

RELAZIONE SULLA GESTIONE

RELAZIONE SULLA GESTIONE

Signori Azionisti,

il bilancio dell'esercizio 1996, che sottoponiamo alla Vostra approvazione, è stato redatto, come per il precedente esercizio, in conformità degli articoli 2423 e seguenti del Codice Civile.

Il risultato dell'esercizio evidenzia una perdita di 3.841 miliardi (1.581 miliardi nell'esercizio precedente) dopo aver stanziato ammortamenti delle immobilizzazioni materiali ed immateriali per 3.062 miliardi di lire.

La redazione del bilancio al 31/12/1996 conclude un esercizio caratterizzato dal cambio del vertice operativo di F.S. S.p.A., a seguito dei noti eventi giudiziari, avvenuto nel corso del mese di ottobre. Detto bilancio è presentato da un C.d.A. che: per sei membri riguarda amministratori entrati in carica a fine febbraio 1997; per uno (l'A.D.) riguarda un esponente che ha partecipato per due mesi alla gestione dell'esercizio 1996. L'evoluzione e la composizione dei C.d.A. succedutesi nel recente passato sono riportate nella prima pagina del presente fascicolo.

Il sistema informativo di bilancio (conti annuali, nota integrativa e relazione sulla gestione) relaziona su una situazione aziendale ricca di nuove problematiche originate, tra l'altro, da:

a) il radicale cambio della politica aziendale, realizzata dal nuovo management, volta a:

- concentrare l'operatività sulla gestione del core business aziendale, abbandonando progressivamente i segmenti non essenziali e/o estranei ad esso;

- ricondurre la gestione sotto un forte controllo accentrato, pur tenendo conto dei notevoli aspetti di decentramento organizzativo, caratteristico dell'azienda;

- sottoporre ad un nuovo e più intenso monitoraggio alcune aree critiche quali gli appalti, i contratti per forniture di beni e servizi e le consulenze.

b) l'inizio dell'operatività del C.d.A., nella nuova composizione, che ha richiesto al management interventi, in parte già effettuati ed in parte in corso o ancora allo studio, che avranno o potranno avere effetti solo a partire dal 1997 in poi in ordine a:

- lo studio per la statuizione di norme specifiche e globali sugli appalti e sulle consulenze;

- la rivisitazione delle consulenze in atto;

- la definizione e la costituzione di una efficiente funzione di audit interno;

- la statuizione di un codice etico aziendale;

- l'avvio di un riesame della contrattualistica in atto per la TAV S.p.A..

La redazione di questo bilancio tiene conto, come illustrato alle singole poste, dei risultati dei controlli, indagini ed analisi su varie attività ed operazioni poste in essere dalle precedenti gestioni nonché dell'avvio delle prime azioni correttive, i cui effetti saranno rilevabili già nel corso del presente anno, che hanno riguardato, tra l'altro, la ricontrattazione delle polizze assicurative, l'inizio della rinegoziazione dei contratti di pulizia, telecomunicazioni e trasmissione dati, la risoluzione dei contratti di consulenza, l'esodo incentivato con utilizzo del fondo di ristrutturazione industriale.

Il C.d.A. della Vs. Società ha dato disposizioni al management dell'azienda di continuare questo programma di controlli, indagini ed analisi, ed ha deliberato di affidare ad una società di revisione diversa da quella che certifica il Vs. bilancio (esclusa da questa iniziativa per incompatibilità oggettiva rispetto ai suoi compiti di certificazione di bilancio), lo specifico compito di verifica sostanziale della regolarità di sostenimento di taluni costi, in particolare, per appalti, forniture di beni e servizi, consulenze, sostenuti durante il 1996.

La formulazione del bilancio di esercizio 1996 risente del particolare tipo di rapporti che sussistono con lo Stato che, pur regolamentati, presentano aspetti del tutto peculiari e livelli di discontinuità nella applicazione tali da non assicurare la necessaria stabilità del quadro di riferimento finanziario. Per quanto attiene al bilancio 1996 si tratta essenzialmente di:

a) Compensi dello Stato per i contratti di Programma e di Servizio Pubblico

I Contratti di Programma e di Servizio Pubblico prevedono un meccanismo di conguagli per allineare i fondi stanziati ai servizi erogati; meccanismo che si concretizza in maggiori erogazioni per l'anno successivo tali da compensare la minore erogazione dell'anno precedente rispetto ai servizi prestati ed assicurare l'intera copertura dei servizi previsti, ovvero, in presenza di stanziamenti insufficienti, in una corrispondente riduzione dei servizi per l'anno.

Attualmente, i tagli alla finanza pubblica non fanno ritenere realistico un aumento degli stanziamenti. Inoltre, poiché i conguagli vengono accertati dallo Stato con notevole ritardo, non è praticabile neanche una riduzione dei servizi.

I conguagli relativi all'anno 1994 non sono ancora stati corrisposti dallo Stato; essi erano stati registrati tra i crediti verso il Ministero del Tesoro ed esposti nel bilancio 1995.

Il loro mancato pagamento ed i tagli alla spesa pubblica, sopra richiamati, hanno fatto ritenere più prudente, in questa fase, non procedere alla iscrizione dei conguagli relativi agli esercizi 1995-1996 (279 miliardi) e, contemporaneamente, costituire un fondo rischi per quelli relativi al 1994 (183 miliardi).

b) Gestione del debito a totale rimborso dello Stato

La legge finanziaria 1997 n. 662/96 ha previsto l'imputazione del debito contratto con garanzia dello Stato per un ammontare di circa 45.000 miliardi, in capo allo Stato stesso.

