

BILANCIO CONSOLIDATO

Gruppo Ferrovie dello Stato

Bilancio consolidato al 31/12/1996

- ◆ **Relazione sulla gestione**
- ◆ **Bilancio al 31/12/1996**
- ◆ **Relazione del Collegio Sindacale**
- ◆ **Relazione della Società di Revisione**

FERROVIE DELLO STATO

Società di trasporti e servizi per azioni

Relazione sulla gestione

Bilancio Consolidato al 31/12/1996

Signori Azionisti,

con il 31 dicembre 1996 si chiude il terzo bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato che espone la situazione patrimoniale finanziaria ed economica di tutte le imprese che rientrano nell'area di consolidamento.

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. assumano certamente carattere di preponderanza rispetto al totale delle società controllate incluse nell'area di consolidamento.

Il bilancio di Gruppo, redatto in conformità alle norme di legge, chiude con una perdita di 3.896.289 milioni contro i 1.565.382 milioni del 1995.



A) INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE

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

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.

Profili evolutivi del Gruppo e strategie

In primo luogo si segnala l'avvio, nel corso del 1996, del progetto di riassetto del portafoglio societario del Gruppo FS per addivenire ad una razionalizzazione dell'attuale struttura in coerenza con i seguenti obiettivi:

- focalizzazione sulle attività appartenenti al "core business", da perseguire attraverso un processo di liquidazione, ed in alcuni casi di cessione, di tutte quelle società che svolgono attività diverse dal "core business";
- riduzione dei costi della struttura attraverso l'eliminazione delle partecipazioni la cui esistenza non è giustificata né dalla presenza di azionisti esterni al Gruppo né da ragioni di carattere industriale. In altri termini le attività svolte da tali società possono essere agevolmente inglobate da FS o da altre società del Gruppo.

In tale quadro si inserisce il riassetto complessivo del portafoglio partecipativo nel settore del trasporto delle merci nel quale si è ricondotto, sotto il controllo ed il coordinamento di un'unica sub-holding di settore (EUROLOG S.p.A.), l'insieme delle società operanti in tale specifico comparto dei trasporti. Tale processo verrà completato nel corso del 1997.

L'attribuzione, ad un unico soggetto, della regia strategica ed operativa delle singole componenti produttive delle catene logistiche di interesse, discende dalla constatazione che le particolari caratteristiche del mercato, contraddistinto da una grande competitività e da alleanze forti già consolidate, richiedono una risposta organizzativa efficiente.

Nel settore immobiliare, invece, si è provveduto a porre in liquidazione 18 delle 20 società immobiliari regionali in quanto presentavano aree di intervento parzialmente in sovrapposizione rispetto alla missione imprenditoriale affidata alla controllata Metropolis S.p.A. In origine, infatti, lo scopo di tali

soggetti era quello di rendere più efficace ed immediato il rapporto con le varie Amministrazioni locali per facilitare, quindi, il raggiungimento dell'obiettivo della valorizzazione del patrimonio immobiliare non strumentale di FS presente sul territorio.

In questo progetto si inserisce la concentrazione in capo alla stessa Metropolis di altre società del Gruppo FS operanti nel settore immobiliare (Roma Duemila S.p.A., Termini S.p.A.), con lo scopo di semplificare i processi attuativi delle operazioni di valorizzazione e di ricondurre ad unità il coordinamento delle attività imprenditoriali.

Nel settore turistico si è avviato un processo di disinvestimento che ha avuto inizio con la cessione della partecipazione in E.C.P. - European Consultant Partnership - alla quale erano state in precedenza cedute 54 agenzie di viaggio della controllata CIT Viaggi S.r.l.

Nel settore delle attività diversificate si registra, nel 1997, la liquidazione volontaria della controllata Efeso S.p.A. che si occupava della comunicazione, della pubblicità e dell'editoria del Gruppo FS: attività queste che in futuro verranno svolte direttamente all'interno della struttura della Capogruppo FS.

Si segnala altresì che sono state poste in liquidazione:

- in data 23.1.97 la società Urbana S.p.A. in quanto non operativa;
- in data 25.2.97 la Società Omnia Express Sardegna S.r.l. a seguito dell'impossibilità del raggiungimento dell'oggetto sociale.

