

FERROVIE DELLO STATO S.p.A.

BILANCIO CONSUNTIVO DELL'ESERCIZIO FINANZIARIO 1995

Cariche Sociali

Consiglio di Amministrazione

<i>Presidente</i>	CRISCI Dr. Giorgio ⁽¹⁾
<i>Amministratore Delegato</i>	NECCI Avv. Antonio Lorenzo
<i>Consiglieri</i>	DE CESARIS Dr. Benedetto FIACCAVENTO Prof. Corrado PAOLILLO Dr. Mario

Collegio Sindacale ⁽²⁾

<i>Presidente</i>	MORRONI Dr. Valentino
<i>Sindaci effettivi</i>	GATTI Prof. Serafino ROSACE Prof. Santo ⁽³⁾
<i>Sindaci supplenti</i>	CAMPI Dr. Gianni VINCENTI Dr. Mario



¹ Il Dr. Giorgio CRISCI è stato nominato quale Consigliere di Amministrazione dall'Assemblea dei Soci del 30.06.1995, in sostituzione dell'Ing. Vittorio E. MUSSO.

Il Dr. Giorgio CRISCI è stato successivamente nominato (seduta consiliare dell'8.08.1995) quale Presidente del Consiglio d'Amministrazione a seguito delle dimissioni dalla carica del Dr. Benedetto DE CESARIS.

² L'Assemblea del 5.01.1996 ha deliberato - tra l'altro - il rinnovo del Collegio Sindacale, nominando alla carica di Sindaco effettivo e Presidente il Dr. Mario VINCENTI, confermando quali Sindaci effettivi il Prof. Serafino GATTI ed il Prof. SANTO ROSACE, e nominando quali Sindaci supplenti il Dr. Francesco BILOTTI ed il Dr. Ugo LA CAVA.

³ Il Prof. Santo ROSACE è stato nominato quale Sindaco effettivo dall'Assemblea dei Soci del 30.06.1995, in sostituzione dell'Avv. Agostino PISANI, dimessosi in data 2.01.1995 ed al quale era subentrato, ai sensi di legge, il Sindaco supplente Dr. Gianni CAMPI :

RELAZIONE SULLA GESTIONE

FERROVIE DELLO STATO

Società di trasporti e servizi per azioni

Relazione sulla gestione

Bilancio al 31/12/1995

A) INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE

A.1-CONDIZIONI OPERATIVE E SVILUPPO DELL'ATTIVITA'

I paesi industriali, dopo aver raggiunto nel 1994 considerevoli traguardi in termini di sviluppo economico, nel 1995 hanno registrato un generalizzato appannamento congiunturale a causa del prevalere di politiche monetarie e di bilancio, volte al contenimento delle spinte inflazionistiche e al risanamento degli squilibri della finanza pubblica, che ne hanno frenato la crescita.

Nel 1995 l'economia italiana ha beneficiato di un tasso di sviluppo più elevato rispetto agli altri paesi industriali: il PIL, in termini reali, ha registrato una crescita del 3,3% rispetto all'anno precedente, contro una media OCSE del 2,1% e dei paesi della Unione Europea del

2.6%. Sul piano congiunturale vi è da segnalare la frenata della crescita del PIL nel 4° trimestre 1995 con una perdita di slancio del sistema produttivo.

Sviluppo della domanda e andamento dei mercati in cui opera la società

Con il consolidarsi del ciclo economico ed il conseguente sviluppo degli scambi commerciali, il settore dei trasporti, nel 1995, ha registrato risultati positivi. La mobilità complessiva sul territorio nazionale ha segnato, per il secondo anno consecutivo, una decisa crescita.

In particolare, per quanto riguarda le Ferrovie dello Stato, la crescita del traffico merci è stata dell' 8,7% e quella del traffico viaggiatori dell' 1,6%.

