari al saldo debitorio netto a titolo di apporto del Socio. Tale operazione ha anche comportato il ricalcolo degli interessi sul saldo debitorio compensato, che nel 1994

erano stati contabilizzati all'interno delle diverse poste creditorie e debitorie. Ciò ha determinato la configurazione di sopravvenienze attive e passive per un saldo positivo netto di 382,7 miliardi.

- 8.3. Copertura delle perdite a tutto l'esercizio 1994: l'azzeramento delle perdite appostate in bilancio, secondo le determinazioni adottate dall'Assemblea ordinaria nella seduta del 30 giugno 1995, è avvenuto con l'utilizzo delle seguenti riserve: a) Riserva per trasformazione in S.p.A. per 10.150.507 milioni; b) Contributi della CEE e di Enti pubblici per 104.799 milioni; c) Versamenti dello Stato per perdite pregresse per 420.000 milioni.
- 8.4. Le rimanenti variazioni consistono in: a) accantonamento per l'imposta sul patrimonio netto per 570.830 milioni a carico della Riserva per trasformazione in S.p.A. che trova contropartita nei fondi rischi e oneri; b) contributi per investimento erogati nell'anno dalla CEE e Enti pubblici per 217.705 milioni; c) versamenti dell'Azionista per il finanziamento di investimenti sotto forma di autorizzazione a contrarre prestiti per 554.866 milioni.
9. Fondo imposte: l'accantonamento riguarda in prevalenza l'imposta sul patrimonio netto prevista dal decreto legge 30 settembre 1992, n. 394, convertito nella legge 26 novembre 1992, n. 461, che, ritenendosi non dovuta, non è stata versata (2.057,1 miliardi).
10. Fondo mantenimento in efficienza infrastrutture: tale fondo, costituito a seguito della previsione della legge n. 538/93, ha introitato il netto ricavo dei prestiti (miliardi 1.200) contratti nell'anno, il cui servizio è a carico dello Stato ed è stato utilizzato per coprire le quote, di competenza dell'anno, di ammortamento e manutenzione della infrastruttura ferroviaria come risulta dalla voce A/5.a del conto economico (1.239,4 miliardi).
11. Fondo di ristrutturazione industriale: l'importo figurante nel passivo è quanto residua dello stanziamento originale di miliardi 3.500 dopo l'utilizzo effettuato per sostenere il costo straordinario per i prepensionamenti attuati dal 1993.
12. Fondo rivalutazione indennità di buonuscita: è stato interamente utilizzato mediante trasferimento al Fondo indennità di buonuscita di 700 miliardi e dei rimanenti 25 al Fondo rischi e oneri per il presunto onere relativo a richieste di riscatto in corso di esame.
13. Fondo per altri rischi e oneri: le principali poste sono le seguenti:
 - 13.1. Interessi per ritardati pagamenti (miliardi 108,2): sono interessi per ritardato pagamento di quanto dovuto dal Tesoro ai sensi dei contratti di programma e di servizio pubblico.
 - 13.2. Adeguamento fondo scorte ex Azienda (miliardi 255,5): in base all'esito iniziale della procedura per le rilevazioni di magazzino il fondo è stato ridotto di 90 miliardi con conseguente incremento nel conto economico delle sopravvenienze attive.
 - 13.3. Fondo INAIL: costituito nel 1994 a causa dell'obbligo di estendere ai propri dipendenti la disciplina ordinaria in materia di assicurazione contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali, è stato interamente utilizzato per il versamento della

