

FERROVIE DELLO STATO SOCIETA' DI TRASPORTI
E SERVIZI PER AZIONI

Sede in Roma - Piazza della Croce Rossa, 1

BILANCIO CONSUNTIVO DELL'ESERCIZIO FINANZIARIO 1997

FERROVIE DELLO STATO SOCIETA' DI TRASPORTI
E SERVIZI PER AZIONI

Sede in Roma - Piazza della Croce Rossa, 1

RELAZIONE DEL COLLEGIO DEI REVISORI

Signori Azionisti,

il bilancio dell'esercizio 1997, che sottoponiamo alla Vostra approvazione, si è formato sotto la gestione del precedente Consiglio. Quello attuale, nominato l'8 febbraio 1998, lo ha redatto, come per il precedente esercizio in conformità degli articoli 2423 e seguenti del Codice Civile.

RELAZIONE SULLA GESTIONE 1997

A) INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE

A.1- CONDIZIONI OPERATIVE E SVILUPPO DELL' ATTIVITÀ

Per la maggior parte dei Paesi industriali il 1997 è stato caratterizzato da un rafforzamento delle economie reali. Il prodotto lordo mondiale ha segnato una crescita media del 3,2% nei confronti del 1996, per effetto dell'accelerazione registrata nei paesi industriali e del ridimensionamento nei ritmi di crescita delle economie in via di sviluppo, in particolare di quelle dell'estremo oriente.

Anche nell'Unione Europea nel corso del 1997 la crescita economica ha accelerato il passo: il PIL è cresciuto del 2,5% rispetto all'1,7% dell'anno precedente.

Per l'Italia, gli indicatori economici degli ultimi mesi del '97 confermano che l'economia è in moderata ripresa e che si sta consolidando; pertanto può dirsi superata la fase di stagnazione che aveva caratterizzato tutto il 1996 ed i primi mesi del 1997. Secondo l'ISCO, la stima di crescita del Pil nel 1997 si aggira intorno all'1,5%, valore tuttavia più basso rispetto a quello degli altri partner europei in quanto risente ancora del basso profilo del Pil del 1996 che in quell'anno aveva fatto registrare una crescita di appena lo 0,7% sull'anno precedente.

La dinamica del Pil nel corso del 1997 ha segnato una forte accelerazione nel secondo trimestre, per poi stabilizzarsi su ritmi dell'ordine del 2% su base annua, confermando così che il tasso di crescita della nostra economia si sta avvicinando a quello dei maggiori paesi europei.

Alla crescita del Pil ha contribuito in modo determinante, oltre che la ripresa delle esportazioni (+5,7% rispetto al 1996) - influenzate da una più favorevole congiuntura europea e dall'accelerazione del commercio internazionale (+6,3%) -, anche il profilo evolutivo della domanda interna totale che ha segnato una crescita del 2% sul 1996.

L'attività produttiva nel 1997, sulla spinta del rilancio del settore automobilistico, si è gradatamente rafforzata ed ha interessato la maggior parte dei comparti industriali. L'indice della produzione industriale in media annua è cresciuto del 2,2% sul 1996.

Nel 1997 è proseguito sul fronte dei prezzi il processo deflazionistico in atto fin dagli ultimi mesi del 1995: il tasso di crescita dei prezzi al consumo che a gennaio era pari al 2,6%, a dicembre è risultato dell'1,5%, annullando così il differenziale di inflazione nei confronti dei principali paesi europei. L'inflazione in media annua si è attestata all'1,7%.



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

Nel 1997 il settore dei trasporti, dopo un anno di sostanziale stagnazione, ha manifestato, in sintonia con il moderato intensificarsi del commercio internazionale e del recupero dell'attività economica, segnali di ripresa evidenziando risultati positivi specialmente nel comparto merci.

Per le FS, l'anno appena trascorso si è chiuso con risultati di segno diverso per il settore viaggiatori e per quello merci.

Il primo infatti, dopo tre anni di progressiva espansione, ha segnato una flessione dell'1,6% sul 1996 sulla quale possono aver influito la notevole crescita delle immatricolazioni di nuovi autoveicoli sulla spinta delle agevolazioni alla rottamazione nonché gli incidenti di Piacenza e Roma-Casilina. Per quanto riguarda la lunga percorrenza, sulla clientela ha influito negativamente anche la flessione nel livello della puntualità dei treni viaggiatori mentre, per il trasporto locale, vanno evidenziati oltre alle difficoltà incontrate dai sistemi di trasporto pubblico a riscontrare livelli di domanda raggiunti agli inizi degli anni '90, anche il taglio del 3% nell'offerta, ancorché quest'ultimo fenomeno abbia riguardato i treni a bassa frequentazione.

Va altresì rilevato che anche per le altre principali reti ferroviarie europee il traffico dei viaggiatori Km nel 1997 è stato caratterizzato da una fase di stagnazione. Infatti, dai dati provvisori riferiti ai primi nove mesi si rileva che per l'insieme delle reti aderenti all'Unione Europea i viaggiatori trasportati sono scesi dello 0,6%, mentre in Italia sono diminuiti dell'1,6%.

Per contro, il settore merci, dopo aver registrato un avvio d'anno debole, successivamente, grazie all'intensificarsi del commercio internazionale e della ripresa dell'attività produttiva interna specialmente in settori ad alta vocazione ferroviaria, e grazie anche agli sforzi dell'Azienda, ha registrato a fine anno una crescita dei volumi trasportati del 9,1% sull'anno precedente.

Per un confronto tra modalità di trasporto, focalizzando l'attenzione al solo comparto autostradale, (mercato questo più direttamente confrontabile con quello FS), i veicoli /Km del "gommato leggero" che hanno percorso le nostre autostrade si sono accresciuti rispetto al 1996 del 3,2%; mentre più elevato è stato il tasso di sviluppo dei veicoli/Km "pesanti" che sono aumentati del 4,2%, tasso comunque ben al di sotto della crescita del volume trasportato per le merci per ferrovia. Ad ogni modo il gap da recuperare resta ancora notevole, infatti nel 1996, ultimo anno per il quale si dispone di dati sul trasporto stradale, le tonnellate km trasportate dal vettore stradale sono state 175,5 miliardi a fronte di un traffico merci delle F.S. pari a 23,3 miliardi di tonnellate km.