Fino al momento del passaggio del debito al bilancio dello Stato (31 dicembre 1996) la gestione di tale debito è avvenuta mediante registrazioni delle partite debitorie e creditorie in un fondo appositamente costituito.

Il regolamento di tale fondo prevedeva, tra l'altro, il pagamento anticipato, del Ministero del Tesoro alla FS, del 90% delle rate in scadenza.

Nella prima parte del 1996, il Ministero del Tesoro non ha potuto effettuare regolarmente i pagamenti a causa di uno specifico blocco imposto dall'Ufficio di riscontro della Corte dei Conti; ciò ha causato la formazione di interessi attivi a favore della Società da essa regolarmente richiesti al Ministero del Tesoro.

In sede di bilancio a tali interessi (125 miliardi) ha corrisposto un accantonamento al fondo rischi ed oneri potendosi ritenere che il blocco della Corte dei Conti sia una causa di forza maggiore forse non addebitabile al citato dicastero.

c) Politica tariffaria

Le direttive comunitarie ed il Contratto di Servizio Pubblico danno facoltà alla FS di determinare le tariffe; tale facoltà, tuttavia, non è mai pienamente esercitata in quanto il governo può limitarla con la previsione di compensare i mancati introiti con i fondi erogati in base al Contratto di Servizio Pubblico.

La compensazione dovrebbe essere regolata con il sistema dei conguagli.

Nel corso del 1996 non sono stati autorizzati aumenti tariffari. Di fatto la FS si trova attualmente nella situazione di non poter determinare liberamente la propria politica tariffaria né di usufruire delle compensazioni economiche previste dallo Stato per la limitazione di tale attività.

d) Imposta patrimoniale

L'8 gennaio 1997, come più ampiamente illustrato in nota integrativa, sono state notificate alla Società le cartelle esattoriali per questa imposta.

La Società, in considerazione del fatto che il patrimonio è funzionale al servizio pubblico essenziale di cui continua ad essere titolare lo Stato che lo esercita, in virtù dell'Atto di Concessione, per il tramite della FS, ha opposto ricorso per il principio della "indisponibilità del patrimonio" supportata in questo da un autorevole parere esterno.

Tuttavia, stante l'incertezza sulla debenza del tributo, la Società ha provveduto, sia nel 1996 (per 550 miliardi) che nei passati esercizi (per 2.061 miliardi), all'accantonamento dell'imposta, imputandola a riserva, senza però procedere alla sua liquidazione.

e) Accertamento I.V.A.

In base alla L.421/1996, la FS ha potuto effettuare la compensazione dei crediti I.V.A. con i debiti verso il Ministero del Tesoro per i trattamenti pensionistici esistenti al 31 dicembre 1994 e per quelli successivamente maturatisi fino al 31 dicembre 1995.

Alla fine del 1996 la Società ha ricevuto la notifica di tre provvedimenti di diniego del rimborso dei crediti I.V.A. vantati per gli anni dal 1989 al 1991. A fronte di tali provvedimenti la FS ha inoltrato ricorso ai competenti organi giurisdizionali e amministrativi.

Non si ritiene necessario, data la infondata natura dei provvedimenti, effettuare accantonamenti in proposito.

f) Trattamento pensionistico del personale

Nell'ambito del Fondo Pensioni le incertezze normative sono dovute al fatto che non è ancora stato disciplinato il passaggio del personale ferroviario al trattamento tipico dei dipendenti delle imprese industriali (INPS). In questa fase, pertanto, le pensioni al personale in quiescenza continuano ad essere erogate dal Ministero del Tesoro.

La Società versa, presso la Tesoreria Centrale, le ritenute operate al personale in servizio e il contributo a suo carico in qualità di datore di lavoro.

Lo Stato, infine, stanZIA, in sede di legge finanziaria, un contributo predeterminato per tale gestione, mentre lo sbilancio residuale del Fondo Pensioni viene accertato dalla FS tra i crediti nei confronti del Ministero del Tesoro in forza del DPR. 1092/73. L'ammontare di tali crediti al 31 dicembre 1996 ammonta a 1.165 miliardi.

Oltre ad essere influenzato dalle conseguenze delle incertezze generate dalle caratteristiche pubblicistiche della Società, il risultato del bilancio 1996 è fortemente condizionato da eventi che non hanno carattere di ricorrenza e che possono così essere sintetizzati:

a) Estensione a tutto il personale FS del trattamento di fine rapporto

Fino al 31 dicembre 1995 l'indennità di buonuscita sostituiva il TFR e risultava, rispetto a questo, meno onerosa per la Società.

Il fondo indennità di buonuscita è stato stanziato nel 1994 in sede di rideterminazione del patrimonio netto e aggiornato fino al 31 dicembre 1995.

A partire dal 1° gennaio 1996, la Società è passata al regime del TFR per tutto il personale. Ciò ha comportato maggiori accantonamenti, rispetto al passato, sia per la quota dell'esercizio che per la rivalutazione di quanto accantonato al fondo preesistente per un ammontare complessivo di 585 miliardi.

b) Esame del contenzioso potenziale

Nel corso del 1996 la ricognizione sullo stato dei contratti per lavori e forniture, per i quali esiste una situazione di rischio non ancora formalizzata attraverso azioni legali, ha portato la FS a quantificare prudenzialmente il potenziale contenzioso in 443 miliardi e ad accantonare tale importo al fondo rischi ed oneri.

c) Decoibentazione rotabili

Le normative a tutela dell'ambiente avevano fatto sorgere, già nei passati esercizi, la necessità di costituire un fondo per gli oneri emergenti dalla decoibentazione dei rotabili contenenti amianto.

