

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 dovute al tragico incidente verificatosi a Piacenza nel gennaio del 1997 (ETR 450 "Pendolino").

Gli eventi negativi che hanno caratterizzato l'anno 1997 hanno dimostrato che l'attenzione posta ai temi della sicurezza e i risultati raggiunti dalle F.S., rispetto sia alle altre reti Europee che alle 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 degli 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 di 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 la possibilità di recupero dei ritardi, comunque determinati, sono diminuite e 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

Ph



l'aumento consistente dei treni metropolitani e diretti avvenuto con l'attivazione dell'orario estivo '97 e 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).

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)

La sub-holding Sogin S.r.l., cui fa capo il settore del trasporto su gomma, sta procedendo al riassetto del proprio portafoglio societario per rispondere più compiutamente al mutato quadro normativo di riferimento dovuto all'approvazione della Legge 15.3.1997 n. 59, riguardante il settore del trasporto pubblico locale. In base a tale disposizione il Governo definirà le modalità per superare gli aspetti monopolistici nella gestione dei servizi urbani ed extra-urbani, ed introdurrà regole di concorrenzialità nel periodico affidamento dei servizi.

In tale quadro si inserisce la fusione per incorporazione della società Meridional Tours S.p.A. in Sogin S.r.l., avvenuta nel 1997, operazione questa che è seguita alla cessione del ramo d'azienda alla società Sita S.p.A. avvenuta nel precedente esercizio. Si evidenzia inoltre che il Consiglio di Amministrazione di Sita S.p.A. ha deliberato il progetto di fusione per incorporazione della controllata CIAT S.p.A. al fine di realizzare un più efficace posizionamento delle attività svolte da detta società sul mercato di Roma, nonché razionalizzare la struttura dei costi di entrambe le società.

Sotto un profilo più generale si segnala che è in fase di approvazione il Disegno di Legge che prevede il concorso dello Stato per la copertura dei disavanzi dei servizi pubblici locali per gli anni 1994-1996, che potrà avere un significativo impatto sulla situazione economica e patrimoniale delle società operanti nel settore.

In dettaglio si evidenzia che, nell'ambito del Gruppo Sogin, la controllata Sita S.p.A., che rappresenta la realtà operativa più significativa, manifesta uno sbilancio negativo fra valore e costo della produzione di circa 9 miliardi da ricondurre sia alla drastica contrazione degli altri ricavi e proventi (fra questi in particolare dei contributi), sia ad una certa lievitazione dei costi gestionali. D'altro canto si rileva un incremento sia del volume della produzione in termini di chilometri percorsi, sia dei ricavi del traffico, soprattutto nel settore del trasporto pubblico locale.

Settore logistica integrata (Gruppo FS CARGO)

Come in precedenza rilevato, nel corso del 1997 è proseguito il processo di razionalizzazione delle attività partecipative, già avviato nel 1996 dalla sub-holding FS Cargo S.p.A. In particolare l'assemblea straordinaria della società oltre a modificare la propria denominazione da Eurolog S.p.A. nell'attuale FS Cargo S.p.A., ha deliberato la fusione per incorporazione della controllata ITA.CA. S.p.A. avvenuta con atto registrato in data 24 dicembre 1997 (con effetti fiscali e contabili a decorrere dall'inizio dello stesso esercizio). Al 31 dicembre 1997 fa parte di tale Gruppo la controllata S.T.M. - Società Traffici Multimodali S.r.l. alla quale è affidato, direttamente o attraverso le proprie controllate,



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.).

Ad S.T.M. fanno capo le seguenti controllate significative:

- Italcontainer S.p.A. che si occupa della organizzazione e commercializzazione di traffici di containers e di unità di trasporto intermodale. Nel corso del 1997 la società ha registrato un notevole incremento dei propri ricavi che sono passati da 71 a 90 miliardi;
- Omnia Express S.p.A., il cui oggetto sociale è costituito dalla organizzazione del trasporto merci in pacchi e collettame, chiude il proprio bilancio con utile di circa lire 0,2 miliardi confermando l'inversione di tendenza manifestatasi in esercizi precedenti in relazione sia all'aumento del fatturato sia al contenimento degli oneri di struttura, finanziari e degli oneri non ricorrenti;
- Corriere Italia S.p.A., che attraverso la sua controllata M.T.N. - Messaggerie Trasporti Nazionali S.p.A., realizza l'autotrasporto e spedizione nazionale ed internazionale per conto terzi. Con riferimento alla controllata M.T.N. si evidenzia una certa contrazione delle perdite dovuta al piano di risanamento messo in atto all'inizio dell'esercizio, nonché all'aumento dei ricavi del traffico che sono passati da lire 99 miliardi del 1996, a lire 105 miliardi del 1997.