Il continuo trend di crescita del settore merci è un segnale importante per il riequilibrio del bilanciamento del settore trasporti affetto da un cronico squilibrio a favore del trasporto su gomma. Così, nel 1995, il vettore ferroviario ha continuato a svolgere un ruolo da protagonista, tornando a porsi come valida alternativa all'autotrasporto che tuttavia continua ad avere un peso rilevante.

Sono stati firmati dall'Amministratore Delegato delle F.S. e dal Ministro dei Trasporti e della Navigazione il Contratto di Servizio Pubblico ed il Contratto di Programma rispettivamente il primo firmato in data 13.2.96 con validità triennale e fino al 31.12.96, ed il secondo firmato in data 23.3.96 con validità settennale e fino al 31.12.2000.

Andamento della gestione nei settori in cui opera la società

Il prodotto globale venduto dalle Fs, espresso dalla somma dei viaggiatori/km e delle tonnellate /km, è stato pari a 74,2 miliardi di UT (unità di traffico); questa cifra ha fatto registrare un aumento del 3,9% rispetto al 1994.

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.

I viaggiatori trasportati si sono attestati a 462,5 milioni e la percorrenza media, con 107 km, è rimasta invariata rispetto al 1994.

Gli introiti del traffico passeggeri sono cresciuti del 7,9% rispetto all'anno precedente; al riguardo occorre tener presente che dal 1° marzo 1995 le tariffe viaggiatori sono aumentate in media del 6%. E' il caso di ricordare che il prezzo per il trasporto dei viaggiatori in Italia è mediamente la metà di quello praticato negli altri paesi europei.

In sensibile crescita (+33,8%) i viaggiatori sui treni ETR-Pendolino, anche per una adeguata calibratura dell'offerta rispetto alla domanda che ha portato all'incremento dei treni/giorno in circolazione da 22 a 28. E' opportuno inoltre segnalare il buon incremento delle vendite di servizi a più alto valore aggiunto quali WL singoli, cuccette di 1a classe, ecc..

Settore merci

Anche nel 1995 i risultati realizzati in questa area hanno rappresentato un record storico confermando così l'affermarsi di una nuova stagione per il vettore ferroviario. Le tonnellate/km trasportate nel 1995 sono state di 24,5 miliardi ed hanno registrato una

crescita dell'8,7% rispetto all'anno precedente, anno in cui il traffico merci si era già accresciuto del 11,5%.

Lo sviluppo del traffico ha interessato sostanzialmente tutte le modalità e tipologie di trasporto anche a seguito della particolare attenzione posta dalle strutture aziendali preposte alla vendita sia al mercato interno che a quello internazionale.

Nel complesso gli introiti del traffico merci sono cresciuti del 9,7% rispetto al 1994.

La percorrenza media di una tonnellata di merci risulta leggermente diminuita rispetto al 1994: 300 km contro 306.

Risorse umane

Il personale delle Ferrovie dello Stato è in continua diminuzione; al 31 dicembre 1995 la consistenza è risultata di 126.061 unità (9.900 in meno rispetto al 31/12/94) mentre la consistenza media annua è stata di 128.104 unità (rispetto alle 140.396 del 1994). Dagli inizi del 1990 alla fine del 1995 la consistenza del personale FS si è ridotta di ben 80.617 unità, di cui circa 60.000 sono uscite dal ciclo produttivo aziendale attraverso lo strumento dei prepensionamenti.

La diminuzione del personale, combinata con l'aumento del traffico, ha determinato un sensibile aumento della produttività economica del lavoro che ha raggiunto le 571.500 unità di traffico/dipendente. Tale livello è immediatamente a ridosso di quello delle principali reti europee. Rispetto all'anno precedente, che già aveva fatto rilevare un aumento del 20,7%, l'aumento è stato del 12,2%.

Tra il 1987 ed il 1995 la produttività è più che raddoppiata, ma è a partire dal 1990, in coincidenza della consistente riduzione del personale, che la produttività del lavoro ha evidenziato, anno dopo anno, una forte crescita.