Sviluppo della domanda e andamento dei mercati in cui opera la Capogruppo FS

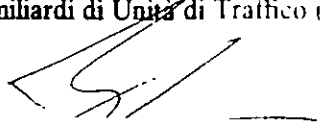
Nel 1996 il settore dei trasporti, in sintonia con l'appiattimento dell'attività industriale ha manifestato, dopo due anni di sostenuto sviluppo, chiari segnali di rallentamento. La stasi del sistema produttivo italiano, la crisi dei consumi interni, l'andamento congiunturale poco soddisfacente dei principali 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 le FS, per il settore viaggiatori e per quello delle merci, con risultati contrapposti.

Il primo, infatti, ha registrato un'ulteriore crescita del 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, 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 Capogruppo FS

Il prodotto globale venduto dalla FS, espresso dalla somma dei viaggiatori/km e delle tonnellate/km, nel 1996, a seguito del rallentamento dell'attività economiche ha registrato, dopo due anni di forte espansione, una sostanziale stazionarietà attestandosi a 66,5 miliardi di Unità di Traffico (U.T.) 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 del 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 del Gruppo

Anche nell'esercizio in esame è proseguita l'opera di contenimento degli organici presenti nel Gruppo. Al 31 dicembre 1996 la consistenza è risultata di 126.789 unità (2.984 in meno rispetto al 31/12/95), al contempo la consistenza media annua è stata di 127.248 unità (rispetto alle 131.818 del 1995).

Con specifico riferimento alla Capogruppo FS si evidenzia che dagli inizi del 1990 alla fine del 1996 la consistenza del personale si è ridotta di ben 83.488 unità, di cui circa 63.000 uscite dal ciclo produttivo aziendale per effetto dei prepensionamenti (ex legge 141/95), degli esodi incentivati nonché con delle 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 che nel 1996 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).

Informazioni riguardanti le altre entità operanti nel Gruppo

Volgendo l'attenzione ai profili evolutivi e strategici manifestati dalle 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 alla sub-holding Sogin è da tempo interessato da un'evoluzione normativa (riguardante in particolare il comparto del trasporto pubblico locale) che crea, nei confronti dei diversi operatori interessati, situazioni di incertezza di varia natura.

Le disposizioni in esame, le quali assegneranno alle Regioni completa autonomia in ordine alla statuizione della politica dei trasporti, produrranno nei confronti del Gruppo Sogin il venir meno di talune situazioni economiche ed operative favorevoli, atteso che i servizi sostitutivi di tratte ferroviarie dismesse non dipenderanno più dalla controllante FS, ma dalle autonome decisioni di ciascuna Regione, nell'ambito delle proprie specifiche attribuzioni.

Sotto un profilo più generale non mutano i termini del problema centrale che coinvolge il settore e che concerne la razionalizzazione e l'efficienza del sistema del trasporto nazionale e degli spazi che, in seno ad esso, possono essere occupati dai collegamenti su gomma, sia sul piano del trasporto pubblico locale che su quello delle sostituzioni ed integrazioni ferroviarie.

Sul piano strategico si evidenzia che gli iniziali programmi di sviluppo delineati dal Gruppo Sogin hanno, subito dei cambiamenti a seguito del nuovo indirizzo della Capogruppo tendente, come già visto, a concentrare ogni risorsa, anche finanziaria, sul "core business" aziendale.

Nell'ambito del Gruppo Sogin la controllata Sita, la quale rappresenta la realtà operativa più significativa, ha fatto registrare nel 1996 una lieve crescita del volume della produzione espressa in termini di chilometri percorsi principalmente nel settore del trasporto pubblico locale

Settore logistica integrata (Gruppo Eurolog)

Come in precedenza rilevato, nel corso del 1996 sono state ricondotte nella sub-holding Eurolog S.p.A. (in precedenza Sigma Cargo S.p.A.) alcune significative partecipazioni operanti nel settore della logistica integrata (trasporto merci multimodale, gestione di terminali interni e portuali, servizi logistici, ecc.) e tra queste ITACA e STM che rappresentano, nell'ambito del citato Gruppo, le sub-holding più importanti. In particolare ad ITACA è affidato il coordinamento degli asset impiantistici (porti, interporti, terminali) e di quelli strumentali all'intermodalità. Ad STM, invece, spetta il coordinamento e la gestione del business del trasporto e della logistica nelle varie filiere produttive (container, combinato, filiere specialistiche quali il settore chimico, siderurgico, deperibile, ecc.).