Nel 1996 il fondo, costituito nel 1994 in sede di rideterminazione del patrimonio netto, è stato parzialmente impiegato a fronte dei costi di decoibentazione sostenuti, ed è stato incrementato, per 228 miliardi, in relazione a più restrittive normative nel frattempo intervenute. Il fondo si ritiene adeguato a completare le operazioni di decoibentazione.

d) Decremento valore dei cespiti

Nel corso del 1996 è stata effettuata l'analisi di effettivo utilizzo tecnico economico di alcune immobilizzazioni, completate o ancora in corso, al fine di verificare la convenienza al loro completamento o mantenimento.

Le passività potenziali, emergenti da una decisione in proposito, sono state quantificate in 325 miliardi e accantonate al fondo rischi ed oneri.

A fronte di questi elementi, che hanno pesantemente condizionato il risultato, va di contro segnalata la prosecuzione del processo di ristrutturazione che ha consentito recuperi di efficienza con il miglioramento dei ricavi pur in presenza delle rigidità poste dal regime dei prezzi amministrati e dell'organizzazione del lavoro.

Riflessi sul conto economico delle incertezze e degli eventi non ricorrenti

L'effetto complessivo sul risultato d'esercizio 1996 prodotto sia dalle incertezze dovute alla peculiarità della Società, sia degli eventi non ricorrenti è quantificato nella tabella che segue:

(Cifre in milioni di lire)		
Risultato di esercizio		(3.840.620)
<u>Riflessi sul conto Economico delle incertezze dovute alle caratteristiche pubblicistiche</u>		
· Rischi su conguagli 1994 relativi ai contratti di programma e di servizio pubblico	183.115	
· Stima FS dei conguagli 1995 e 1996 non contabilizzati relativi al contratto di programma	251.963	
· Stima FS dei conguagli 1995 e 1996 non contabilizzati relativi al contratto di servizio pubblico	27.294	
· Rischi su interessi per ritardata compensazione del rimborso prestiti da parte del Tesoro	125.454	587.826
<u>Riflessi sul conto Economico degli eventi non ricorrenti</u>		
· Variazione di accantonamenti per passaggio del personale al regime TFR	584.839	
· Contenzioso potenziale	443.000	
· Decoibentazione rotabili	227.641	
· Decremento valore cespiti	325.000	1.580.480
Risultato al netto degli effetti sopra riportati		(1.672.314)

27

A) INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE

A.1- CONDIZIONI OPERATIVE E SVILUPPO DELL'ATTIVITÀ

L'evoluzione congiunturale dell'economia internazionale nel corso del 1996 ha registrato andamenti differenziati tra i Paesi del vecchio e nuovo continente e tra quelli industrializzati ed in via di sviluppo.

L'economia mondiale, nel complesso, è stata caratterizzata dal proseguimento di una fase espansiva e da una maggiore stabilità nei mercati internazionali.

L'economia italiana, dopo aver realizzato nel 1995 un elevato tasso di sviluppo e messo in moto - tramite la prosecuzione dello sforzo di risanamento finanziario dei conti pubblici - un circolo virtuoso tradottosi in un recupero del cambio e nella discesa dei tassi di interesse, nel primo semestre del '96, in sintonia con l'andamento del ciclo produttivo in Europa, ha manifestato chiari segnali di rallentamento, culminati con la flessione del PIL nel secondo trimestre.

Nel terzo e quarto trimestre '96 è stata registrata un'inversione di tendenza che ha portato, su base annua, la crescita del PIL intorno allo 0,8% confermando quindi che l'economia si sta avviando verso una nuova fase di ripresa.

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

Nel 1996 il settore dei trasporti, in sintonia con l'appiattimento dell'attività industriale ha manifestato, dopo due anni di sostenuto sviluppo, chiari segnali di rallentamento. La stasi del sistema produttivo italiano, la crisi dei consumi interni, l'andamento congiunturale poco soddisfacente dei principali paesi europei hanno influenzato fortemente l'andamento di tutti i vettori i quali hanno registrato, in chiusura d'anno, risultati deludenti.

La mobilità complessiva sul territorio nazionale di tutti i modi di trasporto, espressa in viaggiatori-km ed in tonnellate-km, nel 1996 è risultata pertanto poco dinamica rispetto al 1995, specialmente nel comparto merci, settore più direttamente legato all'andamento delle attività produttive del nostro Paese.

In particolare l'anno appena trascorso si è chiuso per la FS, per il settore viaggiatori e per quello delle merci, con risultati contrapposti.

Il primo, infatti, ha registrato un'ulteriore crescita dell'2,3% in termini di viaggiatori - km, anche se con tassi di sviluppo più contenuti rispetto all'anno precedente, mentre il secondo, dopo gli incrementi di volume conseguiti negli ultimi due anni, ha accusato rispetto all'anno precedente (parallelamente alla caduta della produzione industriale del Paese), una flessione del 2,6% nelle tonnellate - km; caduta in gran parte motivata dalle difficoltà congiunturali che hanno interessato i principali settori dell'economia nazionale. In particolare tale flessione ha interessato l'attività siderurgica, quella metalmeccanica, la chimica e l'automobilistica, settori che sono sempre stati ad alta vocazione ferroviaria.

Andamento della gestione nei settori in cui opera la Società

Il prodotto globale venduto dalla FS, espresso dalla somma dei viaggiatori/km e delle tonnellate/km, nel 1996, a seguito del rallentamento delle attività economiche ha registrato, dopo due anni di forte espansione, una sostanziale stazionarietà attestandosi a 66,5 miliardi di Unità di Traffico (UT) contro i 66,2 miliardi del 1995.