Andamento della gestione nei settori in cui opera la Società

Nel 1997 il prodotto globale venduto dalle FS, espresso dalla somma dei viaggiatori Km e delle tonnellate Km, nonostante la flessione nel traffico viaggiatori, ha raggiunto il suo massimo storico con 74,9 miliardi di UT (Unità di Traffico), (nel 1996 le UT sono state 73,6 miliardi).

Settore passeggeri

Nel 1997 i viaggiatori Km sono stati 49,5 miliardi con una flessione dell'1,6% sull'anno precedente, ritornando così ai volumi di traffico del 1995.

Nello stesso anno i viaggiatori trasportati sono stati 461 milioni, con un calo, anche in questo caso, dell'1,6% rispetto al 1996.



I viaggiatori Km che hanno utilizzato treni classificati di lunga percorrenza sono stati il 56,6% del totale, mentre quelli del trasporto metropolitano ed interregionale sono stati il 43,4% del totale.

Gli introiti tariffari nel 1997 sono ammontati a 3.524 miliardi di lire (corrispondenti ad un introito medio per viaggiatore Km di 71,2 lire, contro le 69,7 lire del 1996).

Con decorrenza 1° marzo '97 le tariffe viaggiatori sono aumentate in media del 2,5%, tuttavia la contrazione registrata nella domanda, di cui già si è fatto cenno, ha fatto sì che gli introiti complessivi risultassero pressoché invariati rispetto al 1996 (+0,5%).

Inoltre nel 1997 i viaggiatori sui treni 'ETR-Pendolino e da giugno su treni EURO-STAR' sono più che raddoppiati; in particolare i viaggiatori che hanno utilizzato questi treni sono passati da 3.347.724 del '96 (di cui 890.115 in 1^a classe) a 6.916.720 (di cui 1.715.798 in 1^a classe) del '97, per il cambiamento del mix del servizio offerto.

Tale aumento, infatti, è da porre in relazione all'incremento dell'offerta del servizio, in particolare all'introduzione dei nuovi ETR 500 - Eurostar Italia - utilizzati su relazioni prioritarie al posto di treni IC. Complessivamente nel 1997 sono stati prodotti 11,5 milioni di treni Km Eurostar contro i 6,4 milioni dell'anno precedente, con un aumento dell'offerta di circa l'80%.

Il cambiamento nel mix del servizio offerto ha lasciato sostanzialmente invariato il volume di traffico, infatti, i viaggiatori Km con treni Eurostar, Intercity ed Eurocity sono cresciuti dello 0,4% rispetto al 1996. Il passaggio quindi ad un prodotto a prezzi più elevati, sia pure di qualità superiore non ha portato ad una diminuzione del volume totale della domanda servita con le due tipologie di prodotto. Di segno negativo, invece, l'andamento del traffico notte (-5,6%), fenomeno comune alle reti europee, che pone problemi di riposizionamento strategico in questo segmento, che rappresenta circa il 35% del traffico passeggeri sulle distanze a medio-lungo percorso. Nel complesso non è stato possibile sfruttare tutte le potenzialità a causa di una serie di fattori limitativi, quali la capacità dell'infrastruttura di sopportare il traffico, lo stato e la disponibilità dei mezzi e gli scioperi che si sono verificati nel corso dell'anno.

Settore merci

La più vivace dinamica della produzione industriale e i buoni livelli toccati negli scambi con l'estero hanno sostenuto ed incrementato nel corso dell'anno il traffico merci per ferrovia.

Le tonnellate km trasportate nel 1997 hanno registrato un valore di 25,4 miliardi, con un aumento del 9,1% sul 1996, superando così di circa il 6% il precedente massimo valore di volume del 1995, in cui erano stati toccati 24 miliardi di tonn-km.

Le tonnellate trasportate in conto pubblico sono state 82,7 milioni (+8,3% sul 1996) e la percorrenza media di una tonnellata, pari a 307,5 Km, ha evidenziato un lieve aumento rispetto all'anno precedente.

Di pari passo con gli incrementi del traffico sono aumentati, nella stessa misura, anche gli introiti del settore merci che a fine anno sono ammontati a 1.514 miliardi di lire (comprensivi di 124 miliardi relativi al trasporto postale); l'introito medio a tonnellata Km è rimasto pertanto pressoché invariato rispetto al 1996.

Nell'analisi per tipologia di traffico si rileva, in termini di tonnellate Km, la forte impennata del traffico interno (+12,1%), da mettere in relazione al buon andamento della produzione industriale. L'incidenza del traffico merci interno sul totale a fine 1997 sfiora il 51% e, rispetto al 1990, ha guadagnato otto punti percentuali a scapito del traffico internazionale.



Il favorevole scenario internazionale, caratterizzato da una crescita generalizzata delle maggiori economie e da una progressione della domanda internazionale, ha determinato notevoli aumenti di traffico nelle tonnellate km in importazione ed esportazione che sono accresciute rispettivamente dell'8,8% e dell'1,4% nei confronti dell'anno precedente.

Anche nel 1997 è perdurato il forte sbilanciamento dei flussi di import/export dove le importazioni rappresentano esattamente il doppio delle esportazioni.

Nell'analisi del traffico per modalità buone performance sono state raggiunte dal traffico combinato e da quello tradizionale anche se il primo registra tassi di crescita quasi doppi rispetto a quelli del traffico tradizionale (rispettivamente 13% e 5,5%). Sul totale delle tonnellate km il traffico combinato, che nel 1997 si è attestato a 9.460 milioni di tonn.km, rappresenta il 37,2% del totale; nel 1990 tale traffico incideva solo per il 25%.

Pertanto nonostante i grandi sforzi profusi, non si è potuto cogliere fino in fondo le obiettive potenzialità a causa della rigidità aziendale e delle difficoltà nelle relazioni industriali.