Il Gruppo in esame ha realizzato nel corso dell'esercizio appena chiuso, un fatturato consolidato di circa 571 miliardi (limitato alle società sulle quali Eurolog esercita un controllo strategico), di cui 57 miliardi prodotto all'interno del Gruppo FS.

Rispetto all'anno precedente le società rientranti nel Gruppo Eurolog hanno incrementato le quote dei servizi nei confronti della Capogruppo FS sia in termini di noli per trazione ferroviaria, sia in termini di noleggi di carri ferroviari.

Sotto un profilo economico entrambe le sub-holding (ITACA e STM) chiudono il loro bilancio in perdita, così come accade per altre società da queste controllate (in particolare Interporto di Vado, Sit, Corriere Italia).

Italcontainer, controllata diretta di STM, continua, invece, a manifestare una certa crescita sia del fatturato sia dell'utile di esercizio.

Anche per Omnia Express, anch'essa controllata da STM, il 1996 rappresenta l'anno di svolta in termini di risultati economici. Essa, infatti, dopo una serie di anni in perdita ha chiuso con un utile che, seppur di modesto valore, testimonia il favorevole esito di un processo di ristrutturazione avviato già negli esercizi precedenti. In dettaglio tale risultato è stato ottenuto attraverso la modifica dei modelli distributivi utilizzati ed il contenimento dei costi operativi.

Settore trasporti alta velocità (TAV S.p.A. e Italferr-Sis Tav S.p.A.)

- Come oramai noto la controllata TAV, costituita nel 1991, ha lo scopo di realizzare nel settore ferroviario il sistema "Alta Velocità" con l'obiettivo prioritario di effettuare la progettazione esecutiva e la costruzione delle nuove linee Milano-Napoli, Torino-Venezia e Milano-Genova, l'adeguamento della tratta Firenze-Roma e dei nodi di collegamento della rete ad alta velocità con quella ordinaria della Capogruppo, finalizzato al recupero ed alla remunerazione del capitale investito da parte della società medesima.

Nel corso del 1996 la società ha avviato la costruzione del nuovo collegamento ferroviario tra Bologna e Firenze che, unitamente alla costruzione della tratta Roma-Napoli e all'inizio delle opere relative ai nodi ferroviari delle stesse città, testimonia l'esistenza di opere in corso di esecuzione per quasi 300 chilometri di nuova infrastruttura ferroviaria.

L'andamento dell'esercizio 1996 è testimone dell'avanzamento e della diffusione territoriale della fase realizzativa del progetto, oltre ai progressi fatti registrare sul piano autorizzativo per tutti gli altri progetti ricompresi nella concessione affidata alla società.



Il bilancio chiude con un utile di esercizio di circa 5 miliardi.

- Il 1996 per la controllata **Italferr-Sis.Tav.** è stato un anno di radicale trasformazione nel corso del quale si sono poste le basi per realizzare compiutamente la missione della società nel ruolo di società di ingegneria del Gruppo Ferrovie dello Stato. In particolare l'assunzione di tale ruolo ha comportato l'allargamento delle competenze della stessa. Infatti, oltre al "Progetto Alta Velocità" le sono state demandate tutte le attività di FS nel settore degli investimenti infrastrutturali.

In particolare ad **Italferr-Sis.Tav.** è affidato il compito di fornire soluzioni tecniche, progettuali e realizzative connesse con il piano di investimenti, per il potenziamento ed il rinnovo tecnologico dell'infrastruttura ferroviaria.

A questa società sono, altresì, attribuiti i compiti di promuovere il know-how ferroviario in mercati terzi, di presidiare la ricerca e lo sviluppo tecnologico del settore, fornendo servizi di studio e progettazione di sistema e di componenti innovativi che possono trovare applicazione nello sviluppo degli investimenti assegnati.