Settore passeggeri

I viaggiatori/km trasportati dalla FS nel 1996 hanno toccato la punta di 43.090 milioni contro il valore di 42.100 milioni del 1995, registrando quindi una crescita dell'2,3%; al contempo è lievitata l'incidenza dei viaggiatori/km sul traffico totale (espresso in UT), la quale risulta essere pari al 64,8% (contro il 63,6 % del 1995).

Nel 1996 gli introiti viaggiatori sono ammontati a 3.506 miliardi di lire, con una crescita del 4,4 % rispetto al 1995, nonostante il mancato (ma atteso) aumento delle tariffe le quali sono rimaste ferme, per tutto il 1996, ai livelli del 1° marzo del 1995. In proposito va rimarcato che il prezzo del trasporto viaggiatori in Italia è mediamente la metà di quello praticato negli altri paesi europei.

Settore merci

Come già precedentemente accennato, i risultati realizzati dalla FS nel 1996 hanno risentito del rallentamento delle attività economiche e, parallelamente alla flessione della produzione industriale, è calato anche il traffico ferroviario.

Le tonnellate chilometro (tk) trasportate nel 1996 hanno subito una flessione del 2,6% rispetto al 1995, attestandosi su 23.430 milioni di tk, in una posizione intermedia tra i 22.517 milioni del 1994 e i 24.050 milioni del 1995.

Con la flessione del traffico sono diminuiti anche gli introiti merci, compreso il postale, che sono scesi a 1.382 miliardi di lire con un calo dell'8% circa rispetto al 1995.

Risorse umane

Anche nell'esercizio in esame è proseguita l'opera di contenimento degli organici. Al 31 dicembre 1996 la consistenza è risultata di 123.017 unità (3.044 in meno rispetto al 31/12/95) mentre la consistenza media annua è stata di 123.417 unità (rispetto alle 128.104 del 1995).

Dall'inizio del 1990 alla fine del 1996 la consistenza del personale FS si è ridotta di ben 83.488 unità, di cui circa 63.000 uscite dal ciclo produttivo aziendale sia attraverso lo strumento dei prepensionamenti (legge 141/95), sia con gli esodi incentivati nonché con le scadenze programmate dalla riforma pensionistica. Queste due ultime fuoriuscite nell'esercizio 96 hanno interessato 2.595 unità.

La produttività del lavoro, misurata in termini di Unità di Traffico per addetto, nel 1996 ha sfiorato le 600 mila unità, con una crescita del 5,5%, passando da 567.250 unità di traffico per dipendente prodotte nel 1995 alle attuali 598.610, raggiungendo così un livello di produttività fra i più alti tra quelli fatti registrare dalle principali reti ferroviarie europee.

Negli ultimi dieci anni la produttività del lavoro è più che raddoppiata, ma è solo a partire dal 1990, in coincidenza con la consistente riduzione degli organici, che la produttività del lavoro ha evidenziato, anno dopo anno, una forte crescita.

Andamento ugualmente positivo, anche se nel decennio ha registrato ritmi più contenuti, ha avuto la produttività tecnica del personale, misurata in Tonnellate Chilometro Lorde Rimorchiate (TKBR) per addetto. Nel 1996 questa è stata di 926.865 TKBR per dipendente con una crescita del 4,8% rispetto al 1995.

La qualità del servizio

Nonostante lo sviluppo dell'offerta e la riduzione del personale ferroviario i risultati della puntualità, ottenuti in alcune tipologie di treni, si sono riportati sui livelli del 1994, anno in cui è stato toccato il massimo storico.

Il confronto tra i dati di andamento dei treni viaggiatori nel 1996 con quelli del 1995 mostra una tenuta ed un miglioramento complessivo dei livelli di regolarità recuperando così gli effetti negativi registrati nel 1995; fanno eccezione i treni "Must" (Pendolini) la cui flessione dell'indice di puntualità si può ascrivere ai contingenti problemi connessi al nuovo materiale rotabile ma, soprattutto, all'incremento significativo dell'offerta (oltre il 55%) che ha interessato le linee più impegnate.

In particolare, per i treni viaggiatori nel loro complesso la puntualità è migliorata: l'86% di tutti i treni viaggiatori è giunto a destinazione in orario (85% nel 1995); tale percentuale sale al 97% per i treni con un ritardo a destino entro i 15 minuti.

Nei treni a lungo percorso il 74% è giunto a destino in orario (73% nel 1995), anche in questo caso la percentuale dei treni giunti a destinazione con un ritardo compreso entro i 15 minuti è più elevata e raggiunge il 90%. Nel trasporto locale l'87% dei treni è giunto in orario (86% nel 1995), mentre il 97% è giunto con un ritardo non superiore al quarto d'ora.

Per i treni merci di qualità il ritardo medio è stato di 23 minuti, con un significativo miglioramento rispetto al 1995 (33 minuti).

Margine del valore della produzione

Il risultato economico dell'esercizio 1996 è, sotto il profilo della gestione caratteristica, riassumibile nelle seguenti cifre aggregate (importi in miliardi di lire):

DESCRIZIONE	1996	1995
Valore della produzione	14.035	13.738
Costo del personale	(10.923)	(9.977)
Altri costi della produzione prima degli ammortamenti, svalutazioni, accant.ti ed altri	(3.400)	(3.213)
Margine del valore della produzione prima di ammortamenti, svalutaz., accantonamenti ed altri	(288)	548
Ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed altri	(5.067)	(3.249)
Margine del valore della produzione	(5.355)	(2.701)

A.2 - VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione è dettagliato come segue (importi in miliardi di lire):

DESCRIZIONE	1996	1995	Δ %
Prodotti del traffico viaggiatori	6.227	6.042	3,06
Prodotti del traffico merci	1.472	1.594	(7,65)
Prestazioni a terzi, vendite e altri	530	439	20,72
Variazione lavori in corso su ordinazione	(2)	6	-
Incremento immobilizzazioni per lavori interni	695	752	(7,58)
Altri ricavi e proventi	5.113	4.905	4,24
Totale valore della produzione	14.035	13.738	2,16

Come emerge dalla tabella sopra riportata, il lieve incremento dei ricavi nel complesso appare poco significativo mentre assume particolare importanza l'aumento verificatosi nel comparto dei ricavi tipici dell'attività di trasporto dei passeggeri che ha compensato la contrazione emergente nei ricavi del settore merci e nelle immobilizzazioni per lavori interni.