Risorse umane

Anche nell'esercizio in esame è proseguita l'opera di contenimento degli organici. Al 31 dicembre 1997 la consistenza è risultata di 119.922 unità (3.095 in meno rispetto al 31/12/96), mentre la consistenza media annua è stata di 122.249 unità (rispetto alle 123.417 del 1996).

Dall'inizio del 1990 alla fine del 1997 il numero dei dipendenti FS si è ridotto di 86.406 unità, di cui circa 63.000 purtroppo mediante lo strumento indifferenziato dei prepensionamenti (legge 141/90) attuato nell'arco degli anni dal 1990 al 1995, strumento che ha portato al depauperamento di professionalità significative per l'Azienda. Nel 1997 inoltre è proseguito il ricorso ad un programma di esodi incentivati il quale, congiuntamente alle scadenze programmate dalla riforma pensionistica, hanno interessato 3.288 unità.

A seguito del combinato effetto dell'aumento del traffico ferroviario e del progressivo calo nella consistenza del personale, la produttività "tecnica" del lavoro (quella cioè che fa riferimento alle quantità di prodotto vendute pro capite, misurata in termini di Unità di Traffico per addetto) è stata di 613.073 UT per dipendente, si è così raggiunto un livello di produttività fra i più alti fra quelli fatti registrare dalle principali reti ferroviarie europee (migliore di quello delle ferrovie tedesche). Purtroppo il risultato economico rimane negativo a causa del maggior costo unitario del lavoro. Il definitivo risanamento richiederà pertanto opportuni interventi su questo fronte.

Nel 1997 la produttività "tecnica" del lavoro, (produzione offerta pro-capite, misurata in termini di tonnellate km lorde rimorciate per addetto) è stata di 935 mila TKBR per dipendente (2,3% sul valore del 1996).

La sicurezza dell'esercizio ferroviario

La materia della sicurezza è assunta, a livello di priorità assoluta nella cultura aziendale anche per fronteggiare il deterioramento della rete, l'intensificarsi dei guasti al materiale, nonché l'esigenza di recuperare il gap tecnologico. Peraltro è noto che la sicurezza, principio cardine intorno al quale ruota l'intero sistema del trasporto ferroviario, rappresenta un fattore critico di successo e leva qualificante della strategia d'impresa.

La ricerca dell'efficacia degli interventi messi in atto per garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria viene evidenziata dal fatto che nonostante il ripetersi di guasti/anomalie, l'incidentabilità con conseguenze sulle persone e cose è diminuita.



In termini assoluti il 1997, evidenzia 73 incidenti ai treni, 57 incidenti in manovra e 16 incidenti ai passaggi a livello che, confrontati con gli incidenti degli anni precedenti, esprimono una inversione di tendenza che va comunque accentuata rispetto al periodo 1992-1996, nel quale i valori di media registravano un 80,8 per gli incidenti ai treni, un 77,2 per gli incidenti in manovra ed un 22 per gli incidenti ai passaggi a livello.

Purtroppo le perdite umane che si sono avute negli incidenti "tipici" dell'anno 1997, sono state complessivamente 19 di cui 8 relativamente al tragico incidente verificatosi a Piacenza nel gennaio del 1997 (ETR 450 "Pendolino").

Gli eventi negativi che hanno caratterizzato l'anno 97 hanno dimostrato che l'attenzione posta ai temi della sicurezza e i risultati raggiunti dalle F.S., rispetto sia alle altre reti Europee che alla altre modalità di trasporto, assumono un relativo rilievo di fronte ad eventi di tale gravità. Pertanto, nel corso del 1997, con l'avvio di una Task Force istituita dall'Amministratore Delegato sono stati eseguiti accurati controlli dell'infrastruttura (armamento, opere civili, impianti di segnalamento e di sicurezza, di TE, di telecomunicazione), verificando la rispondenza dei rotabili ai requisiti previsti per la loro circolazione, valutando la professionalità degli operatori ed intervenendo con eventuali adeguamenti normativi, procedurali e tecnologici atti a ridurre il livello di rischio di un possibile evento negativo.

Lo stato di salute della sicurezza, nonostante la vetustà degli impianti quale emerge dal quadro complessivo delle verifiche svolte, è ragionevolmente positivo. Tuttavia l'insieme degli studi, approfondimenti e controlli eseguiti ha permesso di evidenziare una serie di criticità, più o meno latenti nell'organismo ferroviario, principalmente conseguenti alla forte accelerazione dei processi di trasformazione organizzativa negli ultimi dieci anni ed all'introduzione di tecnologie fortemente innovative.

La qualità del servizio

Nel 1997 la puntualità dei treni ha subito una generalizzata flessione rispetto all'anno precedente, a causa dei numerosi guasti all'infrastruttura (anormalità alla linea aerea, guasti agli apparati), ai locomotori, ai materiali ETR ed infine delle occupazioni della sede ferroviaria e delle avverse condizioni meteorologiche.

Nell'anno la puntualità dei treni viaggiatori, espressa come percentuale di treni arrivati a destino puntuali o con un ritardo entro i 5 minuti è scesa all'82%, (86% nel 1996) mentre per i treni a lunga percorrenza la percentuale dei convogli giunti a destino entro i 5 minuti di ritardo è scesa al 66% (74% del 1996). In proposito occorre peraltro ricordare che per i treni Eurostar si tratta di un servizio di nuova istituzione con caratteristiche molto diverse da quello precedente effettuato con materiale ETR 450 e 460: i treni sono molto più numerosi e diffusi su tutte le fasce orarie diurne, così che le possibilità di recupero dei ritardi, comunque determinati, sono diminuite ed il ritardo si trascina fino a destino, aumentando in qualche caso.

Anche i treni locali hanno avuto un peggioramento nell'indice di puntualità che nella fascia entro i 5 minuti è sceso dall'87% all'83%. Sulla flessione della regolarità di tali treni hanno inciso l'aumento consistente dei treni metropolitani e diretti avvenuto con l'attivazione dell'orario estivo '97 e per i ritardi causati dalla difficoltà nella messa a regime e coesistenza di treni Eurostar con il restante materiale rotabile e con la rete.