Il corrente anno è stato caratterizzato da un incremento del portafoglio ordini e dell'attività della società che hanno reso necessaria la rianalisi della struttura organizzativa aziendale, delle risorse impiegate e delle componenti gestionali.

Il bilancio dell'esercizio 1996 chiude con una produzione di 141 miliardi e con un utile netto di circa 1 miliardo di lire.

Settore Finanziario (Fercredit S.p.A.)

Nel corso dell'esercizio la società ha confermato e ulteriormente migliorato i già positivi risultati dell'esercizio 1995, evidenziando un risultato operativo di 13.286 milioni ed un utile netto di 3.650 milioni.

Da un punto di vista quantitativo la crescita dei volumi intermediati rispetto al 1995 è di circa il 20%, che costituisce indubbiamente un buon risultato, anche tenuto conto di uno scenario esterno e di un andamento economico generale del nostro Paese piuttosto insoddisfacente.

Per quanto riguarda il settore del mercato interbancario, nel quale la società opera, il factoring, e ancor più il credito al consumo, hanno fatto segnare una buona crescita dei volumi, il mercato della locazione finanziaria (leasing) ha subito al contrario una sensibile contrazione, che più direttamente risente della stasi degli investimenti.

Per lo sviluppo dell'attività di factoring, che ha un potenziale decisamente elevato e che costituisce di gran lunga il prodotto principale della società, essa ha puntato soprattutto sulla componente del servizio di gestione del credito offerto ai fornitori del Gruppo FS grazie anche al continuo supporto delle strutture della controllante.

La società ha altresì incrementato la quota di lavoro svolta al di fuori del mercato "captive" costituito da fornitori, clienti e partecipate del Gruppo FS, avviando proficui rapporti di leasing e factoring con imprese terze, selezionate soprattutto tra operatori primari e di elevato standing del settore industriale e dei servizi.

In dettaglio nel settore del factoring la società ha realizzato un turnover annuo di 1.248 miliardi di cessione di credito, mentre i rapporti in essere sono oltre 330. Le operazioni di leasing, invece, sono rivolte prevalentemente ad imprese del Gruppo FS e riguardano la locazione di autobus, locomotori e macchinari industriali. I contratti stipulati nel 1996 sono stati 42 per un totale di oltre 18 miliardi, mentre i contratti globalmente operativi a fine esercizio sono 150 per complessivi 83,5 miliardi.

Nel corso dello stesso esercizio si è avviata l'attività di credito al consumo rivolta ai dipendenti della Capogruppo FS e sono stati erogati i primi finanziamenti nella forma della cessione del quinto dello stipendio. I finanziamenti complessivamente erogati nel 1996 sono stati quasi 700, per un importo totale di 7,5 miliardi.

Settore Immobiliare (Metropolis S.p.A.)

La società, che si occupa della gestione del patrimonio immobiliare non strumentale di FS, al 31.12.96 ha chiuso con un utile di 2.104 milioni.

Nella società è ricondotta l'unicità della gestione del suddetto patrimonio immobiliare che si sostanzia nel settore della gestione tecnica, di quella commerciale, nonché di valorizzazione dei beni stessi.

Nell'ambito della gestione tecnica rientrano gli aspetti operativi connessi all'attività di trasferimento dei beni dall'ex azienda autonoma FS ad FS S.p.A., la gestione del catasto ferroviario e della banca dati dei beni immobili, la gestione delle interferenze delle infrastrutture di terzi con la sede ferroviaria, nonché la tutela del patrimonio immobiliare FS.

L'attività commerciale si estrinseca, invece, nella gestione contrattuale degli alloggi e degli altri immobili a reddito, oltre che nella loro eventuale dismissione.

L'attività della società ha prodotto nell'esercizio ricavi per FS pari a 372 miliardi per la gran parte riconducibili a dismissioni (210 miliardi) e ad affitti di alloggi commerciali (145 miliardi).

