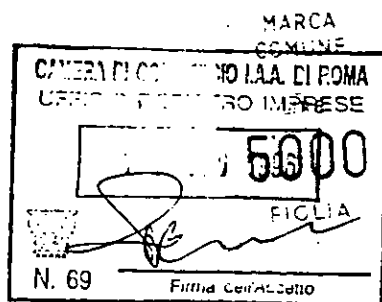


BILANCIO CONSOLIDATO

Gruppo Ferrovie dello Stato



Bilancio consolidato al 31/12/1995

- ◆ Relazione sulla gestione
- ◆ Bilancio al 31/12/1995
- ◆ Relazione del Collegio Sindacale

GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

BILANCIO CONSOLIDATO CHIUSO IL 31/12/1995

Relazione sulla gestione

Signori Azionisti,

con il 31 dicembre 1995 si chiude il secondo bilancio consolidato di Gruppo che permette di visualizzare, nei suoi termini allargati, la situazione patrimoniale finanziaria ed economica di tutte le imprese che rientrano nell'area di consolidamento.

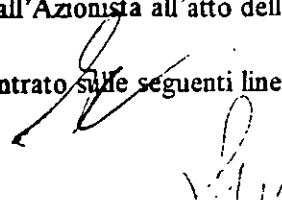
Inoltre, la predisposizione del bilancio consolidato costituisce momento fondamentale per presentarVi, oltre ai dati quantitativi di bilancio, anche le strategie del Gruppo ed altri elementi qualitativi della struttura, ancorché, come già rilevato in passato, i valori espressi dalla Capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. assumono certamente carattere di preponderanza rispetto al totale delle Società controllate incluse nell'area di consolidamento.

Il bilancio di Gruppo chiude con una perdita di 1.565.382 milioni contro 2.645.924 milioni del 1994.

PROFILI EVOLUTIVI E STRATEGIE

In primo luogo si segnala che la Capogruppo, con lo scadere del 31 dicembre 1995, ha completato il percorso di attuazione del Piano d'impresa 1993-1995, approvato dall'Azionista all'atto della trasformazione dell'impresa in società per azioni.

In particolare il perseguimento degli obiettivi di risanamento e sviluppo si è concentrato sulle seguenti linee di attività:

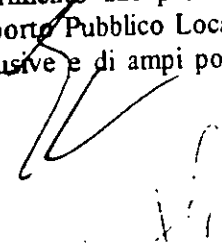


- la ristrutturazione della gestione delle risorse. Sul punto si ricorda che il processo di ristrutturazione avviato nel 1993 ha comportato un ridimensionamento del personale di circa 22.000 unità rispetto alle consistenze del 31 dicembre 1992;
 - il miglioramento degli indici di puntualità. In particolare nel triennio si è registrata una crescita dell'indice che è passato, con riferimento al trasporto viaggiatori, dal 77% del 1992 all'86% del 1995;
 - lo sviluppo di nuove politiche commerciali per meglio rispondere alle esigenze della domanda e per attrarre quote di mercato verso il settore ferroviario. Più in dettaglio il 1995 ha registrato il raggiungimento di valori più elevati di domanda soddisfatta, anche in controtendenza rispetto all'andamento delle principali ferrovie europee, che invece, hanno evidenziato negli ultimi anni una crisi di mercato particolarmente visibile;
 - la più efficace gestione del patrimonio immobiliare e delle attività diversificate. Dopo il completamento della catalogazione dei cespiti immobiliari è stato avviato il processo di vendita di parte di essi in aderenza alle attuali disposizioni legislative.
- Peraltro, in presenza di un allungamento dei tempi previsti per la dismissione, la Capogruppo ha proceduto ad adeguare i canoni di locazione dell'intero patrimonio abitativo.
- Inoltre, con riferimento alle attività diversificate si segnala l'internalizzazione delle attività produttive collaterali e/o complementari al servizio ferroviario; più specificamente ci si riferisce alle fasi di manutenzione dell'infrastruttura ed all'assemblaggio dei semilavorati per la suddetta attività di manutenzione. Si è proceduto, infine, alla definizione di modelli di sfruttamento dei network per le principali stazioni della rete (catene alberghiere, ristorazione) congiuntamente con soggetti imprenditoriali dei rispettivi settori;
- la realizzazione degli investimenti per lo sviluppo della capacità infrastrutturale e l'ammodernamento ed il potenziamento del parco rotabili. Come più ampiamente illustrato nel prosieguo della presente relazione, significativi sono stati gli sforzi compiuti in tutto il triennio, ed ancora più importanti appaiono gli obiettivi previsti in futuro, volti al potenziamento di tutta la rete, per venire incontro ad una domanda di servizi via via più esigente.