- riserva matematica nei confronti dell'INAIL e dell'IPSEMA. La differenza non utilizzata pari a 91 miliardi ha dato luogo a sopravvenienze attive.
- 13.4. Fondo relativo al contenzioso: il fondo fronteggia oneri collegati al contenzioso del personale per 866,6 miliardi e nei confronti di terzi per 600,5 miliardi.
- 13.5. Fondo sostituzione e smaltimento traverse: è destinato a far fronte agli oneri derivanti dalla sostituzione di traverse in cemento armato precompresso risultate fessurate compreso anche l'onere relativo al loro smaltimento in quanto considerate rifiuto tossico e nocivo. Risulta utilizzato per 28,5 miliardi.
- 13.6. Fondo decoibentazione rotabili: è appostato per la rottamazione di rotabili coibentati con amianto. E' stato utilizzato per 10,5 miliardi.
14. Fondo indennità di buonuscita: in sede di rideterminazione del patrimonio netto, è stato costituito un fondo per l'iscrizione del debito maturato nei confronti del personale non più di competenza della soppressa OPAFS. Nell'esercizio si sono verificati incrementi pari a 1.046,8 miliardi e decrementi per indennità pagate o rimaste da pagare per 918,1 miliardi.
15. Debiti obbligazionari, verso banche e altri finanziatori: il saldo al 31 dicembre 1994 pari a miliardi 44.098,7 (formato dalla somma del totale debitorio di 41.964,1 più l'allineamento al cambio di 2.134,6 miliardi) è salito a fine 1995 a miliardi 46.464,7. Le movimentazioni riguardano: nuovi prestiti per miliardi 8.855,5; rimborsi per miliardi 6.281 e allineamenti incrementativi al cambio per miliardi 1.926,1.
16. Debiti verso Istituti di previdenza: Si tratta di ritenute a carico del personale e di contributi a carico del datore di lavoro rimaste da versare a fine anno. L'incremento della posta è determinato dall'iscrizione all'INAIL di tutto il personale F.S. avvenuta a dicembre 1995.
17. Altri debiti: il forte decremento è principalmente dovuto alla diminuzione dei debiti verso il Tesoro per il pagamento delle pensioni compensato con i crediti IVA (- 21.924,7 miliardi). La posta in questione rimane comunque la più elevata assommando a 4.594,3 miliardi.
18. Ratei e risconti passivi: i ratei passivi riguardano interessi su mutui maturati a fine esercizio e da pagare nel successivo, mentre i risconti passivi sono costituiti dalle spese ancora da sostenere per il ripristino delle opere danneggiate dall'alluvione del 1994 e dalla quota parte di proventi per canoni, affitti attivi e concessioni già riscossi, ma di competenza degli esercizi successivi.
19. Conti d'ordine: gli importi si bilanciano in miliardi 45.439,1 e comprendono:
- 19.1. Beni in consegna relativi al materiale rotabile di proprietà EUROFIMA in garanzia dei prestiti per miliardi 4.943,4.
- 19.2. Beni diversi in consegna per milioni 2.469.
- 19.3. Nuovi investimenti da realizzare previsti dal Contratto di programma con lo Stato, per miliardi 40.448,9 di cui miliardi 35.178,7 per investimenti; 2.434,1 da destinare alla ristrutturazione industriale e 2.836,1 per il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura. La copertura finanziaria si realizza per miliardi 1.607 con fondi già

provveduti e per miliardi 38.841,8 con fondi da provvedere con prestiti o con aumento di capitale e contributi.

19.4. Rischi per garanzie prestate a terzi per 21.801 milioni in occasione di un prestito EUROFIMA alla Società Cisalpino, collegata della F.S.

19.5. Beni in locazione finanziaria i cui canoni residui da pagare assommano a milioni 45.

19.6. Fondo di solidarietà per 22.573 milioni la cui gestione è stata trasferita dall'ex OPAFS.

Per quanto concerne l'esercizio 1996, gli elementi esposti tra le attività e le passività patrimoniali danno luogo alle seguenti osservazioni:

1. Immobilizzazioni immateriali: gli importi esposti sono iscritti al costo e al netto di quote di ammortamento costanti in cinque esercizi. L'incremento verificatosi nell'esercizio riguarda principalmente la riclassificazione dei costi per lavori in corso relativi ad immobilizzazioni immateriali precedentemente appostati tra le immobilizzazioni materiali in corso.
2. Immobilizzazioni materiali: sono iscritte al costo al netto degli ammortamenti. Il loro valore di carico è pari a miliardi 102.508,6 dal quale vanno detratti miliardi 22.317,2 per ammortamenti. In particolare, le immobilizzazioni in questione, ai loro valori netti di bilancio, si suddividono nelle seguenti voci: 1) Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale per miliardi 53.359,9; 2) Materiale rotabile, navi traghetto e impianti industriali per miliardi 11.430,4; 3) Attrezzature industriali e commerciali per miliardi 339,6; 4) Altri beni per miliardi 166,4; 5) Immobilizzazioni in corso e acconti per miliardi 14.895,1. Nell'esercizio sono state effettuate le seguenti cessioni: 1) ramo di azienda relativo al settore informatico alla Società TSF con realizzo di plusvalenze per 27.097 milioni; 2) attrezzature sanitarie alla Società Centro Diagnostico con realizzo di plusvalenze per 119 milioni; 3) progettazioni riguardanti l'alta velocità alla Società TAV con realizzo di plusvalenze per 2.707 milioni.
3. Immobilizzazioni finanziarie:
 - 3.1. Partecipazioni: sono valutate al costo, eventualmente rettificato per perdite permanenti di valore. Le partecipazioni in valuta estera sono valutate al cambio alla data di acquisizione. In particolare, le principali variazioni sono le seguenti: 1) Costituzione di Eurolog, nell'ambito di un progetto di riassetto complessivo del portafoglio nel settore della logistica integrata, mediante il trasferimento del complesso delle partecipazioni nel settore merci detenute direttamente da F.S. (ITACA per milioni 17.933; STM per milioni 43.817; Idrovie per milioni 700; Alpe Adria per milioni 100; CEPIM per milioni 377; Interporto Torino per milioni 400). Il valore di bilancio della nuova Società ammonta a milioni 176.258. 2) TAV: aumento di capitale per milioni 129.000. 3) TSF: conferimento del ramo d'azienda EDP per milioni 149.000. 4) ECP e Istituto San Paolo di Torino: trasferimento delle rispettive partecipazioni tra le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni, in