Nel corso del 1996 la società ha altresì avviato azioni tese ad acquisire la gestione di patrimoni immobiliari esterni al Gruppo di appartenenza risultando aggiudicataria, come mandante al 10% con un altro operatore, della gestione di 13.000 alloggi posti in gara dall'INPDAP. Ed in tale ottica ha altresì partecipato alla gara bandita dal Comune di Roma per la gestione la manutenzione e la ricognizione di circa 30.000 alloggi e altri beni, ed ha manifestato il proprio interesse al bando del Comune di Palermo per la gestione di beni patrimoniali di proprietà.

Fanno capo a Metropolis le seguenti partecipazioni di controllo:

- a) Metropark, costituita nel 1995, che ha avviato la propria attività di gestione di superfici con destinazione a parcheggio ottenute attraverso contratti con FS. Si segnala che in data 28 novembre 1996 l'Assemblea della società ha deliberato la fusione per incorporazione della stessa nella controllante Metropolis. Al 31.12.96 il bilancio della società chiude con una perdita di lire 873 milioni
- b) Metrotipo, costituita nel 1992, ha per oggetto la composizione, la stampa e l'allestimento di prodotti grafici, cartotecnici ed editoriali relativi al settore dei trasporti e della mobilità in generale. Al 31.12.96 il bilancio chiude con un utile di lire 114 milioni.
- c) Sest, oggi in liquidazione, aveva per oggetto l'effettuazione di ricerche di mercato, sondaggi di opinione e ricerche sociali nel settore dei trasporti, della mobilità in generale e di ogni altro settore

direttamente o indirettamente connesso o complementare. Al 31.12.96 il bilancio chiude con una perdita di lire 845 milioni.

d) Roma Duemila svolge attività di studio, analisi, promozione, attuazione e gestione di interventi destinati alla valorizzazione economica, al miglioramento funzionale, alla diversificazione ed alla vendita di beni immobili sia rustici che urbani, con particolare riguardo a quelli facenti parte del patrimonio di FS siti nella città di Roma. Al 31.12.96 il bilancio chiude con una perdita di lire 313 milioni.

e) Termini S.p.A., costituita nel 1996, ha per oggetto la promozione l'attuazione e la gestione di interventi atti a riqualificare il Complesso della Stazione Termini e delle stazioni dell'area romana. Al 31.12.96 il bilancio chiude con una perdita di lire 74 milioni.

f) PRM Industriale S.p.A., controllata indirettamente attraverso la Metrotipo S.p.A., costituita nel 1995, che ha per oggetto la composizione, la stampa e l'allestimento di prodotti grafici, cartotecnici ed editoriali, con particolare riferimento al settore della biglietteria magnetica. Al 31.12.96 il bilancio chiude con un utile di lire 95 milioni.

Settore Agenzie Viaggio e Tour Operator (Gruppo Cit e Sap S.r.l.)

L'attività del gruppo Cit si esplica mediante la propria rete agenziale, presente in Italia e all'estero, e consistente prevalentemente nell'intermediazione di pacchetti turistici e nella vendita di biglietti di importanti vettori e fra questi FS.

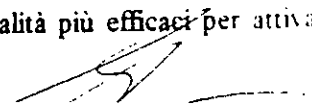
Più in dettaglio si rileva che il Gruppo Cit, nel corso dell'esercizio appena chiuso, ha evidenziato un'importante ristrutturazione dell'assetto commerciale attraverso la già citata cessione di 54 agenzie di viaggio, conservando n. 24 agenzie.

Da un punto di vista gestionale il Gruppo ha registrato particolari difficoltà nell'attività di intermediazione dove è continuata la tendenza alla diminuzione dei prezzi unitari dei pacchetti turistici e della biglietteria aerea e la conseguente contrazione dei margini (già in atto nei precedenti esercizi) cui, peraltro, non ha fatto seguito un aumento dei viaggiatori serviti. Al contempo l'attività di Tour Operation all'estero ha risentito, per buona parte del 1996, dell'effetto negativo della rivalutazione della lira su quasi tutte le principali monete estere.

L'insieme di tutti questi elementi, dunque, ha contribuito a deprimere i risultati economici di alcune società del Gruppo, anche se in misura assai diversa in funzione del relativo posizionamento sul mercato e allo stato di avanzamento dell'opera di ristrutturazione in corso volta principalmente ad una riduzione dei costi.