I suddetti fattori hanno provocato impatti negativi sullo svolgimento del servizio dei treni merci che nel 1997 in media sono giunti a destino con un ritardo di 49 minuti (26 minuti in più rispetto al 1996).



Margine del valore della produzione

Il risultato economico dell'esercizio 1997 è, sotto il profilo della gestione caratteristica, riassumibile nelle seguenti cifre aggregate (importi in miliardi di lire):

DESCRIZIONE	1997	1996
Valore della produzione	10.187	14.040
Costo del personale	(9.767)	(10.923)
Altri costi della produzione prima degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed altri	(3.518)	(3.398)
Margine del valore della produzione prima di ammortamenti, svalutaz., accantonamenti ed altri	(3.098)	(281)
Ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed altri	(4.344)	(5.052)
Margine del valore della produzione	(7.442)	(5.333)

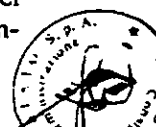
A.2 - VALORE DELLA PRODUZIONE

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

DESCRIZIONE	1997	1996	D %
Prodotti del traffico viaggiatori:			
- clientela ordinaria	3.524	3.507	0,5
- contratto di servizio	10	2.720	
Totale viaggiatori	3.534	6.227	
Prodotti del traffico merci:			
- clientela ordinaria	1.514	1.382	9,5
- contratto di servizio	0	90	
Totale merci	1.514	1.472	
Totale prodotti del traffico	5.048	7.699	
Prestazioni a terzi, vendite e altri	528	530	(0,4)
Variazione lavori in corso su ordinazione	2	(2)	
Incremento immobilizzazioni per lavori interni	771	695	10,9
Altri ricavi e proventi:			
- contributi in conto esercizio	3.541	4.894	(27,6)
- altri ricavi	297	223	33,2
Totale altri ricavi e proventi	3.838	5.118	(25,-)
Totale valore della produzione	10.187	14.040	(27,4)

Come appare dalla tabella sopra riportata il decremento verificatosi rispetto al 1996 nel Valore della produzione è dovuto essenzialmente al drastico taglio operato dallo Stato nell'ambito della finanziaria 1997 ai compensi previsti dai due contratti di servizio pubblico e di programma. Poiché non è stato possibile ripartire la parte di competenza fissata dalla legge finanziaria 97 fra i compensi relativi al servizio viaggiatori, al servizio merci ed alla parte da appostare come contributo ai sensi dei regolamenti CEE, si è provveduto ad imputare l'importo complessivo della compensazione, previsto dalla legge finanziaria 97, come un generico contributo in conto esercizio.

Per altro verso occorre evidenziare gli incrementi dei ricavi del comparto tipico dell'attività di trasporto, un lieve aumento nei viaggiatori (+0,5), ed uno più marcato nel settore merci(+9,5%); si evidenzia infine l'incremento delle immobilizzazioni per lavori interni(+ 10,9%) ed altri ricavi (+ 33,2%).



A.3 - COSTI DELLA PRODUZIONE

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

DESCRIZIONE	1997	1996	D %
Materie prime, sussidiarie, ecc.	952	1.084	(12,2)
Servizi	2.335	2.330	
Godimento beni di terzi	204	163	25,1
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, ecc.	27	(179)	
Sub totale	3.518	3.398	3,5
Personale	9.767	10.923	(10,6)
Ammortamenti e svalutazioni	3.542	3.286	7,8
Accantonamento per rischi	510	1.537	(66,8)
Oneri diversi di gestione	292	229	27,5
Totale costi della produzione	17.629	19.373	(9,-)

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 1.084 miliardi nel 1996 a miliardi 952 nell'esercizio 1997 con una diminuzione di 132 miliardi. La componente prevalente del decremento in tale settore è attribuibile da una parte al minor acquisto di materiali sia di consumo che di manutenzione (- 137 mil.di) e dall'altra ad un aumento di circa 5 miliardi della spesa per l'energia elettrica prelevata in Alta Tensione per le esigenze di trazione la quale ha risentito, non solo degli aumenti di prezzo derivanti dalla convenzione in essere con l'Enel, ma anche dei maggiori consumi legati all'introduzione in esercizio di nuovo materiale(ETR).

Servizi

I costi per servizi nel loro complesso sono rimasti pressoché invariati rispetto all'esercizio 1996 ancorché è stata registrata una lievitazione degli oneri relativi all'acquisto di software ed a altre prestazione compensata da una contrazione dei costi verificatesi in alcuni settori tra i quali quelli relativi alla riparazione e manutenzione dei beni mobili ed immobili, ai compensi ad altre ferrovie, ai servizi di pulizia ed ai premi assicurativi.

Personale

Il costo del personale è passato da 10.923 miliardi nel 1996 a 9.767 miliardi nell'esercizio 1997 con una diminuzione di miliardi 1.156.

Tale minor costo è imputabile essenzialmente alla riduzione degli organici ed alle nuove aliquote del Fondo Pensioni, omogenee a quelle dell'INPS, aliquote queste più favorevoli alla Società rispetto a quelle precedentemente in vigore.

Inoltre nel 1997 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.



Nel corso dell'esercizio è stato confermato il blocco del turnover, mentre 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, inoltre per il periodo di "vacanza" contrattuale (1.1.96-30.6.97) nel mese di settembre 97 è stato erogato al personale un acconto sulla indennità "una tantum".

E' da sottolineare che in data 6.2.98 è stato sottoscritto tra la Società FS e le Organizzazioni Sindacali il rinnovo del C.C.N.L. del personale FS scaduto il 31.12.95.

I costi relativi al rinnovo contrattuale sono stati imputati al conto economico per la parte di competenza dell'esercizio 1997.

A.4 - GESTIONE FINANZIARIA

Com'è noto la legge 23/12/1996 n.662 (finanziaria 1997), ha sancito l'assunzione da parte dello Stato di tutto il debito delle Ferrovie dello Stato S.p.A. con garanzia e oneri a carico dello Stato in essere al 31.12.1996.

In data 21.3.97 il Ministero del Tesoro ha provveduto ad emanare il decreto che stabilisce, in attuazione dell'art.2 comma 12 della citata legge, le modalità per l'ammortamento del debito.