- attesa della loro vendita per un totale di milioni 260.900. 5) Metropolis: trasferimento delle partecipazioni in Romaduemila e Termini per un totale di milioni 98.500. L'accorpamento in Metropolis di tutte le attività nel settore dello sviluppo immobiliare ha comportato la messa in liquidazione di 18 società immobiliari regionali. Rimangono operative le Società Immobiliari Lazio e Lombardia.
- 3.2. Crediti verso imprese controllate: l'importo è costituito da finanziamenti infruttiferi delle FS alla TAV per la realizzazione del sistema Alta Velocità. Il rimborso di detti finanziamenti è previsto oltre i 5 anni.
- 3.3. Crediti verso altri: riguardano principalmente crediti verso il personale (miliardi 128,8) per l'integrazione di contributi per la riliquidazione dell'indennità di buonuscita, la cui riscossione avviene tramite trattenute mensili e per mutui ex OPAFS (miliardi 59) ora trasferiti alla Società a seguito della sua soppressione.
- 3.4. Crediti verso Tesoro per prestiti: a fine esercizio il loro importo è stato azzerato ai sensi dell'art. 2, comma 12, della legge 23 dicembre 1996, n. 662, che considera a tutti gli effetti debito dello Stato i mutui e i prestiti assunti dalle F.S. anche successivamente all'entrata in vigore della predetta norma, sulla base ed entro i limiti autorizzati da disposizioni di legge che ne pongano l'onere di ammortamento a totale carico dello Stato.
- 3.5. Impieghi Fondo pensioni: l'importo contabilizzato è costituito da depositi presso la Cassa DD.PP.
4. Rimanenze: l'incremento è causato dallo slittamento dei piani d'impiego per i quali si era provveduto all'acquisto dei materiali.
5. Crediti: sono suddivisi nelle seguenti poste: 1) Crediti verso clienti per miliardi 672,6; 2) Crediti verso imprese controllate per miliardi 350,3 dovuti in parte ai rapporti di natura commerciale ad eccezione di un finanziamento a breve per 100 miliardi concesso alla Società Fercredit e di un credito per 65,4 miliardi vantato nei confronti di EUROLOG a fronte della cessione delle partecipazioni detenute da F.S. nelle società del settore della logistica integrata; 3) Crediti verso imprese collegate per miliardi 9,2; 4) Crediti verso altri per miliardi 5.177,4. Le principali voci di quest'ultima posta riguardano i crediti verso l'Erario per 652,8 miliardi, i crediti verso il Tesoro per miliardi 3.640,8 (di cui solo per copertura del deficit del fondo pensioni miliardi 2.765,3), e debitori diversi per miliardi 606,9.
6. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni: tale voce comprende 112 miliardi relativi alla partecipazione in ECP, venduta al socio privato in data 31 gennaio 1997 al prezzo di 113,5 miliardi e 148,9 miliardi quale valore della partecipazione nella Società Istituto San Paolo di Torino, successivamente ceduta.
7. Disponibilità liquide: L'importo dei depositi bancari e postali (miliardi 3.203,8) comprende anche gli interessi maturati pari a miliardi 141,7. La disponibilità complessiva, compresi i conti correnti di Tesoreria, diminuita rispetto all'esercizio precedente, è stata influenzata