Il Gruppo FS è presente nel settore in argomento anche attraverso la propria controllata Sap S.r.l. che nel corso del 1996 ha operato una forte riorganizzazione aziendale con una significativa crescita della produttività per singolo dipendente. Tale fenomeno può essere riscontrato allorché si consideri che a fronte di una consistente lievitazione del valore della produzione (+33% rispetto al 1995), la forza lavoro è rimasta pressoché invariata.

Il risultato di periodo evidenzia tuttavia una perdita di Lit. 5.195 milioni che, seppur più contenuta rispetto a quella dell'esercizio precedente (Lit. 7.616 milioni), rileva la necessità di proseguire nel progetto di razionalizzazione della struttura, con un ulteriore contenimento dei costi e con un contestuale recupero di competitività esaminando anche modalità più efficaci per attivare partnership con operatori privati del settore.



Margine del valore della produzione

Il risultato economico di Gruppo dell'esercizio 1996 è, sotto il profilo della gestione caratteristica, riassumibile nelle seguenti cifre aggregate :

(in miliardi di lire)

DESCRIZIONE	1996	1995
Valore della produzione	14.749	14.298
Costo del personale	(11.219)	(10.240)
Altri costi della produzione prima degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione	(3.789)	(3.472)
Margine del valore della produzione prima degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione	(259)	586
Ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione	(5.182)	(3.378)
Margine del valore della produzione	(5.441)	(2.792)

A.2 - VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione è dettagliato come segue:

(in miliardi di lire)

DESCRIZIONE	1996	1995	Variazioni %
Prodotti del traffico viaggiatori	6.315	6.125	3.1
Prodotti del traffico merci	1.507	1.537	(2.0)
Prestazioni a terzi, vendite ed altri	784	683	(12.9)
Variazione lavori in corso su ordinazione	(4)	7	---
Incremento immobilizzazioni per lavori interni	826	822	0.5
Altri ricavi e proventi	5.321	5.124	3.8
Totale valore della produzione	14.749	14.298	3.2

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 relativamente all'attività di trasporto dei passeggeri che ha compensato la contrazione emergente nei ricavi del settore merci e nelle prestazioni a terzi, vendite ed altri.

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

A.3 - COSTI DELLA PRODUZIONE

L'ammontare complessivo dei costi della produzione risulta così articolato:

(in miliardi di lire)

DESCRIZIONE	1996	1995	Variazioni %
Materie prime, sussidiarie, ecc.	1.149	914	25,7
Servizi	2.627	2.348	11,9
Godimento beni di terzi	194	216	(10,2)
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(181)	(6)	---
Totale altri costi della produzione prima degli ammortamenti, svalutazioni ed altri	3.789	3.472	9,1
Personale	11.219	10.240	9,6
Ammortamenti e svalutazioni	3.401	2.958	15,0
Accantonamenti per rischi	1.495	224	---
Altri accantonamenti	10	4	---
Oneri diversi di gestione	276	193	43,0
Totale costi della produzione	20.190	17.091	18,1

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 914 miliardi nel 1995 a 1.149 miliardi nel 1996.

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

Una parte residuale (circa 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 dell'11,9% nonostante una contrazione dei costi in alcuni settori fra i quali quelli relativi a concorsi e compensi ad altre ferrovie, pubblicità e marketing e software.

I maggiori incrementi di costo sono ascrivibili ai servizi di pulizia, trasporti e altri servizi appaltati, ai servizi di consulenza ed alla manutenzione.

Personale

Il costo del personale è passato da 10.240 miliardi nel 1995 a 11.219 miliardi nell'esercizio 1996 con un aumento di 979 miliardi. Tale maggior costo, riferibile principalmente alla Capogruppo, è imputabile per 585 miliardi al maggior onere per T.F.R., 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 della indennità di buonuscita (non presente nel 1995), all'incremento delle retribuzioni fisse ed ai maggiori oneri sociali; per contro sono risultati in calo rispetto all'esercizio 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 turn-over e si è proceduto alle sole assunzioni scaturite da obblighi legislativi (contratti di formazione lavoro ed a termine) od a seguito di contenzioso giudiziario.