La gestione del debito in questione, affidata ad FS, è regolata da apposito mandato gratuito a gestire in nome, nell'interesse e per conto del Ministero del Tesoro, stipulato tra l'Amministratore Delegato di FS e il Direttore Generale del Ministero del Tesoro, la cui scadenza è prevista per il 31.12.2000.

L'espletamento del mandato, nel corso dell'esercizio 1997, ha consentito, fra l'altro, il rimborso anticipato di prestiti particolarmente onerosi per 1.550 miliardi di lire e la rinegoziazione di condizioni più vantaggiose su un prestito di 500 miliardi di lire.

E' stato, inoltre, rifinanziato un prestito a carico di FS di 250 miliardi di lire con durata 18 mesi, legato alla vendita di alloggi FS da parte della Società Metropolis.

Il debito al 31.12.97, si riferisce alla quota residua dei prestiti a carico FS per lire 459.188.710.394, mentre il debito residuo per prestiti assunti dallo Stato ai sensi della menzionata Legge 662/96 ammontava, ai cambi di fine esercizio, a milioni 38.867.206.

Nonostante l'aumento del capitale sociale sottoscritto e versato nel corso del 1997, la liquidità ha registrato un notevole calo prevalentemente a causa del mancato versamento, da parte del Tesoro, degli stanziamenti previsti dalla Finanziaria 1997 per i Contratti di Programma e Servizio Pubblico, stanziamenti comunque ridotti rispetto all'esercizio precedente.

A.5 - INVESTIMENTI ED OPERE CONSEGNATE NELL'ESERCIZIO 1997

L'ammontare complessivo degli investimenti tecnici nell'esercizio 1997 è stato pari a 4.620 miliardi, includendo tra questi 703 miliardi di finanziamenti erogati alla TAV S.p.A. per i lavori delle tratte ad alta velocità.

da



Per quanto riguarda l'attuazione degli interventi, qui di seguito sono riportate le principali opere, distinte per tipologia, consegnate nell'esercizio 1997:

- nuove linee, raddoppi e varianti di tracciato per un totale di circa 78 km;
- elettrificazioni, per un totale di 41 km. di linea;
- sistemi di esercizio con controllo centralizzato del traffico (C.T.C/D.C.O.), per un totale di 249 km. di linee;
- Automatic Train Control (A.T.C.); per un totale di 44 km. di linee;
- sistemi di distanziamento treni (B.A. - B.A.B. - B.C.A.), per un totale di 467 km. di linee comprensivi di tratti di linea già oggetto di raddoppio o di C.T.C;
- Apparat di stazione (A.C.E.I); sono stati consegnati all'esercizio 42 Apparat Centrali Elettrici ad Itinerari;
- interventi ai passaggi a livello; sono stati soppressi 113 P.L. ed automatizzati 83 P.L. con conseguente eliminazione di 35 posti di guardia.

Inoltre i rotabili messi in esercizio nel 1997 sono risultati i seguenti:

- n°16 elettrotreni ETR 500;
 - n° 8 elettrotreni ETR 480;
 - n° 28 carrozze tipo UIC - Z1 "B";
 - n° 1 carrozza tipo UIC - Z1 parzialmente allestita (Progetto "Ricerca ERTMS");
 - n° 570 carri di tipo vario;
- per un valore complessivo di circa 1.050 miliardi.

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 quinquennio 1993/1997 e le realizzazioni previste nell'anno 1998.

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 lire 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 dalla legge n. 89/95 per complessivi 1.132 miliardi e aumentati di 19.118 miliardi dalle leggi n.725/94, 550/95 e 662/96.

Per l'anno 1997 la sottoscrizione complessiva è stata di 5.099 miliardi di cui 1.400 miliardi a carico dello stanziamento della legge n°500/92, 1.299 miliardi a carico della legge n.538/93 e 2.400 miliardi a carico della legge n°662/96.

Dal che, comprendendo anche gli aumenti di capitale sottoscritti negli esercizi precedenti, al 31.12.1997 la parte di aumento non ancora sottoscritto ammonta a 5.132 miliardi

Al riguardo è opportuno però evidenziare che la legge 27.12.1997 n°450 (finanziaria 98) ha stabilito per l'esercizio 1998 l'ulteriore apporto di 8 mila miliardi al capitale sociale delle Ferrovie dello Stato per il quale occorrerà procedere alla convocazione dell'Assemblea Straordinaria della società per la opportuna delibera.



B) INFORMAZIONI DI CARATTERE PARTICOLARE

B.1 - ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Nel 1997 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 inerenti alla gestione dell'esercizio ferroviario.

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

Indagini e sperimentazione su materiali ed infrastrutture

Sono proseguite 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.

In particolare sono da segnalare le prove dinamiche, di simulazione, di fatica su componenti critici per l'esercizio ferroviario come ruote e molle; il progetto di nuovi cicli di verniciatura per travate metalliche; la termica del binario ed interazione binario-viadotti in presenza di armamento senza massiciata; le prove e misure sul corpo del rilevato atte a definire gli stati di sollecitazione al transito dei treni (A.V. e I.C.) e lo studio del dimensionamento ottimale del conglomerato bituminoso.

E' proseguito inoltre lo studio e la verifica delle caratteristiche fisico meccaniche degli aggregati e del mix design dei calcestruzzi sulla linea ferroviaria A.V. Roma-Napoli.

Ambiente ed inquinamento

L'attività è stata prevalentemente incentrata su problematiche relative all'igiene degli ambienti di lavoro. Sono state effettuate indagini mirate alla determinazione dell'intensità dei campi elettromagnetici che si generano nelle sottostazioni elettriche. Alcune misurazioni eseguite su incarico di terzi hanno riguardato la misura dei campi irraggiati da antenne paraboliche usate nelle telecomunicazioni nel dominio delle frequenze superiori al Ghz (microonde).