- dallo sblocco, da parte della Corte dei conti, dei trasferimenti del Tesoro a fronte delle rate di ammortamento prestiti e del versamento al medesimo dei contributi e delle ritenute operate al personale a favore del Fondo pensioni.
8. Ratei e risconti attivi: il forte decremento dei ratei attivi è causato dall'imputazione al Ministero del Tesoro dei debiti a medio e lungo termine; i risconti si riferiscono prevalentemente a premi di assicurazione.
 9. Patrimonio netto: le variazioni intervenute nel 1996 sono dovute a:
 - 9.1. Aumento del capitale sociale per 2.934 miliardi quale quota dell'aumento complessivo di 16.300 miliardi stabilito dall'Assemblea straordinaria del 7 marzo 1994.
 - 9.2. La riserva per trasformazione in S.p.A. è stata ridotta per 553,2 miliardi a titolo di accantonamento di natura prudenziale per l'imposta sul patrimonio netto prevista dal decreto legge n. 394/1992.
 - 9.3. Le rimanenti variazioni concernono i contributi per investimento erogati dalla CEE, dallo Stato e da Enti pubblici, nonché i versamenti dell'azionista sotto forma di autorizzazione a contrarre prestiti. Relativamente ai prestiti con rimborso a carico dello Stato, occorre rilevare che una parte del netto ricavo è stato appostato al Fondo mantenimento in efficienza infrastrutture, iscritto nell'ambito del Fondo rischi ed oneri in applicazione dell'art. 4, comma 4, della legge finanziaria 1994.
 10. Fondo imposte: il fondo ha registrato utilizzi per 24 miliardi per il pagamento dell'INVIM decennale. L'accantonamento cautelativo per l'imposta patrimoniale ammonta a 2.610,4 miliardi.
 11. Fondo mantenimento in efficienza infrastruttura: il fondo è stato incrementato con il netto ricavo di prestiti contratti con rimborso a carico dello Stato (1.450 miliardi) e interamente utilizzato insieme alla giacenza iniziale per coprire le quote di ammortamento dell'esercizio e le svalutazioni dell'infrastruttura ferroviaria. L'importo totale è esposto nel conto economico alla voce A/5.a.
 12. Fondo di ristrutturazione industriale: la riduzione registrata pari a miliardi 172,3 è stata utilizzata per coprire i costi di incentivazione dell'esodo anticipato. Il fondo residuo coprirà gli analoghi costi possibili in relazione di ulteriori processi di ristrutturazione.
 13. Fondo ferie non godute: si tratta di un fondo creato in sede di rideterminazione del patrimonio netto per ferie maturate e non godute. Il suo importo è adeguato al 31 dicembre 1996.
 14. Altri Fondi:
 - 14.1. Competenze al personale da definire: l'importo di 206,9 miliardi riguarda accantonamenti di costi di competenza 1996 derivanti dal rinnovo del contratto collettivo di lavoro.
 - 14.2. Partite relative a crediti nei confronti del Ministero del Tesoro: 1) Interessi per ritardati pagamenti (108,2 miliardi) per ritardi nel versamento di quanto dovuto per i contratti di programma e di servizio pubblico; l'accantonamento risale al 1993. 2)

- Conguagli contratto di programma e di servizio pubblico (183,1 miliardi) relativi all'esercizio 1994, iscritti tra i ricavi del bilancio 1995, non ancora corrisposti. 3) Personale in mobilità presso Enti pubblici territoriali (113,9 miliardi).
- 14.3. Fondo adeguamento scorte ex Azienda: costituito sin dalla trasformazione dell'Azienda in Ente pubblico economico è stato utilizzato per 27,7 miliardi con trasferimento al Fondo svalutazione rimanenze materie prime.
- 14.4. Fondo relativo al contenzioso: concerne il personale per 879,4 miliardi e i terzi per 1.048,9 miliardi.
- 14.5. Fondo sostituzione e smaltimento traverse: è destinato a far fronte agli oneri derivanti dalla sostituzione di traverse in cemento armato precompresso risultate fessurate compreso anche l'onere relativo al loro smaltimento in quanto considerate "rifiuto tossico e nocivo". Nell'esercizio è stato utilizzato per 59,1 miliardi.
- 14.6. Fondo decoibentazione rotabili: è appostato per la rottamazione di rotabili coibentati con amianto ritenuto particolarmente nocivo per la salute e per l'ambiente. Nel 1996 è stato incrementato per 227,6 miliardi per normative più restrittive intervenute ed utilizzato per interventi effettuati pari a 40,8 miliardi.
- 14.7. Fondo decremento cespiti: è stato costituito a fronte di possibili minusvalenze su investimenti in cespiti già in esercizio ed opere non ancora completate, la cui validità è attualmente in corso di verifica.
15. Trattamento di fine rapporto per lavoro subordinato: l'aumento è dovuto al passaggio, a decorrere dal 1° gennaio 1996, di tutto il personale al nuovo regime.
16. Fondo indennità di buonuscita: in sede di rideterminazione del patrimonio netto, è stato costituito un fondo per l'iscrizione del debito maturato nei confronti del proprio personale, non più di competenza della soppressa OPAFS, fino al 31 dicembre 1995.
17. Debiti obbligazionari, verso banche e altri finanziatori: il saldo al 31 dicembre 1995 pari a miliardi 46.464,7 è diminuito a fine 1996 a miliardi 596,4 per effetto dell'imputazione allo Stato dei debiti contratti da F.S. con ammortamento a totale carico del Tesoro.
18. Debiti verso imprese controllate: le partite principali riguardano l'apertura di un conto corrente operativo da parte di Italferr-Sis Tav per 190,2 miliardi, per decimi da versare a TAV per 90,3 miliardi e per la cessione di crediti da parte dei fornitori a Fercredit.
19. Altri debiti: il decremento è in massima parte attribuibile alla diminuzione dei debiti verso il Tesoro in quanto si è provveduto a versare mensilmente i contributi dovuti in qualità di datore di lavoro (- 1.105,5 miliardi) e dei debiti per prepensionamenti (- 211 miliardi).
20. Ratei e risconti passivi: la riduzione dei ratei passivi è determinata al mancato accertamento degli interessi maturati al 31 dicembre 1996 sui prestiti imputati al Tesoro.
21. Conti d'ordine: gli importi si bilanciano in miliardi 106.798,7 e comprendono:
- 21.1. Materiale rotabile di proprietà EUROFIMA che sarà trasferito a FS all'atto dell'estinzione dei relativi mutui per miliardi 4.945,1.
- 21.2. Il valore di beni diversi in consegna per miliardi 17,8