Negli altri ricavi e proventi l'aumento è dovuto ai maggiori contributi dello Stato a copertura dei costi per il mantenimento in efficienza della infrastruttura.

A.3 - COSTI DELLA PRODUZIONE

L'ammontare complessivo dei costi della produzione risulta così articolato (importi in miliardi di lire):

DESCRIZIONE	1996	1995	Δ %
Materie prime, sussidiarie, ecc.	1.084	856	26,63
Servizi	2.332	2.167	7,61
Godimento beni di terzi	163	195	(16,41)
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, ecc.	(179)	(5)	
Sub totale	3.400	3.213	5,82
Personale	10.923	9.977	9,48
Ammortamenti e svalutazioni	3.286	2.863	14,77
Accantonamento per rischi	1.537	209	
Oneri diversi di gestione	244	177	37,85
Totale costi della produzione	19.390	16.439	17,95

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 856 miliardi nel 1995 a 1.084 miliardi nel 1996.

La componente prevalente dell'incremento dei costi è attribuibile all'acquisto dei materiali sia di consumo che di manutenzione (+ 209 miliardi), che hanno risentito oltre che dell'aumento dei prezzi per inflazione anche del lieve aumento dei volumi di produzione.

Una parte residuale (+ 13 miliardi) è collegabile alla spesa per l'energia elettrica prelevata in Alta Tensione per le esigenze di trazione la quale ha risentito, anche, degli aumenti di prezzo derivanti dalla convenzione in essere con l'ENEL.

Servizi

Nel comparto in esame si registra un incremento complessivo del 7,61% nonostante una contrazione dei costi in alcuni settori fra i quali quelli relativi alla manutenzione dei beni mobili, compensi ad altre ferrovie, pubblicità, stampa ed altre prestazioni.

I maggiori incrementi di costo sono ascrivibili ai servizi di gestione del patrimonio non presenti nel precedente esercizio, ai servizi di pulizia e trasporti sostitutivi, all'acquisto di software ed alla manutenzione dei beni immobili.

Personale

Il costo del personale è passato da 9.977 miliardi nel 1995 a 10.923 miliardi nell'esercizio 1996 con un aumento di 946 miliardi. Tale maggior costo è imputabile per 585 miliardi al maggiore onere per TFR, di cui usufruisce tutto il personale della FS dal 1.1.96, rispetto al corrispondente onere per indennità di buonuscita consuntivato lo scorso anno.

La parte rimanente del maggior costo è conseguente alla rivalutazione dell'indennità di buonuscita - non presente nel 1995 - all'aumento delle retribuzioni fisse ed ai maggiori oneri sociali; sono risultati per contro in calo rispetto all'anno precedente le indennità e le competenze accessorie.

Inoltre nel 1996 è proseguito il ricorso a processi di riqualificazione del personale in vari settori aziendali con l'obiettivo di aumentare la flessibilità di utilizzo delle risorse perseguendo politiche di adeguamenti qualitativi e aumenti di professionalità in una fase di diminuzione dell'organico.

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

In data 6.5.97 è stato siglato con le Organizzazioni Sindacali un protocollo d'intesa relativo al negoziato contrattuale per il biennio 96/97 per la parte economica e fino al 31.12.99 per la parte normativa. Per il periodo di vacanza contrattuale è stata concordata l'erogazione di una indennità "una tantum" che è compresa in bilancio in questa posta.

Ammortamenti e svalutazioni

L'incremento di 422 miliardi è imputabile per circa la metà (199 miliardi) a maggiori ammortamenti e per la restante quota a svalutazioni di immobilizzazioni e crediti.

L'aumento degli ammortamenti è attribuibile:

- per le immobilizzazioni immateriali, principalmente all'incremento dei costi di ricerca e sviluppo come conseguenza del trasferimento da lavori in corso di ingenti valori di immobilizzazioni immateriali costituite dalla Banca Dati Impianti Fissi (BDIF);
- per le immobilizzazioni materiali, principalmente all'entrata in esercizio dei cespiti precedentemente compresi nei lavori in corso, trattasi in particolare di materiale rotabile, unitamente alla relativa scorta tecnica.

L'incremento verificatosi invece nella voce "Altre svalutazioni delle immobilizzazioni" è attribuibile allo stimato deperimento di immobilizzazioni ancora classificate "in corso" e che da una ricognizione effettuata risultano già in esercizio.

L'onere per la svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante è infine rappresentato dall'adeguamento del fondo svalutazione crediti al 31.12.96, considerati di dubbia esigibilità.

Accantonamenti per rischi

Riflettono le tematiche di incertezza normativa e di passività potenziali già indicate, nonché il contenzioso nei confronti del personale ed altri rischi minori.