Nell'ambito del progetto internazionale Euroccran finanziato dall'Unione Europea e nel quale da circa tre anni la FS S.p.A. collaborano con le ferrovie francesi ed olandesi per l'ottimizzazione tecnico-economica di barriere antirumore d'impiego ferroviario, è stata effettuata la sperimentazione (in scala 1:1) al campo di prova di Figline Valdarno (Direttissima Roma-Firenze) sulla prima tipologia di barriera acustica automatizzata dal punto di vista tecnico-economico.

Nell'ambito del Comune di Roma, l'"Istituto Sperimentale" di FS ha ricevuto incarico di effettuare alcuni studi di impatto acustico e vibrazioni relativamente ai progetti della nuova linea tranviaria Termini-Vaticano-Aurelio e quella dell'Archeotram, da realizzare in vista del Giubileo. Tali linee attraverseranno non solo siti di interesse archeologico ma anche ambiti appartenenti al centro storico e al tessuto urbano periferico.

La nona edizione dell'iniziativa "Treno Verde" ha consentito di determinare i livelli di inquinamento acustico in ambiente urbano in ulteriori 12 città. Oltre alle consuete analisi



previste dalla vigente normativa, sono stati effettuati prelievi di particolato atmosferico per la determinazione degli idrocarburi policiclici aromatici e prelievi di aria per la determinazione del benzene.

Nel 1997 è continuata inoltre l'attività del Gruppo Speciale Ispettivo per l'amianto.

Sicurezza e trasporto materiali pericolosi e radioprotezione

Nel 1997 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 tematiche sul trasporto di merci pericolose. Allo stesso tempo sono proseguiti i corsi di formazione per l'aggiornamento professionale degli operatori addetti a tale attività.

Nell'ambito delle Convenzioni stipulate con l'ASA Rete e con l'ASA Logistica Integrata è stato definito il "piano di terminizzazione delle merci" per un qualsiasi scalo ferroviario, la cui attuazione ha consentito una più immediata risposta da parte degli uffici Gestione Merci periferici alla domanda del cliente per la spedizione di una sostanza pericolosa.

Nel settore della radioprotezione, infine, è stata garantita la sorveglianza fisica delle radiazioni nei campi radiodiagnostico, industriale e trasporto delle materie radioattive.

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 è finalizzata all'assunzione di partecipazioni, al finanziamento e al coordinamento tecnico e finanziario di Società e/o di Enti che operano nel settore del turismo.

I rapporti commerciali tra FS e CIT sono regolati da un'apposita convenzione che consente a CIT la vendita della biglietteria ferroviaria sia in Italia che all'estero.

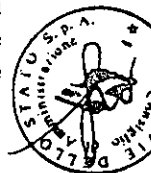
In Italia tale attività viene esplicata attraverso la controllata CIT Viaggi S.r.l. mentre all'estero la vendita di biglietteria FS e biglietteria internazionale (Europass, Eurail) avviene sia attraverso le varie controllate estere di CIT S.p.A., sia attraverso rivenditori terzi per quei mercati dove non è presente una organizzazione diretta CIT.

L'attività svolta nel 1997 ha avuto andamenti differenti in Italia e all'estero.

In Italia si è verificata una riduzione in termini assoluti della vendita di biglietteria ferroviaria in conseguenza della cessione (nel '96) alla Società ECP di 55 agenzie: in termini relativi l'incremento delle vendite è stato del 5%.

All'estero la vendita del prodotto ferroviario FS ha avuto un incremento significativo soprattutto nel mercato Nord Americano dove ha realizzato un aumento del 50%; in termini di ricavi totali l'incremento per FS è stato superiore in relazione alla rivalutazione del dollaro rispetto alla lira nel corso del 1997. Sempre nel 1997 è stato deciso di cedere tale partecipazione.

18



Metropolis S.p.A.

La Società è finalizzata allo studio, all'analisi, alla promozione ed all'attuazione di interventi destinati alla gestione, dismissione e valorizzazione economica del patrimonio non strumentale delle FS.

Nel corso dell'esercizio 1997 l'attività di Metropolis -alla quale vengono riconosciuti corrispettivi regolati da appositi atti negoziali- si è incentrata sulla prestazione ad FS di servizi di natura commerciale regolati dal protocollo d'intesa del 31.5.94, dal contratto del 4.11.94 per l'attuazione degli interventi di riqualificazione dell'Area Termini e del complesso Ostiense-Air Terminal, dal contratto di mandato a vendere con rappresentanza del 26.1.95 e dai contratti di mandato gestione commerciale, alloggi e tecnica stipulati nel marzo 1997.

Nell'ottobre '97 la Società ha inoltre stipulato con l'Asa Rete di FS un contratto per prestazioni finalizzate alla mappatura dei beni non strumentali all'esercizio ferroviario assegnati alla Direzione Gestione Patrimonio nell'ambito del programma di "asset allocation".

F.S. Cargo S.p.A.

La Società, che opera in Italia e all'estero, ha per scopo l'organizzazione, la produzione, la gestione e la vendita dei servizi di trasporto delle merci nonché i servizi di logistica integrata, con particolare riguardo a quelli di interesse delle Ferrovie dello Stato.

Tale attività si svolge anche tramite Società, Enti o Consorzi partecipati.

T.S.F. - Tele Sistemi Ferroviari S.p.A

La Società ha lo scopo di realizzare, acquisire e gestire infrastrutture ed impianti di telecomunicazioni e connessi sistemi di rete, sia propri che di terzi e di prestare servizi di trasmissione di dati, immagini e fonia.

La Società FS, a seguito del conferimento a TSF del proprio ramo d'Azienda EDP per l'elaborazione e l'esercizio di sistemi, prodotti e servizi informatici, si è assicurata la prestazione di detti servizi stipulando, nel febbraio '97, un contratto pluriennale di outsourcing.

Nell'aprile '97 la Società FS - allo scopo di ottimizzare sotto il profilo economico e qualitativo la gestione dei servizi di informatica e telecomunicazione - ha ceduto il 61% della quota (100%) detenuta in TSF alla Società Finsiel - Consulenza e Applicazioni Informatiche S.p.A.

Sogin S.r.l. e controllate

La Società ha per oggetto l'assunzione di interessenze e partecipazioni in altre aziende di trasporto pubblico su gomma.