- 21.3. Beni in locazione finanziaria per milioni 43.
- 21.4. Rischi per garanzie prestati a terzi per miliardi 24.
- 21.5. Nuovi investimenti da realizzare con finanziamenti statali per miliardi 36.242,9, di cui miliardi 32.330,3 per investimenti, miliardi 1690,1 da destinare alla ristrutturazione industriale e miliardi 2.222,5 per il mantenimento in efficienza delle infrastrutture. La copertura finanziaria di tali investimenti è assicurata per miliardi 2.598,4 con fondi già provveduti e per miliardi 33.644,5 con aumenti di capitale e contributi futuri.
- 21.6. Fondo di solidarietà per miliardi 25,3
- 21.7. Ammontare dei debiti imputati al Ministero del Tesoro, al cambio del 31 dicembre 1996, in attesa dell'assenso da parte dei creditori al trasferimento del debito per miliardi 44.944,5.
- 21.8. Valore nozionale delle operazioni finanziarie di copertura (swap e opzioni) per miliardi 9.381,9.
- 21.9. Aumenti di capitale e altre fonti di finanziamento di investimenti stabiliti da disposizioni di legge per miliardi 11.217,2.

11.3 Il bilancio consolidato dell'esercizio 1995.

Il bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato è redatto ai sensi del decreto legislativo 9 aprile 1991, n. 127, concernente il recepimento della disciplina comunitaria in tema di presentazione dei bilanci di gruppo delle aziende commerciali e industriali. Il bilancio consolidato include i bilanci della Capogruppo e delle società nelle quali la Capogruppo detiene direttamente o indirettamente la maggioranza del capitale sociale ovvero esercita un'influenza dominante nell'assemblea ordinaria delle stesse. L'area di consolidamento del Gruppo riguarda principalmente i seguenti settori:

1. Settore trasporti su gomma (Gruppo Sogin) con la Società Capogruppo e con le Società operative della Sub-Holding SOGIN S.r.l., le quali, nell'esercizio in questione hanno incrementato i chilometri percorsi del 30%, passando dai 65 milioni del 1994 agli 83 milioni del 1995.
2. Settore trasporto merci multimodale (Gruppi STM-ITA.CA.). Nell'esercizio i due Gruppi merci (STM dedicato al coordinamento delle società operative intermodali e ITA.CA. società di coordinamento ed indirizzo per la gestione dei mezzi e degli impianti intermodali) hanno ottenuto risultati positivi nelle varie società operative. Gravano sulle due Capogruppo le situazioni negative rispettivamente delle società Omniaexpress e Interporto Vado I.O. per le quali è in corso un'azione di recupero e ristrutturazione.
3. Settore Agenzie di viaggio (Gruppo CIT) con le Società operative, sia in campo nazionale che internazionale, facenti capo alla Sub-Holding CIT S.p.A. L'andamento gestionale evidenzia ancora perdite di esercizio per l'attività interna, mentre le società estere producono risultati positivi.

4. Settore immobiliare, tramite la controllata METROPOLIS S.p.A., la controllata Romaduemila S.p.A. e le 20 Società Immobiliari Regionali costituite nel corso del 1994 con la partecipazione totalitaria della Capogruppo. In particolare la Società METROPOLIS svolge attività di sviluppo, valorizzazione e diversificazione del patrimonio immobiliare FS.
5. Settore trasporti alta velocità (TAV e Italferr-Sis.tav). La prima società è concessionaria della costruzione della rete ad alta velocità, mentre la seconda fornisce servizi relativi a piani di sviluppo, studi di fattibilità, studi su sistemi innovativi e nuove tecnologie, progettazione di massima ed esecutiva e studi di impatto ambientale.
6. Settore editoriale (Efeso S.p.A.). La società ha avviato la sua attività gestendo i contratti stipulati dalla Capogruppo che le sono stati ceduti nel gennaio 1995.
7. Settore finanziario (Fercredit S.p.A.). La società si occupa di operazioni di leasing e factoring, funzione quest'ultima rivolta principalmente nei confronti della Capogruppo, ma anche con incremento di operazioni attinenti a primarie società terze.