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

Alla controllata T.A.V. - Treno Alta Velocità S.p.A., costituita nel 1991, sono state affidate in concessione dalla Capogruppo la progettazione esecutiva, la costruzione e lo sfruttamento economico delle linee ad "Alta Velocità" per un periodo di 30 anni, al termine del quale le opere saranno gratuitamente devolvibili alla Capogruppo FS.

Nel corso del 1997 la società ha registrato un significativo avanzamento del programma di potenziamento dell'asse dorsale da Milano a Napoli; inoltre, con l'intesa raggiunta sugli interventi relativi al nodo di Firenze e con la prossima chiusura della conferenza dei servizi, chiamata ad esprimersi sul progetto di quadruplicamento della tratta Parma-Bologna, può considerarsi definitivamente avviato alla fase esecutiva il programma di investimenti.

Il bilancio chiude con un utile di esercizio di circa lire 4 miliardi.

Si ribadisce, inoltre, che in data 10 marzo 1998 la Capogruppo ha acquisito il capitale TAV detenuto dai soci privati, portando così la sua partecipazione al 100%.

Nel corso del 1997 la controllata Italferr S.p.A. ha proseguito la trasformazione avviata nel 1996, atta a 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'ampliamento delle competenze della stessa; per evidenziare tale ampio spettro di attività non più centrate sull'Alta Velocità, l'assemblea del 16 giugno 1997 ha deliberato la modifica della denominazione da Italferr-Sist.a.v. S.p.A. ad Italferr S.p.A.

In particolare ad Italferr è affidato il compito di fornire attività di realizzazione, promozione, coordinamento ed amministrazione di prestazioni specialistiche di ingegneria e di tecnologia ferroviaria.

Il bilancio dell'esercizio 1997 chiude con un valore della produzione di lire 196 miliardi e con un utile netto di circa 1 miliardo di lire.

Settore Finanziario (Fercredit S.p.A.)

La società ha come oggetto sociale l'esercizio dell'attività di factoring, leasing e di credito al consumo nei confronti dei fornitori FS e delle società del gruppo.



L'esercizio 1997 ha prodotto un risultato netto negativo di lire 4.932 milioni (3.650 di utile netto nel 1996), dopo un utile operativo di lire 8.716 milioni (13.286 milioni di utile operativo del 1996).

Il risultato negativo della gestione 1997 è stato determinato in misura sostanziale dal fallimento del cliente Itin S.p.A., avvenuto nel giugno 1997, che ha comportato l'azzeramento del credito per complessive lire 18,7 miliardi, con un impatto al conto economico di lire 11,7 miliardi.

Il risultato 1997 ha risentito anche dell'entrata in vigore della normativa Bankitalia sui rischi creditizi, che, in assenza di un adeguato aumento di capitale, ha costretto la società ad attuare una significativa riduzione degli impieghi, i cui effetti hanno avuto un impatto sul margine di intermediazione, contrattosi del 19%.

Più in dettaglio le attività svolte dalla società hanno registrato:

- nel settore del factoring una significativa riduzione dell'attività a causa delle restrizioni imposte da Bankitalia, come sopra specificato;
- nel settore del leasing un certo rallentamento, derivante soprattutto dalla volontà di limitare gli impieghi al di fuori del Gruppo FS. E' da segnalare che la società opera anche nel leasing immobiliare ed ha in portafoglio alcune operazioni riguardanti immobili industriali e ad uso uffici;
- nel settore del credito al consumo un costante incremento. Questa attività, avviata nel 1996, è rivolta ai dipendenti della Capogruppo FS, nella forma della cessione del quinto dello stipendio e con ulteriori nuove modalità, da affiancare a quelle già in essere per rispondere alla crescente domanda di finanziamenti da parte dei dipendenti FS S.p.A. I finanziamenti complessivamente erogati nel 1997 sono stati 800, per un importo totale di 8,3 miliardi, mentre i contratti globalmente operativi a fine esercizio sono quasi 1.500 per un importo complessivo di circa 15,5 miliardi.

Settore Immobiliare (Metropolis S.p.A.)