Volgendo l'attenzione ai profili evolutivi e strategici delle altre realtà aziendali che operano nei diversi settori di intervento del Gruppo si possono trarre le seguenti considerazioni.

Trasporti su gomma (Gruppo Sogin)

Il settore dei trasporti su gomma, che fa capo al Gruppo Sogin, è stato interessato, da un punto di vista organizzativo, dall'approfondimento delle problematiche tendenti ad inquadrare le aziende interessate nel più ampio scenario delle opportunità offerte dagli specifici comparti del mercato in cui esse operano. Ciò allo scopo di disegnare, con la migliore approssimazione possibile, una linea strategica per il futuro del Gruppo, anche alla luce delle possibili tendenze evolutive del comparto in riferimento alle profonde variazioni che la recente legge finanziaria ha introdotto nel regime del TPL (Trasporto Pubblico Locale) con il trasferimento alle Regioni ed agli Enti locali di numerose competenze esclusive e di ampi poteri decisionali.



Nonostante questo quadro di riferimento, che presenta dei profili di incertezza, si rileva un miglioramento dell'efficienza operativa oltre alla messa a punto di meccanismi di gestione dei servizi automobilistici di trasporto di persone per la Capogruppo attraverso un più efficace raccordo con il sistema ferroviario.

Nel gruppo Sogin si evidenzia, inoltre, un incremento dei chilometri percorsi del 30%, passando dai 65 milioni del 1994 agli 83 milioni circa del 1995.

Per il futuro il Gruppo manifesta l'intenzione di estendere l'attività nel campo della navigazione passeggeri veloce su tratte di particolare intensità unitamente allo sviluppo dell'intermediazione attiva dei noleggi di autobus e dell'offerta di servizi per il trasporto celere di merci non ingombranti, collettame e plichi, per poter sfruttare al meglio la vasta rete di autolinee che il Gruppo possiede.

Settore trasporto merci multimodale (Gruppi STM-ITA.CA.)

Nel corso del 1995, i due Gruppi Merci (STM dedicato al coordinamento delle società operative intermodali, organizzate per filiera logistica, e ITA.CA., società di coordinamento e di indirizzo per la gestione dei mezzi e degli impianti intermodali) hanno ottenuto forti risultati positivi, commerciali e di ricavo, in tutte le società operative, soprattutto intermodali (Cemat - Italcontainer - Serfer - OTS - Società di Gestione di Raccordi ed Interporti).

Gravano pur tuttavia su STM e su ITA.CA. i risultati negativi di due società: Omniaexpress e Interporto di Vado I.O., collegate nell'ordine alle due capogruppo.

Mentre per Omniaexpress, controllata da STM, è in corso una forte azione di recupero e ristrutturazione che dovrebbe consentire nel 96/97 il pieno risanamento e il ritorno all'utile di tutte le attività logistiche, per Interporto di Vado I.O., controllata da ITA.CA., è in corso la soluzione del doppio aspetto: le attività operative di ITA.CA., quali saranno definite nel corso del 96, e la ristrutturazione e la conversione di Interporto di Vado I.O. a terminal per merci generiche che dovrebbe consentire la realizzazione di utili significativi, nel sistema portuale tirrenico, entro il 97/98.

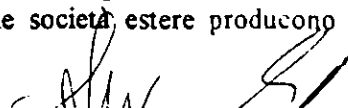
Settore agenzie di viaggio (Gruppo CIT)

L'attività del Gruppo CIT consiste nella vendita di biglietti FS, non in esclusiva e con divieto di subappalto, in Italia ed all'Estero, con propria rete di vendita, minimo garantito, obbligo di promozione e sviluppo del traffico ferroviario e di collaborazione nella predisposizione della pubblicità FS; i rapporti commerciali e promozionali tra CIT e FS sono basati su una apposita convenzione che ne regola le modalità operative.