Con la Convenzione stipulata il 22.6.94 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.



I rapporti intercorsi nel 1997 tra FS ed il Gruppo Sogin hanno riguardato, sotto l'aspetto commerciale, la prestazione di servizi di trasporto viaggiatori su gomma e, sotto l'aspetto concessionale, la vendita di biglietteria ferroviaria.

Fercredit - Servizi finanziari S.p.A.

La Società è finalizzata all'esercizio dell'attività di factoring, leasing e di credito al consumo nei confronti dei fornitori FS e delle Società del Gruppo.

Nel corso del 1997 Fercredit - in base alla Convenzione stipulata nel 1993 (al momento in corso di revisione) - ha proceduto all'esame delle situazioni economico-patrimoniali dei fornitori di FS inserite nella "Banca Dati" nonché alla attivazione delle sinergie operative finalizzate ad incrementare la collaborazione commerciale con le competenti strutture della Capogruppo.

Nella seconda metà dell'esercizio 1997, FS ha erogato alla Società un prestito subordinato di lire 15 mld.

Bologna 2000 S.r.l.

La Società ha per oggetto la promozione di interventi, a scala metropolitana, afferenti o connessi al nodo ferroviario di Bologna, finalizzati alla valorizzazione economica, alla riqualificazione strutturale ed ambientale delle aree interessate.

Con contratto stipulato in data 1.6.96 (tacitamente rinnovato di anno in anno) FS ha concesso alla Soc. Bologna 2000, per la propria sede operativa, i locali ubicati nella stazione di Bologna Centrale.

TAV S.p.A.

Alla TAV sono state affidate in concessione dalle F.S. la progettazione esecutiva, la costruzione e lo sfruttamento economico delle linee ad Alta Velocità per un periodo di trenta anni, al termine del quale le opere saranno gratuitamente devolvibili alle F.S.

Nel giugno '97 FS ha stipulato con TAV un Addendum al Terzo Atto Integrativo (tratta Roma-Napoli) e al Dodicesimo Atto Integrativo (tratta Firenze-Bologna) alla Convenzione del 24.1.91, con il quale sono stati unificati in un unico piano i Piani Finanziari delle predette tratte.

Nell'ottobre 1997 FS ha stipulato il Quattordicesimo Atto Integrativo per l'erogazione a TAV dell'importo di lire 32 mld. a titolo di finanziamento onde consentirle di far fronte agli impegni assunti nei confronti di Italferr e di Autostrada Torino-Milano S.p.A.

A decorrere dalla data 10.3.98 le F.S. detengono l'intero capitale sociale di TAV avendo acquisito dagli altri soci la loro quota di partecipazione.

Sap S.r.l.

La Società svolge sia attività di tour operator (incoming e outgoing), tramite una intermediazione tra erogatori di servizi turistici e agenzie di viaggio, che una attività di gestione diretta di agenzie di viaggio ubicate nelle stazioni ferroviarie.



In data 1.1.97 è stato reso operativo un contratto per la disciplina e la vendita dei biglietti di viaggio FS in Italia e all'estero.

Nel corso del '97 sono state riconfermate tutte le locazioni relative alle Agenzie di stazione "Passaggi" relative a Milano C.le, Torino P.N. e Roma Termini ed è stato stipulato un nuovo contratto per l'Agenzia di Firenze S.M.N.

Relativamente all'organizzazione di Convention, la SAP ha operato per la realizzazione di numerose iniziative richieste principalmente dall'ASA Passeggeri e dalla Holding.

Resta inoltre confermata ed operante la Convenzione FS/SAP/SEA stipulata in data 15.5.96 per la gestione del check-in presso l'Agenzia di Stazione di Milano Centrale, nonché la vendita di biglietteria Pullman con la Sita di Firenze.

Italferr S.p.A.

La Società svolge per conto di FS e senza diritto di esclusiva, attività di realizzazione, promozione, coordinamento ed amministrazione di prestazioni specialistiche di ingegneria e di tecnologia ferroviaria.

Nel corso del 1997, a seguito della stipula del contratto "Nodi" del 20.9.94, sono state formalizzate numerose lettere d'incarico per un importo di circa 230 miliardi; nell'ambito di tale contratto l'attività svolta per FS è stata di circa 45 miliardi.

A seguito della stipula dell'Atto Integrativo modificativo n°2 del contratto "Itinerari, Tecnologie, e Valichi" del 20.9.94 sono state formalizzate lettere d'incarico per circa 35 miliardi; l'attività svolta per F.S. è stata di circa 35 miliardi.

Al 31.12.97 il saldo del conto corrente intersocietario regolante i rapporti sia di natura commerciale che finanziaria tra FS e Italferr ammonta a circa 244 miliardi a credito di Italferr.

Sigma S.p.A.

La Società ha per oggetto la fornitura di sistemi informativi e banche dati nel campo dei trasporti e dei servizi turistici propri e/o di terzi agli utilizzatori interessati.

Il rapporto di natura commerciale intercorrente tra FS e SIGMA si basano sul contratto in vigore (1.1.96-31.12.97) per la distribuzione del prodotto ferroviario (prenotazioni e biglietteria) agli agenti di viaggio italiani. Il relativo fatturato è stato di 8 miliardi di lire.

Smafer - Servizi Media Advertising S.p.A.

La Società esercita la pubblicità in conto terzi nelle sedi ferroviarie e sui beni patrimoniali delle FS in base all'atto di concessione n°2 del 28.10.92, consensualmente variato con Atto Integrativo n°4/95 di Rubrica Atti Privati Funzione Legale in data 31.3.95.

La Società ha presentato, nei termini previsti dell'art.7 del citato Atto Integrativo, il proprio programma di sfruttamento pubblicitario per l'anno 1998.

Isfort - Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti S.p.A.

L'attività dell'Istituto si esplica principalmente nella produzione di servizi di formazione e qualificazione tecnico-professionale nel campo della direzione e gestione dei sistemi di trasporto collettivo, pubblico e privato ed attività ad essi connesse.



Nell'esercizio 1997 sono stati stipulati tra FS ed Isfort contratti attivi di formazione per un valore complessivo di lire 11.333.275.000 e contratti attivi per ricerche per un valore di lire 2.814.000.000.