Per il personale ferroviario, il cui contratto è scaduto il 31.12.1995, in data 6 maggio 1997 è stato siglato un protocollo d'intesa con le Organizzazioni Sindacali 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

Per l'analisi della voce si rimanda al commento della stessa nella sezione del Conto economico della Nota Integrativa.

Accantonamenti per rischi

Per una più approfondita trattazione si rimanda al commento della voce "Fondi per altri rischi ed oneri" nella sezione dello Stato patrimoniale passivo della Nota Integrativa.

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 ricompresi nel Fondo Speciale per la Gestione del Debito "sono da intendersi a tutti gli effetti debiti dello Stato" e, pertanto, come da indicazione dell'Azionista, al 31.12.1996, il debito in questione è stato imputato al competente Ministero del Tesoro ed eliminato dal bilancio della Capogruppo con contropartita nei crediti verso il Tesoro.

Nel corso dell'esercizio 1996 la Capogruppo ha contratto 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 dell'indebitamento in lire è risultato pari al 8,6%.

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

Anche la politica degli investimenti nel corso del 1996 è strutturalmente riconducibile alla Capogruppo FS le cui linee di intervento vengono nel seguito tratteggiate.

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 -P.L.- (soppressione di 96 P.L. ed automazione di 173 P.L. con conseguente eliminazione di 13 posti di guardia).

Inoltre il materiale rotabile messo in esercizio nel 1996 è risultato il seguente:

- 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.

A.6 - AUMENTI DI CAPITALE SOCIALE

In data 7.3.1994 l'Assemblea straordinaria della Capogruppo FS 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

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 di tali attività svolte da parte della Capogruppo FS.

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 la Capogruppo impegnata 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 dei centri urbani e delle aree metropolitane su un totale di 18 città. Oltre alle consuete analisi previste dalla vigente normativa, sono state anche effettuate campionature di atmosfera per la determinazione di idrocarburi policiclici aromatici e prelievi di aria per la determinazione del benzene.

B.2 - ALCUNI FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NEL CORSO DELL'ESERCIZIO 1996

Relativamente alla Capogruppo FS vengono riportati i seguenti fatti di rilievo manifestatisi nel 1996.

B.2.1 - Sono stati firmati dall'Amministratore Delegato pro-tempore della FS e dal Ministro dei Trasporti e della Navigazione il Contratto di Servizio Pubblico 1994-1996 ed il Contratto di Programma 1994-2000 rispettivamente in data 13.2.96 ed in data 25.3.96.

B.2.2 - All'inizio dell'anno 1996 si è proceduto a versare allo Stato, con riferimento all'anno 1995, quanto dovuto a saldo per ritenute operate al personale per Fondo Pensioni e contributo ordinario del datore di lavoro allo stesso fondo e contributo straordinario ai sensi della legge n. 141/90, al netto del contributo a pareggio del disavanzo del Fondo.

B.2.3 - A decorrere dal 1° gennaio 1996 si è realizzato, per tutti i dipendenti della FS, il passaggio dal precedente regime dell'indennità di buonuscita a quello del T.F.R. (Trattamento di fine rapporto - art. 13 della legge 30.5.95 n° 204), di cui precedentemente usufruiva solo una esigua parte del personale (incaricati di servizi diversi e personale dirigenziale proveniente dall'esterno).

B.2.4 - Con riferimento alle sentenze emesse nel '96 da parte della Pretura di Torino e di altre Preture, delle quali solo alcune hanno accolto favorevolmente le pretese avanzate da ex dipendenti delle Ferrovie dello Stato, aventi per oggetto l'innalzamento al 60 per cento dell'indennità integrativa speciale ai fini del calcolo dell'indennità di buonuscita, si ribadisce che tali richieste appaiono illegittime alla Società, anche in base al parere dei suoi legali, e conseguentemente sono state intraprese le necessarie iniziative nelle competenti sedi giudiziarie.

Al 31.12.1996 a tale titolo risultano pendenti n° 296 ricorsi nei confronti della Società FS per un petitum totale di 592 milioni.