Nel corso del 1995 è continuata l'attività di vendita e promozione del prodotto ferroviario sia a livello internazionale che in Italia. In particolare, per quanto riguarda l'attività all'estero, CIT in qualità di agente ufficiale FS ha continuato l'attività promozionale che si è sviluppata soprattutto in Sud America ed in Nord America. Sul piano commerciale la vendita di biglietteria all'estero, sia del prodotto FS che di altre reti Europee, si è aggirata intorno ai 45, 4 miliardi di lire.

In Italia lo sviluppo della rete agenziale di CIT Viaggi Srl ha consentito un aumento delle vendite di biglietteria ferroviaria che ha comportato un giro d'affari complessivo di 28 miliardi di lire.

Più in dettaglio si rileva che l'andamento gestionale manifesta una diversa configurazione a seconda che si consideri l'attività agenziale interna da quella estera. In particolare, mentre la prima evidenza ancora delle perdite di esercizio (ancorché più contenute rispetto al passato) le società estere producono risultati positivi.



Nel suo insieme, tuttavia, l'attività svolta in Italia e all'estero ha manifestato delle difficoltà operative, in grado di esercitare una sensibile azione frenante sulla crescita del Gruppo.

Sul fronte nazionale, nonostante le strutture organizzative interne fossero state profondamente ridefinite in un modello aziendale innovativo rispetto al passato, i risultati economici non appaiono allineati alle prospettive di redditività potenzialmente ottenibili.

Settore trasporti alta velocità (TAV e Italferr-Sis.tav)

Il 1995 ha fatto registrare nel Paese una forte e generalizzata accentuazione dell'interesse verso il settore vitale delle infrastrutture, con particolare riferimento ai progetti rivolti al sistema ferroviario ad alta velocità.

Il percorso evolutivo del progetto e della missione affidata a TAV ha registrato nel corso dell'esercizio appena concluso un punto di svolta di fondamentale rilievo strategico per effetto dell'approvazione, da parte del concedente Ferrovie dello Stato, del nuovo schema di sfruttamento commerciale del sistema AV. Per il 1996 l'impegno della società in oggetto tenderà a consolidare i propri obiettivi costitutivi, attraverso l'accelerazione della fase permessuale e dei lavori di costruzione e la raccolta di capitali da destinare al finanziamento dell'investimento.

Nel breve periodo si prevede di avviare l'attività di costruzione delle tratte Bologna-Firenze, Milano-Bologna e Milano-Torino.

Avuto riguardo al campo dell'ingegneria ferroviaria, sia convenzionale sia dell'alta velocità che fa capo alla controllata Italferr-Sis T.A.V., si segnala il raggiungimento di un utile di periodo, ancorché inferiore all'esercizio precedente.

In dettaglio i servizi offerti dalla società comprendono: piani di sviluppo, studi di fattibilità, studi su sistemi innovativi e nuove tecnologie, progettazione di massima ed esecutiva, studi di impatto aziendale ecc.. Tali servizi si collocano all'interno del Gruppo Ferrovie dello Stato quale variabile strategica nel processo di ristrutturazione e sviluppo delle Ferrovie Italiane.

Si rileva infine che nel corso del 1995 si sono registrati ritardi e slittamenti dei programmi aziendali che hanno inciso sfavorevolmente sui margini operativi, i quali, pertanto, permangono di segno negativo.

Nel futuro la controllata perseguirà gli obiettivi strategici di riferimento, approfondendo i rapporti già avviati con le amministrazioni governative coinvolte nelle politiche dei trasporti, proseguendo nella politica di alleanze con partner qualificati, intraprendendo accordi commerciali per lo sviluppo di aree di business di comune interesse con altri Paesi.

Settore editoriale (Efeso S.p.A.)

La Società rivolta al settore editoriale, pubblicitario, promozionale e di merchandising, ha avviato la sua attività gestendo i contratti stipulati dalla Capogruppo che le sono stati ceduti nel gennaio 1995.

Nel corso dell'anno appena trascorso sono state realizzate numerose iniziative pubblicitarie istituzionali e di prodotto attraverso l'utilizzo di tutti i canali di comunicazione disponibili, i quali hanno determinato notevoli ritorni di immagine all'intero Gruppo.

L'attività promozionale del marchio Ferrovie dello Stato è proseguita con la realizzazione di due testate giornalistiche mensili distribuite sia sui treni che in abbonamento.

Settore finanziario (Fercredit S.p.A.)