Nel corso dell'esercizio 1995 sono entrate a far parte del Gruppo le seguenti Società controllate:

- a) Sestante Sviluppo S.r.l.;
- b) Corriere Italia S.p.A.;
- c) Interporto di Vado - Intermodal Operator S.p.A.;
- d) Metropark S.p.A.;
- e) PRM Industriale S.p.A.

Le imprese incluse nel bilancio sono consolidate con il metodo dell'integrazione globale, che consiste nell'assunzione delle attività, delle passività, dei costi e dei ricavi nel loro ammontare complessivo, prescindendo dall'entità della partecipazione posseduta e nell'attribuzione ai soci di minoranza, in apposite voci del bilancio consolidato, della quota del patrimonio netto e del risultato di esercizio di loro spettanza. Le partecipazioni di controllo che svolgono attività dissimile, ovvero le Società collegate sulle quali la Capogruppo esercita, direttamente o indirettamente, una influenza significativa o detiene una quota di capitale tra il 20% (10% per le società per azioni quotate in borsa) e il 50% sono valutate con il metodo del patrimonio netto. Per quanto concerne i dati del Conto economico e dello Stato patrimoniale consolidati, si rinvia ai documenti contabili allegati alla presente relazione, stante la predominante consistenza dei dati già esposti relativi alla Società FS. Si espongono, invece, i dati contenuti nel prospetto di raccordo al 31 dicembre 1995, tra il bilancio delle Ferrovie dello Stato ed il bilancio consolidato, relativamente al risultato di esercizio e al patrimonio netto, per la sola quota di competenza del Gruppo.

Bilancio consolidato 1995	Patrimonio netto	Risultato di esercizio
Bilancio Ferrovie dello Stato S.p.A.	76.854.968	- 1.580.558
Risultati di esercizio delle Imprese consolidate al netto della quota di competenza di terzi	- 48.617	- 48.617
Patrimonio netto di competenza (escluso utile/perdita) delle imprese controllate e collegate al netto del valore di carico della partecipazione	134.823	
Riserva di traduzione	8.662	
Utili/perdite da consolidamento a nuovo	- 43.310	
Rettifiche di consolidamento dell'esercizio:		
- Elisione svalutazione partecipazioni	91.461	91.461
- Valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in imprese controllate e collegate	- 13.318	- 13.318
- Storno utili infragruppo	- 5.482	- 5.482
- Storno dividendi	- 2.325	- 2.325
- Ammortamento differenza di consolidamento	- 8.656	- 8.656
- Altre	2.113	2.113
Patrimonio netto del Gruppo	76.970.319	- 1.565.382
Patrimonio netto dei terzi	50.089	12.752
Totale Patrimonio netto consolidato	77.020.408	- 1.552.630

Per quanto riguarda l'elenco delle imprese incluse nel consolidamento con metodo integrale e l'elenco delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto si rinvia agli allegati 1 e 2 alla Nota integrativa al bilancio consolidato 1995.

11.4 Il bilancio consolidato dell'esercizio 1996.

Il bilancio consolidato include i bilanci della Capogruppo e delle società nelle quali la Capogruppo detiene direttamente o indirettamente la maggioranza del capitale sociale ovvero esercita un'influenza dominante nell'assemblea ordinaria delle stesse. L'area di consolidamento del Gruppo riguarda principalmente i seguenti settori:

1. Settore trasporti su gomma (Gruppo Sogin) con la Società Capogruppo e con le Società operative della Sub-Holding SOGIN S.r.l., le quali, nell'esercizio in questione hanno lievemente incrementato i chilometri percorsi principalmente nel settore del trasporto pubblico locale.
2. Settore logistica integrata (Gruppo Eurolog). Nel corso dell'anno sono state ricondotte nella sub-holding Eurolog S.p.A. (ex Sigma Cargo) le principali partecipazioni operanti nel settore (trasporto merci multimodale, gestione di terminali interni e portuali, servizi logistici, ecc.) e tra queste ITA.CA e STM. Il Gruppo ha realizzato nell'esercizio un fatturato consolidato di circa 571 miliardi, ma le predette Società chiudono il loro bilancio in perdita.