La società, che si occupa della gestione del patrimonio immobiliare non strumentale di FS, nel corso del 1997 ha visto ampliato il proprio mandato per effetto dell'assegnazione della manutenzione e dei servizi di supporto del patrimonio immobiliare.

Pertanto, nel corso del 1997 sono stati sottoscritti i nuovi "Contratti di Mandato" relativi alle attività di Gestione Tecnica, Gestione Commerciale e Gestione Alloggi.

Nel corso del 1997 la società ha altresì dato ulteriore consistenza alle azioni tese ad acquisire la gestione di patrimoni immobiliari esterni al Gruppo di appartenenza, risultando aggiudicataria della gara indetta dal Comune di Roma per la gestione del proprio patrimonio abitativo (a fronte di detta gara i concorrenti esclusi hanno opposto ricorso al TAR del Lazio), e partecipando in Consorzio con altri operatori alla gara per la gestione del patrimonio del Comune di Napoli e come associato alle gare per la gestione del patrimonio delle Provincie di Genova e Biella e del Comune di Pozzuoli; gare il cui esito è atteso nel corso del 1998.

Fanno capo a Metropolis le seguenti partecipazioni di controllo:

- Metropark S.p.A., 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 nell'esercizio 1997 è stata avviata la ricerca di un partner qualificato di settore cui cedere una quota di partecipazione di minoranza al fine di rilanciare la società e confermare quindi il proprio ruolo strategico all'interno del Gruppo;
- Metrotipo S.p.A., 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 31.12.1997 il bilancio chiude con un utile di lire 422 milioni. Sulla base delle direttive strategiche della Capogruppo sono state avviate le trattative con il socio terzo per la vendita della stessa;



- Roma Duemila S.p.A., la quale ha ottenuto nel corso del 1997 la formalizzazione dell'affidamento da parte della Capogruppo di una serie di incarichi che la stessa aveva già iniziato a svolgere dagli esercizi precedenti, relativi al suo oggetto sociale; incarichi che si inseriscono nel più ampio progetto di potenziamento della rete ferroviaria urbana e metropolitana sul nodo di Roma. Al 31.12.1997 il bilancio chiude con una perdita di lire 336 milioni;
- Termini S.p.A., costituita nel 1996, ha avviato la propria attività nel 1997 a seguito del mandato conferito dalla Capogruppo per la gestione commerciale dell'impianto di Roma Termini, nonché delle altre stazioni minori situate nel comune di Roma. Al 31.12.1997 la società ha registrato un utile di lire 164 milioni;
- PRM Industriale S.p.A., controllata indirettamente attraverso la Metrotipo S.p.A., costituita nel 1995, ha per oggetto la composizione, la stampa e l'allestimento di prodotti grafici, cartotecnici ed editoriali, con particolare riferimento al settore della biglietteria magnetica. Il bilancio 1997, riferito al primo esercizio intero di attività, ha chiuso con un utile di lire 173 milioni.

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

Il Gruppo FS è presente nel settore attraverso la propria controllata Sap S.r.l. che svolge sia attività di tour operator (incoming e outgoing), tramite una intermediazione propositiva tra erogatori di servizi turistici e agenzie di viaggio, che una attività diretta di agenzie di viaggio ubicate nelle stazioni ferroviarie.

Nel corso dell'esercizio 1997 la società ha proseguito nella riorganizzazione aziendale raggiungendo l'obiettivo di contenimento del costo del lavoro, con un piano di riallocazione all'esterno delle unità lavorative in esubero; ha poi proseguito nelle iniziative volte al miglioramento della qualità dei servizi, e principalmente al recupero di quote di mercato.

Il risultato di periodo, pur evidenziando una perdita complessiva di Lit. 4.086 milioni, rappresenta comunque un lieve segnale di recupero rispetto al risultato 1996 di Lit. 5.195 milioni.