La qualità del servizio

Nonostante la riduzione del personale e lo sviluppo dell'offerta, sia sul piano qualitativo (cadenzamento, velocizzazioni) che quantitativo (+13% treni/km), che ha comunque provocato qualche difficoltà nei mesi di giugno e luglio 1995; la puntualità dei treni si è mantenuta sugli alti livelli raggiunti già fin dal 1994.

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 5 minuti. Nella fascia tra 0 e 15 minuti tali percentuali salgono, rispettivamente, all'88% ed al 97%.

Significativa la puntualità dei treni internazionali, dei quali quelli in uscita dall'Italia presentano valori più elevati rispetto a quelli in entrata (89% in uscita e 86% in entrata nella fascia da 0 a 5 minuti).

Per i treni merci di qualità il ritardo medio è stato di 33 minuti, con un lieve peggioramento rispetto al 1994.

Margine del valore della produzione

Il risultato economico dell'esercizio 1995 è, sotto il profilo prettamente gestionale, riassumibile nelle seguenti cifre aggregate (importi in miliardi di lire)

DESCRIZIONE	1994	1995
Valore della produzione	13.288	13.738
Costo del personale	(10.033)	(9.977)
Altri costi della produzione prima degli ammortamenti	(3.116)	(3.599)
Margine del valore della produzione prima degli ammortamenti	139	162
Ammortamenti	(2.713)	(2.863)
Margine del valore della produzione dopo gli ammortamenti	(2.574)	(2.701)

A.2 - AUMENTI DI CAPITALE SOCIALE

In data 7.3.1994 l'Assemblea straordinaria delle Ferrovie dello Stato S.p.A. deliberò di attuare in forma scindibile l'aumento del capitale sociale della Società da lire 42.417.892.391.000 a L. 58.717.892.391.000 mediante l'emissione di n° 16.300.000.000 di azioni ordinarie del valore nominale di L.1.000 cadauna riservate al socio Ministero del Tesoro nel termine di sei anni, da sottoscrivere entro il 31 gennaio di ciascun anno in relazione agli importi all'uopo stanziati con le leggi n°500/92, n°538/93 e n°725/94.

Per l'anno 1995 la sottoscrizione è stata di 1.485 miliardi a carico dello stanziamento della legge n°500/92.

Allo stato attuale, le leggi finanziarie 1994, 1995 e 1996 garantiscono la copertura dell'aumento di capitale sociale deliberato dalla citata Assemblea ancorchè vi siano state delle modifiche all'originario stanziamento ed ai tempi di versamento delle somme nel corso dei diversi esercizi. Si ritiene inoltre, che sulla base delle leggi finanziarie in commento si procederà ad aumentare ulteriormente il capitale sociale entro i limiti previsti dalle stesse leggi qualora non dovessero intervenire ulteriori modifiche.

A.3 - COSTI DELLA PRODUZIONE

I principali costi relativi alla gestione operativa si possono qui di seguito evidenziare (valori in miliardi di lire):

DESCRIZIONE	1994	1995	Variazioni %
Costo del personale	10.033	9.977	(0,55)
Costo per materie prime, sussidiarie, ecc.	781	856	9,56
Costo per servizi	1.969	2.167	10,07

Personale

Il costo del personale è passato da 10.033 miliardi nel 1994 a 9.977 miliardi nell'esercizio 1995 con una diminuzione di 56 miliardi. Tale risultato scaturisce essenzialmente dall'effetto differenziale tra il maggior costo a causa dei trascinamenti connessi all'ultima tranche del contratto dei ferrovieri 1993/95 ed il minor esborso, per l'attuazione ai sensi

della legge 141/90, del 9° provvedimento di prepensionamento del personale con decorrenza 30.5.95 che ha interessato n° 10.759 unità.

Inoltre nel 1995 è proseguito il ricorso a processi di riqualificazione del personale in vari settori aziendali con l'obiettivo di ottenere il riequilibrio quali-quantitativo e l'ottimizzazione delle risorse.