I positivi risultati raggiunti nel corso del 1995 sono stati perseguiti contestualmente al manifestarsi di segni di ripresa emersi nel settore. In particolare l'attività di leasing e di factoring ha generato una notevole crescita sia dei contratti conclusi sia del turnover.

In entrambi i comparti dell'intermediazione finanziaria si vanno evidenziando alcuni aspetti strutturali degni di attenzione, quali: il progressivo grado di concentrazione del mercato in capo a pochi operatori di elevato standing a scapito delle imprese marginali. Sotto altro profilo si evidenzia la riduzione dei tassi di interesse praticati dal mercato interbancario alla propria clientela che si è riflessa in una contestuale erosione dei margini di redditività complessivi.

Nel settore del factoring, dove la redditività appare di maggiore interesse, si nota il ruolo preminente assunto dalla componente del servizio di gestione del credito rispetto alla mera intermediazione finanziaria. In questa direzione si è ovviamente orientata Fercredit, operando come captive del Gruppo Ferrovie dello Stato, cercando di ottimizzare il servizio reso alla clientela grazie anche al supporto fornito dalle strutture della controllante.

Si rileva inoltre, un importante incremento della quota di operazioni svolta al di fuori del mercato captive ed in particolare nei confronti di primarie società clienti.

Nel corso dell'esercizio si è provveduto a mettere a punto, d'intesa con le competenti strutture della Capogruppo, le procedure operative ed informatiche per l'avvio dell'attività di "consumer credit" rivolta ai dipendenti della Capogruppo stessa. Sul punto si comunica che nel mese di febbraio 1996 sono stati erogati i primi finanziamenti nella forma della cessione del quinto dello stipendio.

I buoni risultati raggiunti nel 1995 lasciano intravedere un incremento positivo anche per l'esercizio in corso.

A) INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE

A.1 - CONDIZIONI OPERATIVE E SVILUPPO DELL'ATTIVITÀ

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 Capogruppo

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 la Capogruppo, 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 in data 13.2.96 con validità triennale (fino al 31.12.96) ed il secondo in data 23.3.96 con validità settennale (fino al 31.12.2000).

Andamento della gestione nei settori in cui opera il Gruppo

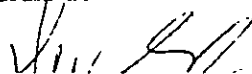
Il prodotto globale venduto della Capogruppo, espresso dalla somma dei viaggiatori/km e delle tonnellate /km, è stato pari a 74,2 miliardi di UT (unità di traffico); questa cifra ha fatto registrare un aumento del 3,9% rispetto al 1994.

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. Vi è inoltre da 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 della Capogruppo 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.

Per quanto concerne l'andamento gestionale delle principali imprese che operano all'interno del Gruppo si fa rimando a quanto già espresso in precedenza nell'ambito dei profili evolutivi e gestionali del Gruppo.

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 del Gruppo 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	13.745	14.298
Costo del personale	(10.252)	(10.240)
Altri costi della produzione prima degli ammortamenti	(3.379)	(3.893)
Margine del valore della produzione prima degli ammortamenti	114	165
Ammortamenti	(2.752)	(2.957)
Margine del valore della produzione dopo gli ammortamenti	(2.638)	(2.792)

Dalla comparazione ed analisi sopra evidenziati si evidenzia una crescita del valore della produzione di gruppo del 4%, ed una contestuale riduzione del costo del personale; tuttavia l'aumento del volume degli ammortamenti associato con il lievitare degli altri costi gestionali (ascrivibili principalmente alla Capogruppo) ha generato un peggioramento del margine negativo della produzione di circa 154 miliardi.

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 L. 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 ancorché 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 di seguito evidenziare (importi in miliardi di lire).

DESCRIZIONE	1994	1995	Variazioni %
Costo del personale	10.252	10.240	(0,1)
Costo per materie prime, sussidiarie, ecc.	833	914	9,7
Costo per servizi	2.164	2.348	8,5

Personale

Il costo del personale è passato da 10.252 miliardi del 1994 a 10.240 miliardi con un decremento di 12 miliardi. Tale trend positivo scaturisce dall'effetto differenziale, maturato in seno alla Capogruppo, tra il maggior costo a causa dei trascinamenti connessi all'ultima tranche del contratto dei ferrovieri 1993/95 ed il minor esborso derivante dal 9° provvedimento di prepensionamento del personale, che ha interessato n. 10.759 unità.