3. Settore Agenzie di viaggio e Tour Operator (Gruppo CIT e SAP S.r.l.). Nell'esercizio il Gruppo CIT ha subito una ristrutturazione dell'assetto commerciale attraverso la cessione di 54 agenzie di viaggio, conservando 24 agenzie. Anche la controllata SAP ha attuato una riorganizzazione aziendale che pur determinando una crescita della produttività per dipendente, non è stata sufficiente ad evitare risultati economici negativi.
4. Settore immobiliare (Metropolis S.p.A.). L'attività della Società ha prodotto nell'esercizio ricavi per FS pari a 372 miliardi per la gran parte riconducibile a dismissioni (210 miliardi) e ad affitti di alloggi commerciali (145 miliardi); è inoltre risultata aggiudicataria con altro operatore della gestione di 13.000 alloggi dell'INPDAP.
5. Settore trasporti alta velocità (TAV e Italferr-Sis.tav). La prima società nel corso del 1996 ha avviato la costruzione del nuovo collegamento ferroviario tra Bologna e Firenze che, unitamente alla costruzione della tratta Roma-Napoli e all'inizio delle opere relative ai nodi ferroviari delle stesse città porta a circa 300 chilometri la costruzione di nuove infrastrutture ferroviarie. Alla seconda, oltre al Progetto Alta Velocità, sono state affidate tutte le attività di FS nel settore degli investimenti infrastrutturali.
6. Settore finanziario (Fercredit S.p.A.). La società si occupa di operazioni di leasing e factoring, funzione quest'ultima rivolta principalmente nei confronti della Capogruppo, ma anche con incremento di operazioni attinenti a primarie società terze. Ha iniziato inoltre ad erogare finanziamenti ai dipendenti FS nella forma della cessione del quinto dello stipendio.

Nel corso dell'esercizio 1996 sono entrate a far parte del Gruppo le seguenti Società controllate:

- a) S.I.T. Siciliana Ingegneria dei Trasporti S.r.l.;
- b) STIFES S.p.A.;
- c) Nuova Logistica S.r.l.;
- d) M.T.N. Messaggerie Trasporti Nazionali S.p.A.;
- e) Termini S.p.A.

A seguito del riassetto del portafoglio sono invece uscite dall'area di consolidamento le seguenti partecipazioni di controllo:

- a) 18 Immobiliari regionali S.r.l.;
- b) EFESO Editoriale Ferrovie dello Stato S.p.A.;
- c) SEST Studi e Strategie per i trasporti S.p.A.;
- d) Omnia Express Sardegna S.r.l.;
- e) SNAT S.r.l.

Le imprese incluse nel bilancio sono consolidate con il metodo già descritto nel precedente paragrafo relativo all'esercizio 1995. Per quanto concerne i dati del Conto economico e dello Stato patrimoniale consolidati, si rinvia ai documenti contabili allegati alla presente relazione, stante la predominante consistenza dei dati già esposti relativi alla Società

FS. Si espongono, invece, i dati contenuti nel prospetto di raccordo al 31 dicembre 1996, tra il bilancio delle Ferrovie dello Stato ed il bilancio consolidato, relativamente al risultato di esercizio e al patrimonio netto, per la sola quota di competenza del Gruppo.

Bilancio consolidato 1996	Patrimonio netto	Risultato di esercizio
Bilancio Ferrovie dello Stato S.p.A	76.689.538	- 3.840.620
Quota di competenza del Gruppo degli utili/perdite delle società consolidate	- 39.065	- 10.596
Rettifiche di consolidamento dell'esercizio:		
- Elisione svalutazione partecipazioni	78.434	26.612
- Valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in imprese controllate e collegate	- 47.292	- 8.706
- Sorno utili infragruppo	- 76.405	- 64.197
- Sorno dividendi	- 1.967	- 1.389
- Ammortamento differenza di consolidamento	- 25.990	- 8.678
- Altre	18.646	11.285
Riserve per contributi da Enti pubblici ricevuti da società consolidate	3.471	
Riserva di consolidamento	140.876	
Riserva per differenze di traduzione	821	
Patrimonio netto del Gruppo	76.741.047	- 3.896.289
Patrimonio netto dei terzi	60.052	1.761
Totale Patrimonio netto consolidato	76.801.099	- 3.894.528

Per quanto riguarda l'elenco delle imprese incluse nel consolidamento con metodo integrale e l'elenco delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto si rinvia agli allegati 1 e 2 alla Nota integrativa al bilancio consolidato 1996.

12. Considerazioni finali.

Nel periodo gestorio preso in esame nella presente relazione, si è prodotta una preoccupante inversione di tendenza nell'opera di risanamento finanziario delle Ferrovie dello Stato. Infatti, le perdite conseguite, in costante diminuzione dal 1993 al 1995, sono di nuovo tornate a crescere in rilevante misura nel 1996.