A.4 - GESTIONE FINANZIARIA

Si evidenzia che, in forza dell'articolo 2 comma 12 della legge 23/12/1996 n.662 (finanziaria 1997), i debiti ricomperai nel Fondo Speciale per la Gestione del Debito *"sono da intendersi a tutti gli effetti debiti dello Stato"*. Pertanto, come da indicazione dell'Azionista, al 31.12.1996, il debito in questione è stato imputato al Tesoro ed eliminato dal Vostro bilancio con contropartita nei crediti V/il Tesoro.

Nel corso dell'esercizio 1996, sono stati contratti prestiti con rimborso a carico dello Stato per un importo complessivo di 9.729 miliardi di lire, dei quali 7.500 sono andati a rifinanziare i prestiti in scadenza e la rimanente parte al finanziamento degli investimenti.

L'articolazione del suddetto programma di finanziamenti per 9.729 miliardi di lire, si compone di 6.450 miliardi di lire domestiche (di cui 4.000 miliardi obbligazionari), di 3.030 miliardi di Eurolire e 202 milioni di Franchi Svizzeri.

Il Fondo Speciale per la Gestione del Debito, previsto dall'art. 9 della Direttiva CEE n°440/91, la cui operatività è stata avviata in data 1.1.1996, ha permesso di attuare una gestione più dinamica del portafoglio che ha portato alla realizzazione di circa 132 miliardi di lire di profitti per operazioni di "collars" ed "interest rate swap" di cui ha beneficiato l'Azionista Stato.

Per quanto attiene la composizione dell'indebitamento in essere al 31.12.1996, il 66% è rappresentato da passività in lire italiane, mentre la parte rimanente (34%) è espresso in valuta estera comprensiva di Eurolire.

Nell'analisi della composizione di quest'ultima, si evidenzia l'evoluzione dell'esposizione in Eurolire che è passata dal 13,80% al 20,40%, restando in assoluto la più consistente, mentre quella in Dollari USA, in ECU ed in Fr. Sv. è in via di ridimensionamento. Il costo medio ponderato del solo indebitamento in lire è risultato pari al 8,6%.

**A.5 - INVESTIMENTI ED OPERE CONSEGNATE
NELL'ESERCIZIO 1996**

L'ammontare complessivo degli investimenti tecnici nell'esercizio 1996 è stato pari a 4.820 miliardi, includendo tra questi 956 miliardi di finanziamenti erogati alla TAV S.p.A. per i lavori delle tratte ad alta velocità..

Per quanto riguarda l'attuazione degli interventi, qui di seguito sono riportate le principali opere, distinte per tipologia, consegnate nell'esercizio 1996:

- raddoppi e varianti di tracciato (per un totale di circa 23 km di linee);
- elettrificazioni (per un totale di 114 km di linee);
- sistemi di esercizio con controllo centralizzato del traffico (per un totale di 541 km di linee);

- regimi di circolazione (sistemi di distanziamento treni - B.A.(Blocco Automatico) - B.A.B. (Blocco Automatico Banalizzato) - B.C.A.(Blocco Circolazione Automatica) - (per un totale di 689 km di linee);
- apparati di stazione (consegnati 68 Apparati Centrali Elettrici ad Itinerari - A.C.E.I.);
- interventi ai passaggi a livello (soppressione di 96 P.L. ed automazione di 173 P.L. con conseguente eliminazione di 13 posti di guardia).

Inoltre i rotabili messi in esercizio nel 1996 sono risultati i seguenti:

- n° 3 ETR 460;
- n° 12 ETR 500;
- n° 17 locomotive elettriche del tipo E 652 ed E 402;
- n° 53 carrozze UIC - Z 1;
- n° 350 carri merci di vario tipo.

Per completare infine l'informativa richiesta ai sensi dell'art.14 del Contratto di Programma 1994/2000, in parte sviluppato nell'ambito della relazione sulla gestione, si riportano dettagliatamente nell'allegato A della presente relazione le principali opere e forniture consegnate all'esercizio ferroviario nel quadriennio 1993/1996.

A.6 - 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 di 8.250 e 8.050 miliardi all'uopo stanziati rispettivamente con le leggi n°500/92 e n°538/93. Detti importi sono stati ridotti per complessivi 1.132 miliardi dalla legge n. 89/95 (provvedimento Dini) e aumentati di 19.118 miliardi dalle leggi n.725/94, 550/95 e 662/96.

Allo stato attuale, quindi, le leggi finanziarie garantiscono ampiamente la copertura dell'aumento di capitale sociale deliberato dalla citata Assemblea.

Per l'anno 1996 la sottoscrizione è stata di 1.485 miliardi a carico dello stanziamento della legge n°500/92 e 1.449 miliardi a carico della legge n.538/93.

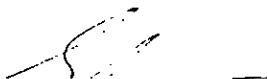
Dal che, comprendendo anche gli aumenti di capitale sottoscritti negli esercizi precedenti, rimangono disponibili 10.231 miliardi di aumenti deliberati da sottoscrivere.

B) INFORMAZIONI DI CARATTERE PARTICOLARE

B.1 - ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Nel 1996 sono proseguite le attività di certificazione della qualità, di emanazione di norme per la caratterizzazione dei materiali e di consulenza alle diverse strutture societarie ed a terzi per la soluzione di particolari problematiche connesse all'utilizzo dei materiali.

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



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 nonché ad alcune sperimentazioni di ottica e di segnalazione luminosa. Sono da segnalare l'approfondimento delle tematiche relative all'Alta Velocità ed in particolare quelle sulla tratta Roma - Napoli dove è stato effettuato uno studio ed una verifica sulle caratteristiche fisico meccaniche degli aggregati e del mix - design dei calcestruzzi.

Inoltre è stata fatta una analisi e valutazione dei fenomeni di cedimento differenziale dello scalo ferroviario di Domodossola 2 e sviluppata la progettazione di una campagna d'indagine geognostica specifica.