A livello di Gruppo la suddetta diminuzione è in parte compensata dalla crescita del costo manifestatasi in capo alle imprese controllate, ed in particolare alla società SITA SpA.

Più in generale si rileva che è proseguito, nel 1995, il ricorso a processi di riqualificazione del personale in vari settori aziendali di molte società del Gruppo con l'obiettivo di ottenere il riequilibrio quali-quantitativo e l'ottimizzazione delle risorse.

In ordine alla sola controllante si segnala che la politica di assunzione ha visto confermato il blocco del turnover e si è proceduto alle sole assunzioni dovute per obblighi legislativi od a seguito di contenzioso giudiziario.

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

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

Il totale passa da 833 miliardi nel 1994 a 914 miliardi nel 1995.

La spesa per l'energia elettrica prelevata in Alta Tensione ha risentito degli aumenti derivanti dal rinnovo della convenzione con l'ENEL il cui impatto si è comunque riusciti a contenere con azioni tecniche di gestione coordinata della rete.

Per quanto riguarda la gestione delle scorte della Capogruppo 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 movimentazione e sulla liberazione di aree e risorse.

A.4 - VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione è dettagliato come segue:

DESCRIZIONE	1994	1995	Variazioni %
Prodotti del traffico viaggiatori	5.648	6.125	8,4
Prodotti del traffico merci	1.452	1.537	5,9
Prestazioni a terzi, vendite,.....	633	683	7,6
Variazione rimanenze di prodotti in corso di lavorazione	1	0	-
Variazione lavori in corso su ordinazione	0	7	-
Incremento immobilizzazioni per lavori interni	835	822	(1,6)
Altri ricavi e proventi	5.176	5.124	(1)
Totale valore della produzione	13.745	14.298	4

Come si vede dalla tabella soprariportata l'incremento appare particolarmente importante nel comparto dei ricavi tipici dell'attività di trasporto di passeggeri e merci, a discapito della contrazione emergente dagli altri proventi gestionali. Tutto ciò conferma la validità delle azioni di sviluppo e rinnovamento avviate sia dalla Capogruppo sia da parte delle altre imprese operanti nel Gruppo.

A.5 - GESTIONE FINANZIARIA

All'interno del Gruppo la gestione finanziaria è fortemente caratterizzata dalle strategie poste in essere dalla Capogruppo, la quale nel corso dell'esercizio e relativamente al finanziamento degli investimenti, ha contratto prestiti per un importo complessivo di 8.856 miliardi di lire, dei quali 4.533 destinati a rifinanziare i prestiti in scadenza.

In particolare 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 della Capogruppo in essere al 31 dicembre 1995, che ammonta a 46.465 miliardi di lire, per il 68,82% è rappresentato da lire domestiche, per 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%.

Inoltre per la prima volta sono stati contratti 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.

Nell'ultima parte dell'anno si sono originate le condizioni per il collocamento di un prestito obbligazionario di notevole importo (2.000 miliardi di lire) sul mercato domestico il cui lancio e realizzo si è finalizzato nei primi mesi del 1996.

A.6 - INVESTIMENTI

Anche la politica degli investimenti realizzata nel corso del 1995 è strutturalmente riconducibile alla Capogruppo le cui linee di intervento vengono nel seguito tratteggiate.

Stato di attuazione degli interventi previsto nel piano degli investimenti

L'attuazione degli interventi previsti nel piano degli investimenti ha comportato una spesa complessiva nel triennio 1993/95 di circa 17.600 miliardi di lire riferita ad esborsi di cassa per opere in corso, per l'acquisizione di nuovo materiale rotabile, agli anticipi finanziari effettuati alla TAV per il sistema italiano dell'alta velocità ed alla ristrutturazione industriale. Sulla residua disponibilità finanziaria, pari a 37.000 miliardi di lire, circa 9.000 miliardi di lire sono riferiti ad investimenti in corso di progettazione e i restanti 28.500 miliardi di lire sono riferiti ad interventi affidati o in corso di affidamento.

Realizzazione e potenziamento delle infrastrutture

I principali interventi sono stati:

- Realizzazione o completamento di tre scali merci;
- Raddoppio, quadruplicamento, varianti e ripristini su diverse linee;
- Attivazione della trazione elettrica nel tratto Mola-Monopoli della linea Bari- Lecce;
- Ulteriore estensione del sistema di controllo centralizzato del traffico;
- Attivazione di 51 nuovi apparati centrali elettrici.