La trasformazione in Società per azioni operata per le Ferrovie dello Stato era stata attuata per consentire il riallineamento dei risultati economico-finanziari, della qualità del servizio e delle potenzialità di sviluppo delle ferrovie italiane a quelle delle principali imprese ferroviarie europee, mediante una maggiore flessibilità gestionale, il riordino organizzativo e la responsabilizzazione manageriale. I risultati dell'ultimo esercizio e quelli previsti per il 1997, ugualmente deficitari, inducono ad esprimere un giudizio negativo sulla possibilità a breve

termine di attuare un concreto processo di risanamento diventato sempre più necessario, non solo in relazione all'esigenza di rendere più efficiente e meno onerosa per lo Stato la gestione del servizio di trasporto per ferrovia, ma anche di aprire alla concorrenza di imprese private il settore, così come richiesto dalle direttive comunitarie.

Determinante per il mancato raggiungimento del risanamento finanziario deve essere considerato il notevole incremento del costo del lavoro, nonostante la forte riduzione del personale impiegato, costo che rappresenta ancora nell'ultimo esercizio preso in considerazione oltre il 56 % dei costi della produzione. D'altra parte, la diminuzione dei dipendenti occupati non consente di ritenere più praticabili ipotesi di nuovi tagli occupazionali di qualche rilievo, stante anche il peggioramento della sicurezza dell'esercizio del trasporto che ha caratterizzato il 1997, problema questo che ha determinato da parte della Camera dei Deputati l'avvio di una indagine conoscitiva. La Corte dei conti deve pertanto rilevare come sia stata dispersa la ormai irripetibile occasione di riduzione dei costi operativi rappresentata dal massiccio esodo di personale, che condiziona pesantemente le pressanti esigenze di ammodernamento delle strutture e dei rotabili con gravi ricadute sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario. Particolare allarme desta poi il contenzioso fiscale in materia di imposta patrimoniale e di rimborsi I.V.A., che, per il suo rilevantissimo valore, rappresenta per la Società una grave minaccia per il suo funzionamento. Anche per queste vicende la Corte dei conti deve rilevare a carico degli Organi sociali e dei Ministeri competenti una preoccupante condotta minimizzatrice, che ha determinato la mancata attuazione di iniziative idonee alla loro risoluzione.

Vista, inoltre, l'entità delle ricorrenti perdite di esercizio di alcune Società del Gruppo, le Ferrovie dello Stato vanno sollecitate perché venga riesaminata l'opportunità di mantenere il proprio portafoglio azionario in alternativa alla gestione diretta delle attività necessarie allo svolgimento del proprio servizio ed alla conseguente dismissione delle partecipazioni non strategiche.

Nella precedente relazione la Corte dei conti aveva richiamato l'attenzione della Società sulla esigenza di stabilire idonee procedure in materia di assunzione dall'esterno di personale dirigente. In proposito, pur prendendo atto della comunicazione fornita dalla Società in merito all'adozione di opportune iniziative, si deve rilevare che le stesse non sono ancora approdate ad una fase compiuta tanto da determinare osservazioni critiche da parte del Collegio sindacale.

Ancora non confacente alle esigenze di una efficace vigilanza ministeriale sulla applicazione della Concessione e dei contratti di programma e di servizio pubblico appare la condotta del Ministro dei trasporti e della navigazione, che non ha ancora istituito l'Unità di controllo prevista per esercitare le funzioni di vigilanza sulle Ferrovie dello Stato, ai sensi dell'art. 1.13 della legge n. 537/1993. Tali ritardi hanno infatti impedito la presentazione al

Parlamento delle relazioni annuali che il Ministro dei trasporti e della navigazione deve rendere sullo stato di attuazione del contratto di programma ai sensi della legge 14 luglio 1993, n. 238.

La Corte dei conti deve infine censurare le seguenti vicende, per le quali invita gli Organi competenti ad adottare le opportune misure:

1. Mancata formalizzazione del Piano d'impresa con conseguente ritardo dei successivi interventi previsti dalla Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 30 gennaio 1997;
2. Carenze previsionali e possibile conseguente inconsistenza del *Business Plan* relativo alla ristrutturazione societaria per l'attuazione del Progetto Alta Velocità;
3. Vicenda relativa agli arbitrati per l'esercizio da parte del responsabile della Funzione Legale di attività tra loro incompatibili con conseguente violazione della normativa interna oltre che dei più elementari criteri di buona e trasparente gestione;
4. Assunzione quale dirigente con contratto di lavoro a tempo indeterminato di un Consigliere di amministrazione cooptato, contestualmente nominato Amministratore delegato;
5. Attribuzione con effetto retroattivo al Presidente e all'Amministratore delegato del compenso previsto dall'Assemblea sociale per i Consiglieri di amministrazione.

Vittorio Lorusso