Margine del valore della produzione

Il risultato economico di Gruppo dell'esercizio 1997 è, sotto il profilo della gestione caratteristica, riassumibile nelle seguenti cifre aggregate:

DESCRIZIONE	(in miliardi di lire)	
	1997	1996
Valore della produzione	10.789	14.753
Costo del personale	(10.021)	(11.219)
Altri costi della produzione prima degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione	(3.850)	(3.789)
Margine del valore della produzione prima degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione	(3.082)	(263)
Ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione	(4.447)	(5.164)
Margine del valore della produzione	(7.529)	(5.419)



A.2 - VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione è dettagliato come segue:

(in miliardi di lire)

DESCRIZIONE	1997	1996	Variazioni %
Prodotti del traffico viaggiatori			
- Clientela ordinaria	3.618	3.595	0,6
- Contratto di servizio	9	2.720	
Totale viaggiatori	3.627	6.315	
Prodotti del traffico merci			
- Clientela ordinaria	1.641	1.486	10,4
- Contratto di servizio	0	90	
Totale merci	1.641	1.576	
Totale prodotti del traffico	5.268	7.891	
Prestazioni a terzi, vendite ed altri	547	702	(22,1)
Variazione lavori in corso su ordinazione	9	(4)	—
Incremento immobilizzazioni per lavori interni	941	826	13,9
Altri ricavi e proventi			
- Contributi in conto esercizio	3.716	5.085	(26,9)
- Altri ricavi e proventi	308	253	(21,7)
Totale altri ricavi e proventi	4.024	5.338	(24,6)
Totale valore della produzione	10.789	14.753	(26,9)

Come appare dalla tabella sopra riportata il decremento verificatosi rispetto al 1996 nel Valore della produzione, riconducibile alla Capogruppo, 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.

E' opportuno peraltro evidenziare gli incrementi dei ricavi del comparto tipico dell'attività di trasporto, che hanno registrato un lieve aumento nei viaggiatori (+0,6), ed uno più marcato nel settore merci (+10,4%); su quest'ultimo ha contribuito anche la società Italcontainer S.p.A.

[Firma]



A.3 - COSTI DELLA PRODUZIONE

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

DESCRIZIONE	(in miliardi di lire)		
	1997	1996	Variazioni %
Materie prime, sussidiarie, ecc.	1.025	1.149	(10,8)
Servizi	2.576	2.627	(1,9)
Godimento beni di terzi	222	194	14,4
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	27	(181)	---
Totale altri costi della produzione prima degli ammortamenti, svalutazioni ed altri	3.850	3.789	1,6
Personale	10.021	11.219	(10,7)
Ammortamenti e svalutazioni	3.615	3.401	6,3
Accantonamenti per rischi	421	1.256	(66,5)
Altri accantonamenti	95	249	(61,8)
Oneri diversi di gestione	317	258	22,9
Totale costi della produzione	18.319	20.172	(9,2)

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

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

Il totale relativo a questo comparto passa da 1.149 miliardi nel 1996 a miliardi 1.025 nell'esercizio 1997, con una diminuzione di 124 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 (-129 miliardi) e dall'altra ad un aumento di circa 5 miliardi della spesa per l'energia elettrica, relativa alla Capogruppo, 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 di nuovo materiale (ETR).

Servizi

I costi per servizi nel loro complesso registrano una lieve diminuzione pari all'1,9% rispetto all'esercizio 1996 ancorché è stata registrata una lievitazione degli oneri relativi alla realizzazione di software ed ad altre prestazioni, quali servizi letto e ristorazione, compensata da una contrazione dei costi verificatasi in altri 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 11.219 miliardi nel 1996 a 10.021 miliardi nell'esercizio 1997 con una diminuzione di miliardi 1.198.

Tale minor costo, riferibile principalmente alla Capogruppo, è imputabile essenzialmente alla riduzione degli organici ed alle nuove aliquote del Fondo Pensioni. Tali aliquote, omogenee a quelle dell'INPS, risultano più contenute rispetto a quelle utilizzate in presenza della previgente normativa.

M. P.



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 6.5.1997 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 1997 è stato erogato al personale un acconto sull'indennità "una tantum".

E' da sottolineare che in data 6.2.1998 è stato sottoscritto tra la Capogruppo e le Organizzazioni Sindacali il rinnovo del C.C.N.L. del personale FS scaduto il 31.12.1995.

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 21.3.1997 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 31.12.1997 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 di Servizio Pubblico, stanziamenti comunque ridotti rispetto all'esercizio precedente.



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

Anche la politica degli investimenti, nel corso del 1997, è strutturalmente riconducibile alla Capogruppo FS le cui linee di intervento vengono nel seguito tratteggiate.

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.

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.

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 16.300.000.000 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

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 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 massicciata; 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 Euroecran finanziato dall'Unione Europea e nel quale da circa tre anni la FS S.p.A. collabora 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 terminalizzazione 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 - ALCUNI FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NEL CORSO DELL'ESERCIZIO 1997

Relativamente alla Capogruppo FS vengono riportati i seguenti fatti di rilievo manifestatisi nel 1997.