Ambiente ed inquinamento

Sempre maggiore l'attenzione destinata a questo settore, che ha visto l'Istituto Sperimentale 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, ed in particolare per quanto riguarda le problematiche dell'Alta Velocità.

Al fine della soluzione della rilevante problematica dell'inquinamento acustico di origine ferroviaria, è stato concluso con successo il progetto di sperimentazione sulle barriere antirumore di tipo basso e ravvicinato al binario, già iniziato nel 1995. I risultati ottenuti hanno consentito di stabilire il grado di efficacia antirumore di alcuni dispositivi posti sul bordo superiore delle barriere.

Tra essi si è rivelato di particolare interesse un cilindro fonoassorbente in grado di ridurre di ulteriori 3-4 decibel il rumore generato dal transito dei treni, in aggiunta naturalmente alla riduzione dovuta all'effetto schermante proprio della barriera acustica.

Continua inoltre l'attività del Gruppo Speciale Ispettivo per l'amianto.

Sicurezza e trasporto materiali pericolosi e radioprotezione

Nel 1996 è proseguito il lavoro riguardante il trasporto di merci pericolose sia per ferrovia che con altre modalità di trasporto, relativamente ai Regolamenti ed all'omologazione degli imballaggi.

Una attiva partecipazione si è avuta nei gruppi internazionali che hanno affrontato le problematiche sul trasporto di merci pericolose ed allo stesso tempo sono proseguiti i corsi di formazione per l'aggiornamento professionale degli operatori che esplicano la loro attività in tale settore.

Altre realizzazioni di settore

Nel corso dell'ottava edizione dell'iniziativa "Treno Verde" è stato eseguito il monitoraggio dell'inquinamento acustico e della qualità dell'aria sia dei centri urbani che delle aree metropolitane su un totale di 18 città. Oltre alle consuete analisi previste dalla vigente normativa, sono state effettuate anche campionature di atmosfera per la determinazione di idrocarburi policiclici aromatici e prelievi di aria per la determinazione del benzene.

B.2 - ATTIVITA' DELLE IMPRESE CONTROLLATE E COLLEGATE E RAPPORTI CON FS

Tutte le operazioni intervenute con le società del Gruppo sono realizzate a normali condizioni di mercato. Qui di seguito sono dettagliati i principali rapporti in essere.

Compagnia Italiana Turismo CIT S.p.A.

La Società ha per oggetto l'assunzione di partecipazioni, il finanziamento ed il coordinamento tecnico e finanziario di Società, sia di persone che di capitali, e/o di Enti che operano nel campo del turismo e/o di attività ad esso connesse.

I rapporti commerciali tra FS e CIT sono regolati da una apposita convenzione che consente alla Società CIT la vendita di biglietti ferroviari sia in Italia che all'estero.

Tale attività viene esplicata in Italia attraverso la controllata CIT Viaggi S.r.l., mentre all'estero la vendita di biglietti ferroviari e biglietti internazionali (Europass, Eurail) è affidata alle varie controllate estere di CIT S.p.A. e ai rivenditori terzi per quei mercati dove non è presente una organizzazione diretta CIT. Le commissioni realizzate da CIT S.p.A. e CIT Viaggi S.r.l. nell'esercizio per la vendita dei biglietti ferroviari ammontano complessivamente a 4.355 milioni.

Il Gruppo CIT è attualmente costituito da una holding che sovrintende alle attività delle 11 aziende controllate (una in Italia e dieci all'estero).

Nel 1996 il gruppo ha ceduto alla collegata E.C.P. la maggior parte della propria rete di agenzie nazionali (54) ed è ora operante con 24 agenzie.

L'attività svolta nel corso dell'esercizio, in linea con quella degli anni precedenti, è tesa a rafforzare il ruolo di leader specialistico nel settore dell'incoming verso l'Italia, mercato ritenuto più remunerativo.

Metropolis S.p.A.

La Società ha per scopo lo studio, l'analisi, la promozione, l'attuazione e la gestione di interventi destinati alla valorizzazione economica ed alla dismissione del patrimonio non strumentale della FS.

Nel corso dell'esercizio, oltre alla normale attività di gestione del patrimonio immobiliare, Metropolis ha proseguito i suoi interventi nella dismissione di terreni, case cantoniere e fabbricati proseguendo nella vendita degli alloggi non di servizio (legge 560/93).

In particolare l'attività di dismissione ha comportato per la FS un introito di 210 miliardi.

Alla Società vengono riconosciuti corrispettivi - regolati da appositi contratti - a percentuale variabile secondo il tipo di attività svolta. I compensi complessivamente riconosciuti a Metropolis sono stati di 57 miliardi circa.

Al 31 dicembre 1996 il distacco di personale FS ha riguardato complessivamente n°.412 unità.

Metrotipo S.p.A.

La Società ha per oggetto la composizione, stampa ed allestimento di prodotti grafici, cartotecnici ed editoriali relativi al settore dei trasporti e della mobilità in genere.

I rapporti commerciali tra FS e Metrotipo sono regolati da una apposita convenzione - stipulata il 22.12.92 e che ha la durata di nove anni - avente per oggetto la fornitura di prodotti grafici, cartotecnici ed editoriali a favore di tutte le Società del Gruppo FS; i



termini e le modalità di affidamento della fornitura sono stati poi modificati con Atto Aggiuntivo stipulato in data 22.6.94.

Nel 1996 i ricavi di Metrotipo per la fornitura alla FS di materiale e prodotti grafici sono stati di 17,8 miliardi di lire.

Sogin S.r.l.