La politica di assunzione ha visto confermato il blocco del turnover e si è proceduto alle sole assunzioni scaturite da obblighi legislativi od a seguito di contenzioso giudiziario.

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

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

Il totale relativo a questo comparto passa da 781 miliardi nel 1994 a 856 miliardi nel 1995.

La suddetta lievitazione è in parte collegabile alla spesa per l'energia elettrica prelevata in Alta Tensione per le esigenze di trazione la quale ha risentito, da una parte degli aumenti derivanti dal rinnovo della convenzione con l'ENEL e, dall'altra, delle azioni tecniche di gestione coordinata dalla rete in Alta Tensione delle F.S. che hanno comunque consentito di attestare la spesa complessiva intorno ai 162 miliardi di lire a fronte di un consumo di 4.655 mil. di kwh.

Per quanto riguarda la gestione delle scorte è stato avviato il piano di riorientamento dei flussi fisici delle scorte e di chiusura dei Magazzini Compartimentali, con significativi effetti sulla riduzione dei costi di handling e sulla liberazione di aree e risorse da mettere a disposizione. Inoltre è stata predisposta ed attuata la procedura per l'integrazione tra la programmazione dei lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria e la generazione dei fabbisogni di materiali, al fine di razionalizzare ed ottimizzare i processi di acquisizione delle forniture e della gestione delle scorte.

Costo per servizi

Nel comparto in esame si registra un incremento del 10% nonostante una contrazione dei costi in alcuni settori e fra questi quello relativo alla manutenzione ed agli appalti.

A.4 - VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione è dettagliato come segue:

DESCRIZIONE	1994	1995	Variazioni %
Prodotti del traffico viaggiatori	5.586	6.042	8.2
Prodotti del traffico merci	1.491	1.594	6.8
Prestazioni a terzi, vendite,.....	403	439	8.9
Variazione lavori in corso su ordinazione	(1)	6	-
Incremento immobilizzazioni per lavori interni	771	752	(2.5)
Altri ricavi e proventi	5.038	4.905	(2.6)
Totale valore della produzione	13.288	13.738	3,38

Come emerge dalla tabella sopra riportata l'incremento dei ricavi appare particolarmente importante nel comparto dei ricavi tipici dell'attività di trasporto di passeggeri e merci a discapito della contrazione emergente degli altri proventi gestionali. Tutto ciò conferma la validità delle azioni di sviluppo e risanamento avviate dalla Società.

A.5 - GESTIONE FINANZIARIA

Nel corso dell'esercizio 1995, 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 i prestiti in scadenza.

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

Prestiti e mutui tramite banche od istituti di credito mobiliare	Lit/mld	3 767
Rifinanziamenti di prestiti in scadenza	"	4 533
Prestiti tramite la società partecipata Eurofima	"	556
TOTALE	Lit/mld	8.856

Questo importo si compone di 7.100 miliardi di lire domestiche, di 1.750 miliardi di Eurolire e 4 milioni di Franchi Svizzeri.

Proseguendo nella strategia iniziata nello scorso esercizio, sono stati realizzati due prestiti per complessivi 600 miliardi, destinati ad investimenti non finanziati dal contratto di programma e che non hanno la garanzia dello Stato. Alla fine dell'anno è stato firmato un prestito di 1.000 miliardi senza garanzia dello Stato, organizzato da Mediobanca e non ancora utilizzato.

Per quanto attiene la composizione dell'indebitamento in essere al 31 dicembre 1995, che ammonta a 46.465 miliardi di lire, il 68,82% è rappresentato da lire domestiche, il 13,8% da Eurolire, mentre il rimanente 17,38% è in valuta estera (FrSv; USD e ECU).

Il costo dell'indebitamento è risultato pari al 10,54%.

Per la prima volta si sono poi realizzati prestiti con la Banca Europea degli Investimenti per 1.200 miliardi di Eurolire a 15 anni, finalizzati a specifici investimenti per il Mezzogiorno e per l'asse ferroviario del Brennero.