B.2.1. - 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 e 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.

B.2.2. - In data 30.1.1997 il CIPE ha approvato l'aumento delle tariffe viaggiatori del 2,5% entrate in vigore a partire dal 1.3.1997, ridimensionando tuttavia di un punto la richiesta avanzata e le aspettative della Società FS (+3,5%).

B.2.3. - In data 26.9.1997 si sono verificati gravi eventi sismici nelle regioni Umbria e Marche che hanno provocato anche ingenti danni agli impianti ferroviari.

B.2.4. - Nel mese di settembre 1997 è stato presentato al Governo il Piano d'Impresa 1997-2000 con proiezione al 2001 contenente i principali obiettivi strategici, gestionali ed economico-finanziari per lo sviluppo ed il risanamento strutturale della FS S.p.A.

B.2.5. - L'articolo 55 della legge 449/97, prevede, in vista della separazione fra la gestione dell'infrastruttura e l'attività di trasporto, che i valori di carico dei beni facenti capo al ramo d'Azienda "Gestione dell'infrastruttura" vengano rideterminati, con variazione del Patrimonio Netto, in conformità ad apposita valutazione, basata su parametri di redditività, disposta dal Ministero del Tesoro.

In assenza di tale valutazione, che il Ministero non ha ritenuto, allo stato, di disporre, non si è proceduto alla rideterminazione dei valori di tali beni.

In mancanza di oggettivi elementi di riferimento, non essendo ad oggi definiti, né essendo prevedibili, i futuri assetti societari e i criteri e le modalità di remunerazione dell'infrastruttura stessa (con particolare riferimento al soggetto che gestirà l'Infrastruttura, su quali contributi lo stesso potrà contare, quali tariffe dovrà applicare alle "imprese ferroviarie"), e atteso che il citato art. 55 della legge 449/97 ne demanda l'attuazione al Ministero del Tesoro, si è coerentemente ritenuto, confortati in tale decisione da un autorevole parere professionale, di non procedere, comunque, ad una nuova determinazione del valore dell'infrastruttura che, pertanto, risulta iscritta in bilancio ai valori storici basati sui valori determinati ai sensi della legge 292/93 di conversione e sui costi sostenuti per le successive acquisizioni. Il Ministero del Tesoro ha preso atto di quanto precede.

B.2.6. - La legge 23.12.1996 n. 662 ha affidato, a decorrere dal 1° gennaio 1997, alla Capogruppo la ristrutturazione delle Aziende in gestione commissariale governativa e la gestione, per un periodo massimo di tre anni, dei servizi di trasporto da esse esercitati. Tale ristrutturazione, finalizzata anche alla trasformazione societaria delle gestioni governative, è operata attraverso la predisposizione e l'attuazione di un progetto unitario, articolato in relazione alle caratteristiche funzionali e gestionali delle Aziende interessate.

La legge n. 662/96 ed il D.M. 91-7/96 hanno articolato sostanzialmente tale progetto in tre fasi:

- definizione da parte FS del piano di ristrutturazione d'intesa con le Regioni e sentite le OO.SS.;
approvazione da parte del Ministro dei Trasporti previo parere favorevole delle Commissioni Parlamentari competenti;

- gestione delle aziende ed attuazione del Piano;

- trasferimento delle Aziende alle Regioni od al soggetto da esse indicato (orientativamente negli anni 1998 e 1999), con il raggiungimento da parte di ciascuna azienda del rapporto di 0,35 fra ricavi e costi.

Il progetto riguarda 16 Aziende dislocate in 12 Regioni, per un totale di circa 2.500 km di linee ferroviarie, 20 milioni di treni/km/anno, 69 milioni di bus km/anno, 2 miliardi di viaggiatori/Km/anno trasportati complessivamente su ferro e su gomma.

Nelle Aziende operano complessivamente circa 14.000 addetti di cui 9.500 nel ferroviario (5.000 rete e 4.500 trasporto) e 4.500 nell'autoservizio.



Si evidenzia infine che, nel corso del 1997, sono state destinate alla vendita le partecipazioni nelle società controllate CIT S.p.A. e Idrovie S.p.A.

Sono state cedute la partecipazione nell'Istituto Bancario S. Paolo di Torino S.p.A. e la quota di maggioranza nella società T.S.F. - Tele Sistemi Ferroviari S.p.A.