Inoltre in data 12.11.97 è stato concluso un contratto tra FS e ITALFERR finalizzato all'assistenza tecnica alle ferrovie Rumene per la formazione dei quadri e dei dirigenti rumeni e per la riorganizzazione dei centri di formazione delle stesse ferrovie, per l'individuazione e l'approvvigionamento, attraverso gare, delle attrezzature necessarie a migliorare le caratteristiche tecniche del centro di formazione di Bucarest per un corrispettivo di lire 171.600.000.

Tale contratto contempla l'intervento di Isfort per tutti gli aspetti formativi.

Qui di seguito si riportano, in milioni di lire, i dati relativi ai principali rapporti economici intrattenuti nel 1997 dalla F.S. con le Società del Gruppo:

Società	Costi/ Oneri per FS	Ricavi/ Proventi per FS
TAV	1.976	7.977
F.S. CARGO e società controllate.	54.551	87.373
METROPOLIS e società controllate.	73.231	39.307
SOGIN e società controllate	29.164	807
SAP	1.546	690
ITALFERR	17.620	107.999
FERCREDIT	2.616	1.811
T.S.F.	150.337	46.509
BOLOGNA 2000	-	99
SIGMA	7.832	21
SMAFER	686	7.983
ISFORT	7.729	192

Riassetto del portafoglio societario del Gruppo FS

Nel corso degli ultimi 18 mesi, le Ferrovie dello Stato hanno avviato un processo di razionalizzazione e semplificazione del proprio portafoglio partecipativo. Tale riassetto è finalizzato al raggiungimento di diversi obiettivi di breve e di medio termine tra cui:

- costruire un gruppo fortemente focalizzato sul core business;
- contribuire alla riduzione dei costi di struttura eliminando alcune strutture societarie non "necessarie" rispetto agli obiettivi di business e di struttura azionaria;
- eliminare aree di perdita;
- liberare risorse per effettuare investimenti necessari al rafforzamento competitivo dell'azienda nonché alla sicurezza e all'ammodernamento dell'infrastruttura, del materiale rotabile e dei sistemi tecnologici;
- allocare pacchetti azionari delle società del Gruppo in modo coerente alla missione ed agli obiettivi delle varie aree strategiche d'affari, eventualmente tramite la costituzione di subholding attraverso cui ciascuna area di business possa gestire ed ottimizzare le proprie partecipazioni (si vedano gli esempi di F.S.Cargo S.p.A.



e Metropolis S.p.A. rispettivamente nelle aree della logistica/trasporto merci e delle valorizzazioni/dismissioni immobiliari).

Si sottolinea che F.S. ha partecipazioni in oltre 150 società controllate e partecipate (direttamente o indirettamente), di cui una quota significativa è definibile "non strategica" o comunque esterna al core business dell'azienda; su alcune sono già state avviate negoziazioni per la cessione, o sono state avviate procedure di liquidazione e fusione.

Accanto a questo percorso di focalizzazione e semplificazione del sistema delle partecipazioni, si è dato avvio al processo di semplificazione delle attività e dei business svolti all'interno della stessa F.S., anche finalizzato alla liberazione di risorse finanziarie. La cessione del ramo d'azienda dell'informatica e degli asset connessi con le telecomunicazioni rappresentano due esempi di questo orientamento strategico, che potrà trovare altre forme di applicazione nel prossimo futuro.

In tale quadro strategico si inseriscono le azioni di riassetto del portafoglio societario del gruppo attivate nel corso dell'esercizio 1997 (e nel corso dei mesi successivi alla chiusura dell'esercizio), che vengono di seguito enunciate:

- il proseguimento del riassetto del Gruppo FS CARGO dove:
 - a) è stata effettuata la fusione per incorporazione della Società ITACA S.p.A in FS CARGO S.p.A. Al fine di realizzare tale operazione la Società F.S. CARGO ha preventivamente proceduto all'acquisto della residua quota di partecipazione detenuta da terzi, acquisendo così l'intero capitale sociale;
 - b) è stata acquistata da FS la partecipazione in CIM NOVARA S.p.A del 2%;
- la cessione in data 18.6.1997 delle due immobiliari regionali Lombardia e Lazio alla Società Metropolis S.p.A., al fine di completare il progetto di concentrazione in capo a quest'ultima delle società del Gruppo FS operanti nel settore immobiliare;
- la fusione per incorporazione della Società Immobiliare Lazio in Metropolis;
- la cessione della quota di maggioranza della Società TSF S.p.A, operante nel settore informatico, alla FINSIEL S.p.A. in data 11.4.1997, nel quadro della valorizzazione finanziaria di detta partecipazione;
- la cessione in data 3.6.1997 della partecipazione nell'Istituto Bancario S.Paolo di Torino S.p.A, nell'ambito dell'offerta pubblica di vendita delle azioni S.Paolo;
- la fusione per incorporazione della Società Meridional Tours S.p.A. in Sogin S.r.l., deliberata in data 24.6.1997, con effetto contabile e fiscale dall'1.1.97;
- la costituzione della Società ITF S.r.l in data 12.11.97;
- la cessione a terzi dell'intera partecipazione in Record Center S.p.A. perfezionata il 18.3.98;
- la cessione in data 31.1.97 della la partecipazione in ECP S.p.A alla Società ITC&P S.p.A.;
- l'acquisto in data 31.1.97 della quota di partecipazione in SAP S.r.l. detenuta dal socio di minoranza, pertanto FS detiene l'intero capitale;
- la cessione a terzi della partecipazione in SIGMA S.p.A., formalizzata in data 13.4.98, ma condizionata all'autorizzazione dell'Autorità Garante della concorrenza e del mercato.

Sono state poste in liquidazione:

- in data 23.1.97 la Società Urbana S.p.A. in quanto non operativa; il bilancio finale di liquidazione è stato redatto il 20.3.98;
- in data 25.2.97 la Società Omnia Express Sardegna S.r.l. a seguito dell'impossibilità del raggiungimento dell'oggetto sociale;