B.2.5 - Con la Legge 23.12.1996 n° 662 "Misure di razionalizzazione della finanza pubblica" e con la Legge 23.12.96, n° 664, la quale ha approvato il Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 1997, il Governo ha notevolmente ridotto gli stanziamenti del Ministero del Tesoro per il predetto esercizio (relativi ai trasferimenti nei confronti della FS per i corrispettivi dovuti in forza dei Contratti di Programma e di Servizio Pubblico), per un ammontare complessivo di 2.687 miliardi

B.2.6 - A fine dicembre 1996, il II° Ufficio IVA di Roma ha notificato n°3 provvedimenti di diniego del rimborso dei crediti IVA vantati dalla Società per gli anni '89, '90, e '91. Contemporaneamente il medesimo Ufficio IVA ha contestato alla Società con appositi avvisi di rettifica, le detrazioni d'imposta operate negli stessi anni. La Società FS ha inoltrato i relativi ricorsi ai competenti Organi giurisdizionali ed amministrativi. L'ammontare del contenzioso è di circa 7.500 miliardi di lire, per imposta, sanzioni ed interessi. La materia è illustrata con maggiore dovizia di particolari nell'ambito della nota integrativa nella sezione relativa al fondo imposte.

Nell'ambito del Gruppo si evidenzia che, nel corso del 1996, è stata avviata l'operatività di alcune società in precedenza costituite: in dettaglio ci si riferisce a Metropark S.p.A., Records Center S.p.A., PRM Industriale S.p.A., Sinter Inland Terminal S.p.A. e Centro di Riabilitazione S.p.A.

B.3 - FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO 1996

Con riferimento alla Capogruppo FS si evidenzia che in data 30.1.1997 il Presidente del Consiglio dei Ministri ha emanato la direttiva "Linee Guida per il Risanamento della Società FS" con la quale i Ministri del Tesoro, del Bilancio, della Programmazione Economica ed il Ministro dei Trasporti e della Navigazione, nell'esercizio dei rispettivi poteri, devono conseguire determinati obiettivi ricorrendo a provvedimenti necessari per il riassetto della Società FS nonché concertare e definire le modalità delle loro esecuzioni. La direttiva del Governo si articola in nove punti fondamentali ed interessa: il Piano d'impresa, il Piano degli investimenti, lo sviluppo dei servizi, la cessione di attività non strategiche, l'applicazione della Normativa Comunitaria, gli obiettivi di efficienza, la revisione del sistema tariffario, la revisione delle esenzioni e delle riduzioni tariffarie, ed infine la separazione contabile.

In data 30.1.97 il CIPE ha approvato l'aumento delle tariffe viaggiatori del 2,5% entrato in vigore a partire dal 1.3.97, ridimensionando tuttavia di un punto la richiesta avanzata e le aspettative della Capogruppo (+3,5%).

In data 31.1.97 la Società FS ha proceduto all'alienazione alla ITC&P S.p.A. della quota di partecipazione detenuta in ECP S.p.A.

In data 11.4.97 è stato stipulato un contratto definitivo con la FINSIEL S.p.A. per la cessione del 61% del pacchetto azionario di T.S.F. S.r.l.

In data 20.3.97 è stata deliberata la liquidazione della Società EFESO a far data dal 30.4.97

In data 8.1.97, il Concessionario per la riscossione di Roma, ha notificato n°4 cartelle di pagamento dell'imposta patrimoniale afferente alle annualità '92, '93, '94 e '95 emesse dal Centro Servizi delle Imposte Dirette di Roma per complessivi 3.160 miliardi di lire, per tributi, sanzioni ed interessi. Avverso tali atti è stata attivata la fase contenziosa in sede giurisdizionale, con inoltro dei ricorsi alla Commissione Tributaria Provinciale di Roma. Con D.M. 4.4.97 il Ministro delle Finanze ha concesso la «sospensione» per un anno, come richiesto dalla Società. La materia è illustrata con maggiore dovizia di particolari nell'ambito della nota integrativa nella sezione relativa al fondo imposte.

In data 23.1.97 la società ITACA ha deliberato la vendita alla Capogruppo FS della quota di partecipazione detenuta in EUROLOG pari allo 0,77%.