E' stata, altresì, costituita la società I.T.F. - Italiana Trasporti Ferroviari S.r.l. avente per oggetto sociale il trasporto ferroviario passeggeri a media-lunga percorrenza.

Con riferimento alla citata operazione di cessione della partecipazione nell'Istituto Bancario S. Paolo di Torino, per circa 239 miliardi, si evidenzia la rilevazione, nell'ambito del bilancio consolidato, di una minusvalenza di circa 49 miliardi che si contrappone alla plusvalenza di circa 90 miliardi iscritta nel bilancio di esercizio della Capogruppo.

Tale differenza è imputabile al diverso valore di carico della partecipazione nell'ambito dei due documenti contabili: in particolare, nel bilancio di esercizio di FS la partecipazione era iscritta al costo, pari a circa 149 miliardi, (corrispondente al valore di carico della partecipazione nella Banca Nazionale delle Comunicazioni, le cui azioni sono state concambiate nell'esercizio 1995 a seguito della fusione per incorporazione nell'Istituto Bancario S. Paolo di Torino - sul punto si rinvia a quanto indicato nella relazione sulla gestione del bilancio chiuso al 31.12.1995), mentre la stessa partecipazione, in aderenza ai principi contabili di riferimento, era iscritta nel bilancio consolidato a circa 288 miliardi e rifletteva il patrimonio netto della stessa B.N.C. al 31.12.1994 (valore peraltro sostanzialmente in linea con il corrispondente patrimonio netto dell'Istituto Bancario S. Paolo di Torino dopo l'incorporazione).

Nel prospetto di raccordo del patrimonio netto e del risultato d'esercizio della controllante e i corrispondenti valori di Gruppo, sono stati evidenziati gli effetti di tale operazione.

B.3 - FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO 1997

Con riferimento alla Capogruppo FS si evidenziano i seguenti fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio 1997:

B.3.1 - Nella seduta dell'8.2.1998 l'Assemblea della Capogruppo ha nominato nel Prof. Claudio Demattè, il nuovo presidente della FS, ed ha anche rinnovato l'intero Consiglio di Amministrazione che era decaduto dopo le dimissioni di cinque dei suoi nove componenti.

B.3.2 - Come già ricordato, in data 6.2.1998 è stato sottoscritto tra la Capogruppo e le Organizzazioni Sindacali il rinnovo del C.C.N.L. del personale ferroviario scaduto il 31.12.1995. Le scadenze del nuovo contratto di lavoro, sia per la parte normativa che per la parte economica, sono fissate al 31.12.1999.

B.3.3 - L'articolo 59 comma 6 della legge 27 dicembre 1997 n. 449 prevede interventi diretti a favorire la riorganizzazione ed il risanamento della Società Ferrovie dello Stato S.p.A., in considerazione del processo di ristrutturazione e sviluppo del sistema di trasporto ferroviario, nonché l'istituzione di un fondo a gestione bilaterale con le finalità di cui all'articolo 2 comma 28 della legge 23 dicembre 1996 n.662 mediante accordo collettivo.



Il Ministro dei Trasporti e della Navigazione ha dato attuazione con decreto 54 T del 21.5.1998 agli accordi intervenuti tra le FS e le Organizzazioni Sindacali in data 21 maggio 1998 che hanno stabilito criteri, modalità e procedure per l'istituzione del fondo per il perseguimento di politiche attive di sostegno del reddito e dell'occupazione per il personale della Società.

B.3.4 - Il noto contenzioso sulla debenza da parte di FS del tributo relativo all'Imposta patrimoniale è stato recentemente definito, in quanto la Capogruppo ritenendo opportuno porre fine ad una vicenda di notevole rilievo economico-finanziario, destinata a protrarsi per lungo tempo e con esiti incerti e non prevedibili, ha preferito, su conforme indicazione anche dell'Azionista, avvalersi delle agevolazioni della legge n. 30/97, la quale ha previsto l'applicazione di un interesse del 9% in luogo della sovrattassa del 40% nonché la possibilità di dilazionare il carico tributario in contestazione (annualità 92/95) sino a 12 rate.