L'attività della Sogin ha per oggetto l'assunzione di interessenze e di partecipazioni in altre aziende di trasporto pubblico su gomma. La principale partecipata del settore è la SITA di cui Sogin S.r.l. detiene in via diretta il 51% del capitale.

Con la Convenzione stipulata il 22.6.94 e successivi atti integrativi sono stati affidati in esclusiva alla Sogin l'organizzazione e la gestione di tutti i servizi automobilistici integrativi e/o sostitutivi della rete FS per il trasporto di persone.

Nel 1996 il Gruppo ha fatturato a FS per servizi sostitutivi complessivamente 31 miliardi di lire circa.

Fercredit S.p.A.

La società ha per oggetto l'esercizio dell'attività di factoring e leasing con particolare riguardo ai fornitori della FS e delle Società del Gruppo.

Nel corso del 1996 - in base alla Convenzione stipulata nel 1993 - Fercredit ha inoltre continuato, per conto della Capogruppo, l'esame delle situazioni economico - patrimoniali dei fornitori FS.

Inoltre ha reso operativo il "consumer credit" rivolto ai dipendenti dell'intero Gruppo, essenzialmente nella forma di "cessione del quinto".

ITA.CA. - Italian Cargo Sistema S.p.A.

Questa società ha per scopo la promozione dello sviluppo direttamente e/o per tramite di Società, Enti o Consorzi partecipati di un trasporto integrato anche attraverso la gestione e l'esercizio di strutture sia pubbliche che private di autoporti, terminali e centri attrezzati per trasporti intermodali.

Nel 1996 la Società, oltre a provvedere al recupero del costo del personale mediante riaddebito alle competenti sedi contabili, ha proceduto a stipulare con FS i contratti di locazione relativi alle aree comprese nella stazione di Modena per un canone fissato in lire 21 milioni a trimestre e quello relativo alla palazzina sita in Roma - Via Savoia 19 -, per un canone mensile di lire 30 milioni.

Nel corso dell'esercizio 1996 la Società ha ricevuto dalla FS in conto futuri aumenti di capitale lire 23.742.000.000 finalizzati all'acquisto del 30% del capitale di Interporto di Rivalta Scrivia, ed a tale scopo utilizzato.

S.T.M. Società Traffici Multimodali S.r.l.

La Società svolge attività di coordinamento e sviluppo di un sistema di trasporto integrato anche per il tramite di Società, Enti o Consorzi.

Con le società del gruppo S.T.M. intercorrono rapporti di natura commerciale che, per FS, hanno comportato nel 1996 ricavi per 133 miliardi e costi per 76 miliardi.

Tra queste si segnala, per la posizione di leader nazionale assunta nel suo specifico settore, l'ITALCONTAINER.

Detta Società ha per oggetto l'organizzazione e la commercializzazione dei traffici di containers e di unità di trasporto intermodale su tutto il territorio nazionale.

Nel corso del 1996 la Società ha acquisito dalla FS noli ferroviari per circa 42 miliardi di lire e, in relazione al traffico prodotto, ha ricevuto dalla FS un rimborso annuo di circa 6 miliardi di lire.

SAP Servizi Assistenza al Passeggero S.r.l.

La Società svolge sia attività di tour operator tramite una intermediazione propositiva tra erogatori di servizi turistici ed agenzie di viaggio che una attività di gestione diretta di agenzie di viaggio ubicate nelle stazioni ferroviarie.

La Convenzione stipulata tra la FS e la Società SAP per la vendita dei biglietti ferroviari è operativa dall' 1.1.97.

T.S.F. Telesistemi Ferroviari S.r.l.

La Società ha per oggetto la realizzazione e la gestione di infrastrutture ed impianti di telecomunicazioni e connessi sistemi di rete nonché la fornitura di servizi di elaborazione e trasmissione dati.

Nel corso del 1996 è stata data attuazione all'aumento di capitale da lire 99 milioni a lire 149 miliardi mediante conferimento alla Società del ramo d'azienda EDP della FS.

Nell'agosto 96 è stata stipulata una Convenzione-quadro atta a disciplinare, sotto il profilo normativo, i rapporti tra la Capogruppo e la Società TSF, che da tale periodo ha svolto servizio di elaborazione dati per conto della FS con un compenso complessivo di lire 68 miliardi per l'intero esercizio.

Al 31 dicembre 1996 il distacco di personale FS, disciplinato dalla convenzione del 9/9/96 ha riguardato complessivamente n° 452 unità.).

Nel corso del 1997 è stato ceduto a Finsiel S.p.A. il 61% del pacchetto azionario.

URBANA S.p.A. - Società Europea di Servizi Urbani

La Società - costituita il 5.7.95 a seguito di joint-venture tra la FS e la Società Lyonnaise des Eaux - avente per oggetto la pianificazione, lo sviluppo, la diversificazione, la realizzazione, la terziarizzazione, la gestione e/o l'erogazione di servizi per la distribuzione dell'acqua, del gas, l'approvvigionamento idrico, la produzione di energia e la raccolta dei rifiuti urbani, non ha svolto alcuna attività operativa.

La società è stata posta in liquidazione nel corso del 1997.

TAV S.p.A.

Alla TAV è stata affidata in concessione dalla FS la progettazione esecutiva e la costruzione delle linee ad Alta Velocità; la proprietà dei progetti e delle opere rimane in capo alla FS. Nel corso del 1996, è continuata l'esecuzione dei lavori della tratta Roma - Napoli e nel secondo semestre 96 sono stati consegnati i SAL (Stato Avanzamento Lavori) per la tratta Bologna - Firenze. Per quanto riguarda le altre tratte ferroviarie, si è in attesa della chiusura dei lavori delle relative Conferenze dei Servizi.