L'ammontare complessivo degli investimenti tecnici nell'esercizio 1995 è stato pari a miliardi 4.670.

B) INFORMAZIONI DI CARATTERE PARTICOLARE

B.1 - ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Oltre a quanto già accennato con riferimento alle attività di ricerca e sviluppo realizzate dalle principali società rientranti nell'area di consolidamento, nel seguito sono esposti alcuni dettagli riguardanti tali attività da parte della controllante.

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

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

Indagini e sperimentazione su materiali ed infrastrutture

L'attività di routine ha riguardato le prove, i controlli, gli studi e le sperimentazioni relative a tutte le componenti dell'impianto ferroviario oltre naturalmente alle omologazioni di materiali e prodotti. Sono da segnalare l'approfondimento delle tematiche relative all'Alta Velocità ed alcune sperimentazioni di ottica ed illuminotecnica.

Ambiente ed inquinamento

Sempre maggiore l'attenzione destinata a questo settore che ha visto l'Istituto impegnato in monitoraggi della qualità dell'aria e del fonoinquinamento; importanti sperimentazioni sono state condotte nelle due principali direttrici di intervento ovvero l'inquinamento elettromagnetico e quello acustico, in particolare per quanto riguarda le problematiche dell'Alta Velocità. Continua inoltre l'attività del Gruppo Speciale Ispettivo per l'amianto.

Sicurezza e trasporto materiali pericolosi e radioprotezione

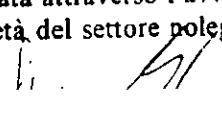
E' proseguita l'attività di normazione di sicurezza unitamente ad una attiva partecipazione a gruppi internazionali per le tematiche sul trasporto di merci pericolose.

Altre realizzazioni di settore

Mentre sono state progettate normative di supporto per l'introduzione e la diffusione di nuove tecnologie quali il sistema ATC ed il collegamento via radio terra-treno a 900 Mhz, è proseguito lo sviluppo dei sistemi informativi di supporto alla circolazione dei treni, sia per i sistemi in esercizio che per quelli in fase di sviluppo, fra i quali si deve segnalare il SISCT (sistema integrato di supervisione della circolazione dei treni); sono inoltre in fase di progettazione sistemi specifici di informazioni al pubblico.

Anche per le infrastrutture sono state sviluppate diverse procedure informatiche con l'obiettivo di rendere sempre più efficiente la gestione della manutenzione "on condition"; da segnalare tra questi la diffusione del "progetto Archimede".

Infine, con riferimento al Gruppo Sogin l'attività di ricerca e sviluppo si è realizzata attraverso l'avvio di trattative per l'acquisizione dei rami di azienda facenti capo ad una primaria società del settore puleggio.



nonché di alcune importanti imprese di TPL operanti in Lombardia. In ordine all'attività di ricerca si segnala l'approfondimento di alcuni progetti finalizzati alla ristrutturazione generale del Gruppo e di meccanismi più idonei a fungere da interfaccia diretta con l'Ente Regione per tutte le problematiche relative al TPL.

B.2 - ALCUNI FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NEL CORSO DELL'ESERCIZIO 1995

Nell'ambito del Gruppo si evidenzia che nel corso del 1995 è stata avviata l'attività di alcune società in precedenza costituite; in dettaglio ci si riferisce a Roma Duemila S.p.A., Efeso S.p.A., TSF S.r.l. nonché a tutte le società Immobiliari del Gruppo.

Sempre nel 1995 si è realizzata la fusione per incorporazione della controllata Banca Nazionale delle Comunicazioni S.p.A. nell'Istituto San Paolo di Torino S.p.A. attribuendo all'operazione un rapporto di cambio di 2 azioni dell'Istituto incorporante ogni 13 azioni della Banca incorporata. Come meglio esplicitato in nota integrativa le azioni ricevute nel bilancio civilistico sono state iscritte allo stesso valore con cui erano iscritte le azioni della Banca Nazionale delle Comunicazioni; coerentemente nell'ambito del bilancio consolidato la partecipazione ha mantenuto lo stesso valore attribuito al 31 dicembre 1994 sulla scorta del valore economico riferito al patrimonio aziendale dell'incorporante.