Pertanto nel mese di febbraio del corrente anno, la Capogruppo ha:

- rinunciato alla sospensione della riscossione concessa con il decreto del 4.4.1997 (peraltro già parzialmente revocato dal Consiglio di Stato);
- rinunciato al contenzioso giurisdizionale pendente presso la Commissione Tributaria Provinciale di Roma;
- formulato istanza all'Amministrazione finanziaria per avvalersi dei benefici concessi dalla legge n. 30/97;
- chiesto alla stessa Amministrazione finanziaria la sgravio parziale del carico tributario relativo all'anno 1992, poiché calcolato con riferimento all'intero anno anziché al solo periodo in cui l'Azienda ha operato come Società per Azioni (agosto-dicembre 1992).

L'istanza ex lege n. 30/97 è stata accolta con l'emanazione del decreto ministeriale n. 98/31885, mentre non ha avuto ancora esito la richiesta di sgravio per il 1992, allo stato rimessa alla valutazione del Centro di Servizio delle II.DD. di Roma.

Il Concessionario della riscossione ha già notificato alla Capogruppo la cartelle esattoriali relative al nuovo carico tributario di lire 2.934.516 milioni, per imposta, interessi a ruolo, interessi 9% sostitutivi della sovrattassa ed interessi per versamento dilazionato in dodici rate. Ogni rata bimestrale ammonta a lire 244.543 milioni, la prima delle quali è stata versata nello scorso mese di aprile.

Dovranno, altresì, essere corrisposti entro il 10.6.1998 in unica soluzione gli interessi per il periodo di sospensione della riscossione di cui la Capogruppo ha usufruito (10.4.1997-9.3.1998), il cui importo complessivo ammonta a lire 144.604 milioni. Il pagamento di tali interessi avverrà entro il 10.6.1998, come da cartella esattoriale all'uopo notificata.

B.3.5 - Nei primi mesi dell'anno 1998 la Capogruppo ha stipulato con la Società Infostrada del Gruppo Olivetti un importante contratto con cui viene concesso a questa Società il diritto di passaggio ed uso nella canaletta esistente nel sedime della rete ferroviaria. La stessa Società è autorizzata ad utilizzare le fibre ottiche inerti di proprietà F.S. nonché a posare un cavo sui pali della linea di contatto ed a porre sul predetto sedime antenne ed altre installazioni per telecomunicazioni.

Nell'ambito del Gruppo si segnala altresì che:

- In data 23.1.1998 è stata perfezionata la cessione della partecipazione in Centro Diagnostico S.p.A.;
- in data 10.3.1998 è stata acquisita la totalità della partecipazione nella società TAV, autorizzata, da parte del C.d.A., l'11.12.1997;
- in data 18.3.1998 è stata deliberata la cessione a terzi della partecipazione in Records Center S.p.A.;
- in data 30.3.1998 è stata perfezionata la cessione della partecipazione in Centro di Riabilitazione S.p.A.;
- in data 8.4.1998 è stata messa in liquidazione la società Nuova Logistica S.r.l.;



- in data 13.4.1998 è stata formalizzata la cessione a terzi della partecipazione in SIGMA S.p.A., ma condizionata dall'autorizzazione dell'Autorità Garante della concorrenza e del Mercato;
- in data 29.4.1998 è stata ceduta all'Istituto Mobiliare Italiano S.p.A. la partecipazione in Tradital S.p.A.;
- in data 21.5.1998 è stata ceduta a terzi la società GBS S.r.l.

B.4 - INDAGINI GIUDIZIARIE IN CORSO

I procedimenti giudiziari, avviati negli anni precedenti dalla Magistratura a carico di alcuni ex Amministratori dell'Ente FS e dipendenti, concernenti l'affidamento di appalti e forniture, già segnalati nella relazione sulla gestione del precedente esercizio, non hanno avuto fino ad oggi evoluzioni pregiudizievoli per la Capogruppo.

Quanto alle indagini penali, che hanno coinvolto l'ex Amministratore Delegato ed altri rappresentanti della Capogruppo e delle sue controllate, avviate nel corso del 1996 e del 1997, per reati aventi connotazione pubblicistica, oltre ai procedimenti pendenti nelle varie procure, e che a tutt'oggi sono coperti da segreto istruttorio, in due casi vi è stata la richiesta di rinvio a giudizio. In particolare:

- la procura di Perugia ha richiesto il rinvio a giudizio per più fattispecie di reato oltre che per l'ex Amministratore Delegato anche per alcuni dirigenti dell'azienda ed amministratori di società del Gruppo;
- la procura di Milano per reati connessi alla costruzione del Centro polifunzionale di Milano Fiorenza ha richiesto il rinvio a giudizio, oltre che per l'ex Amministratore Delegato anche per alcuni imprenditori.

La Capogruppo ha deliberato di avvalersi della facoltà contemplata dall'art. 90 del c.p.p. nei vari procedimenti in fase di indagine; nell'ipotesi in cui vi siano state già udienze preliminari si è costituita parte civile.

Nella riunione del 2.2.1998 il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo ha deliberato che venga richiesta ai difensori dell'ex Amministratore Delegato la pronta ed integrale restituzione delle somme loro corrisposte quali fondo spese per la difesa penale dell'ex Amministratore della Capogruppo.

Con riferimento a tali indagini, non sono emersi ad oggi elementi che possano far ritenere che la Capogruppo ed il Gruppo siano esposti a passività o perdite. Al riguardo si precisa che nel corso del 1997 sono stati effettuati gli accertamenti sulle operazioni del 1996, disposti dal precedente Consiglio di Amministrazione nel proporre all'Assemblea il bilancio del 1996, e che dagli stessi non sono emersi elementi che possano apprezzabilmente interessare la posizione patrimoniale, economica e finanziaria della Capogruppo.

Pertanto, avuto anche riguardo a tali indagini, il bilancio è formalmente e sostanzialmente corretto.

Si segnala, inoltre, l'esistenza di azioni giudiziarie per problematiche legate alla presenza dell'amianto su materiali della Ferrovie dello Stato S.p.A., la cui rimozione comporterà dei costi per i quali si è provveduto ad effettuare gli opportuni accantonamenti in bilancio. Al momento non vi è base per prevedere ulteriori significative passività legate alla conclusione delle citate azioni.



In merito al grave incidente ferroviario verificatosi a Piacenza il 12 gennaio 1997, le indagini si sono concluse con la richiesta di rinvio a giudizio di 25 dirigenti della Capogruppo.

In data 23 marzo 1998 si è verificato un altro grave incidente ferroviario fra le stazioni di Firenze Rifredi e Castello che ha coinvolto un "Pendolino" proveniente da Roma ed un treno locale diretto a Firenze. E' stata subito aperta un'inchiesta, tuttora in corso, sia da parte della Magistratura che delle Ferrovie con il compito di far luce sulla dinamica dell'incidente.

Al riguardo si evidenzia che relativamente agli incidenti sopra indicati, come per gli altri che hanno avuto eco sulla stampa, le eventuali responsabilità civili che fossero accertate a carico della Capogruppo sono coperte da assicurazione.

B.5 - EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

L'evoluzione futura del Gruppo rifletterà le strategie già delineate nelle singole realtà aziendali rientranti nell'area di consolidamento.

Per quanto concerne la Capogruppo FS si evidenzia che le attività e le azioni programmate per il 1998 sono correlate agli obiettivi ed al percorso tracciato con il "Piano d'Impresa" 1998/2000 e recepiscono quindi le indicazioni della direttiva Prodi, finalizzate al risanamento strutturale ed allo sviluppo dell'azienda.

In tal senso sono previste nella programmazione 1998 politiche commerciali e di produzione volte al miglioramento dei margini aziendali.

Le azioni fondamentali dello sviluppo commerciale poggiano su una riconfigurazione dell'offerta che sarà sempre più orientata verso servizi/prodotti competitivi a maggior attrattività per la clientela e con margini di profitto più elevati.

Sul fronte della produzione invece lo sforzo sarà rivolto al miglioramento dell'efficienza dei processi produttivi, attraverso una razionalizzazione dei mezzi e delle risorse impiegate, tali da consentire un'offerta sul mercato dei servizi e prodotti di crescente qualità a prezzi competitivi.

Nel 1998, quindi, le strutture del Gruppo saranno impegnate a definire un quadro di interventi fortemente orientati a sviluppare ogni opportunità di aumento del fatturato da mercato, attraverso un aggressivo piano commerciale in termini di volumi e di pricing, e a ridurre drasticamente i costi di produzione e di struttura attraverso dei processi di razionalizzazione dei cicli di produzione e di rinegoziazione dei termini contrattuali con i fornitori.

Solo in conseguenza di tali azioni è prevedibile per il 1998 un significativo miglioramento del risultato d'esercizio.

Si evidenzia, infine, che anche le società rientranti nell'area di consolidamento, sono tenute ad attuare, nell'ambito delle rispettive autonomie e competenze, azioni tese a massimizzare l'efficienza produttiva, tali da contribuire al miglioramento del risultato del Gruppo.