Con particolare riferimento alla Capogruppo si evidenzia che l'articolo 8 del Decreto Legge 18.12.1995, n°532 reiterato con Decreto Legge 12.4.1996 n°201, stabilisce la compensazione fra i debiti della Società F.S. nei confronti dello Stato per trattamenti pensionistici ed i crediti della stessa società per IVA. Le modalità della compensazione sono illustrate nell'ambito della nota integrativa.

B.3 - FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO 1995

Con riferimento alla Capogruppo nei primi mesi del 1996 si è conclusa la definizione dell'attività contrattuale con il Ministero dei Trasporti che si è attuata con la firma del Contratto di Programma e Contratto di Servizio, aventi, rispettivamente, validità settennale il primo e triennale il secondo.

Come noto il primo contratto definisce la politica degli investimenti statali nel campo delle infrastrutture dei trasporti ferrovie; mentre il secondo disciplina le modalità di esercizio dell'obbligo del trasporto ferroviario.

Sempre relativamente alla Capogruppo, a decorrere dal 1 gennaio 1996 si è realizzato il passaggio di tutti i dipendenti dal precedente regime dell'indennità di buonuscita a quello del trattamento di fine rapporto.

Con riferimento alle recenti sentenze della Pretura di Torino che ha accolto le pretese avanzate da alcuni ex dipendenti delle Ferrovie dello Stato, aventi per oggetto l'innalzamento al 60 per cento dell'indennità integrativa speciale ai fini del calcolo del trattamento di fine rapporto, si evidenzia che secondo i legali della Capogruppo tali richieste appaiono illegittime e, conseguentemente, verranno intraprese le necessarie iniziative nelle competenti sedi giudiziarie.

In considerazione delle ragioni legali manifestate si ritiene che al momento non ricorrano i presupposti per effettuare alcun accantonamento in bilancio.

B.4 - EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

L'evoluzione futura del Gruppo si caratterizzerà per effetto delle strategie delineate in precedenza e riguarderà le diverse entità aziendali rientranti nell'area di consolidamento.

Per quanto concerne la Capogruppo risulta utile ribadire che il nuovo modello organizzativo della società impone di agire su tutte le variabili organizzative e strutturali, in modo tale da razionalizzare ulteriormente il ciclo economico dell'impresa F.S.

Al riguardo tale modello, individuando aree operative dotate di autonomia e più coerenti strategicamente con i rispettivi mercati, rappresenta una opportunità da cogliere per il pieno ed irreversibile conseguimento degli obiettivi di risanamento e di sviluppo aziendale.

Pertanto per l'anno 1996 l'attenzione ai costi ed ai ricavi dovrà trovare nuovi e più stringenti impulsi del management al fine di conseguire obiettivi ancora migliori rispetto a quelli raggiunti nell'esercizio 1995. A tale proposito si dovranno quindi:

1) massimizzare i ricavi, mediante :

- l'attivazione di tutte le iniziative commerciali realizzabili a breve termine per migliorare il coefficiente di riempimento treni offerti e per definire servizi a valore aggiunto integrativi rispetto alla pura offerta ferroviaria;
- la finalizzazione delle politiche di marketing per cogliere spazi di mercato esistenti per privilegiare servizi a maggiore margine di contribuzione;
- l'azione verso lo Stato per il riconoscimento dei ricavi dovuti ai mancati adeguamenti tariffari, secondo quanto previsto dall'Atto di Concessione;
- l'incremento dei ricavi patrimoniali attraverso la massimizzazione di ogni opportunità presente sul mercato ed adeguamento dei contratti di locazione in coerenza con gli indirizzi normativi del settore.

2) contenere i costi operativi mediante:

- la drastica riduzione delle prestazioni a terzi, attraverso l'internalizzazione delle lavorazioni tradizionalmente affidate all'esterno (manutenzioni infrastrutture, officine private, manutenzioni software);
- il significativo abbattimento dei costi per servizi appaltati, attraverso una rinegoziazione dei contratti in essere;
- la riduzione dei costi per noli passivi, soprattutto RIV, attraverso una più razionale gestione del materiale;
- la riduzione di tutte le spese non strettamente connesse con la gestione caratteristica dell'impresa;
- la riduzione sensibile dei costi per materiali di consumo e blocco selettivo degli acquisti/prelievi;

