

Determinazione n. 35/2000

LA CORTE DEI CONTI

IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 30 maggio 2000;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti approvato con regio decreto 12 luglio 1934, n. 1214;

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

vista la legge n. 210 in data 17 maggio 1985, con la quale la Ferrovie dello Stato S.p.A. è stata sottoposta al controllo della Corte dei conti;

visto il conto consuntivo della S.p.A. suddetta relativo all'esercizio finanziario del 1998, nonchè le annesse relazioni del Presidente e del Collegio dei revisori, trasmessi alla Corte in adempimento dell'articolo 4 della citata legge n. 259 del 1958;

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere dottor Vittorio Lomazzi e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della S.p.A. per l'esercizio 1998;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incumbente, possa, a norma dell'articolo 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che del conto consuntivo – corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perchè ne faccia parte integrante;

P. Q. M.

comunica, a norma dell'articolo 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con il conto consuntivo per l'esercizio 1998 – corredato delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – della Ferrovie dello Stato S.p.A., l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria dell'Ente stesso.

L'ESTENSORE

f.to Vittorio Lomazzi

IL PRESIDENTE

f.to Luigi Schiavello

PAGINA BIANCA

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DELLE FERROVIE DELLO STATO SPA PER L'ESERCIZIO 1998.

SOMMARIO

1. Il controllo della Corte dei conti sulla Società. - 2. Gli Organi. - 3. Il Piano di impresa 1999-2003. - 4. Il Fondo di ristrutturazione. - 5. Il riassetto del portafoglio societario. - 6. Poteri di indirizzo e di vigilanza del Ministro dei trasporti e della navigazione. - 7. Il personale. - 7.1 Il contratto collettivo nazionale di lavoro per il personale dirigente. - 7.2 I contratti collettivi nazionali di lavoro per i dipendenti. - 7.3 Consistenza del personale. - 7.4 Il costo del lavoro. - 8. Le attività e i risultati della gestione. - 8.1 L'esercizio 1998. - 8.1.1 Fatti di rilievo avvenuti nel corso dell'esercizio 1998. - 8.1.2 Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio 1998. - 8.1.3 Indagini giudiziarie in corso. - 9. Il bilancio di esercizio. - 9.1 Il conto economico dell'esercizio 1998. - 9.2 Lo stato patrimoniale dell'esercizio 1998. - 9.3 Il bilancio consolidato dell'esercizio 1998. - 10. Considerazioni finali.

PAGINA BIANCA

1. Il controllo della Corte dei conti sulla Società.

La Corte dei conti ha riferito al Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria delle Ferrovie dello Stato S.p.A. per gli esercizi dal 1991 e 1994 (cfr. Atti parlamentari, Senato della Repubblica, XIII Legislatura, Doc. XV, n. 12), per gli esercizi 1995 e 1996 (cfr. Atti parlamentari, Camera dei Deputati, XIII Legislatura, Doc. XV, n. 112) e per l'esercizio 1997 (cfr. Atti parlamentari, Camera dei Deputati, XIII Legislatura, Doc. XV, n. 208) ai sensi dell'art. 19 della legge 17 maggio 1985, n. 210, secondo il quale il controllo continuativo sulla gestione dell'Ente, ora Società per azioni, è esercitato con le modalità previste dalla legge 21 marzo 1958, n. 259, ed ha, in particolare, per oggetto l'efficienza economica e finanziaria dell'attività svolta nei singoli esercizi esaminati.

In dette relazioni la Corte dei conti ritenne di sottolineare la minore idoneità del controllo previsto dall'art. 2 della predetta legge, finora esercitato, rispetto a quello più penetrante e continuo di cui all'art. 12, che si caratterizza per il fatto che il magistrato delegato assiste alle riunioni degli Organi di amministrazione e di revisione della Società, al fine di poter più efficacemente svolgere le necessarie attività istruttorie per l'eventuale sottoposizione alla competente Sezione delle questioni di rilievo e per riferire al Parlamento sul risultato del controllo esercitato sulla gestione. Né appare più di ostacolo il formale riferimento alla natura pubblica dell'ente sottoposto al controllo della Corte operato dall'art. 12 della richiamata legge n. 259/1958, avendo la Corte costituzionale chiarito nella sentenza del 23 dicembre 1993, n. 466, che gli enti trasformati in società per azioni, anche alla luce degli indirizzi emersi in sede di normazione comunitaria, vanno ricompresi nella nozione sostanziale di "impresa pubblica", e sono assoggettati ad una sorta di "diritto speciale" che viene a specificarsi attraverso la previsione di norme particolari, differenziate da quelle proprie del regime tipico delle società per azioni, sia in tema di determinazione del capitale sociale, sia in tema di esercizio dei diritti dell'azionista, sia, infine, in tema di patti sociali, poteri speciali, clausole di gradimento, modifiche statutarie, ecc.

Riferisce ora sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria posta in essere nell'esercizio 1998 e sui più rilevanti episodi di gestione avvenuti successivamente.

2. Gli organi.

Organi della Società sono l'Assemblea dei soci, il Consiglio di amministrazione, il Presidente, l'Amministratore delegato, il Consiglio generale ed il Collegio sindacale. Per quanto concerne le funzioni ai medesimi attribuite, la loro composizione e durata in carica si rimanda

agli elementi forniti nelle precedenti relazioni ed, in particolare, a quella relativa agli esercizi dal 1991 al 1994.

L'Assemblea sociale, nella seduta del 18 febbraio 1998, ha nominato i nuovi componenti del Consiglio di amministrazione per il triennio febbraio 1998-febbraio 2001, nominando Presidente del Consiglio medesimo il Prof. Claudio Demattè

Nella successiva Assemblea dell'8 aprile 1998, sono stati confermati i compensi annui lordi da attribuire agli Organi sociali, a decorrere dal 18 febbraio 1998, nelle misure determinate dall'Assemblea del 23 aprile 1996 così specificati:

- | | |
|----------------------------------|---------------|
| - Consiglieri di amministrazione | £ 80.000.000 |
| - Presidente | £ 200.000.000 |
| - Amministratore delegato | £ 400.000.000 |

nonché un gettone di presenza per ogni partecipazione a seduta di Consiglio stabilito in lire 300.000. I compensi attribuiti al Presidente e all'Amministratore delegato si aggiungono a quelli spettanti ai medesimi, quali Consiglieri di amministrazione.

Nella seduta del 3 febbraio 1999, l'Assemblea sociale ha rinnovato per un triennio il Collegio sindacale scaduto il precedente 4 gennaio, nominato il suo Presidente e così stabiliti i seguenti compensi annui lordi;

- | | |
|-------------------------------------|--------------|
| - Presidente del Collegio sindacale | £ 80.000.000 |
| - Sindaco effettivo | £ 60.000.000 |
| - Sindaco supplente | £ 5.000.000 |

nonché un gettone di presenza per ogni partecipazione a seduta del Consiglio di amministrazione pari a £ 300.000.

La Corte dei conti deve rilevare la persistente mancata attuazione delle norme statutarie che prevedono la costituzione del Consiglio generale, carenza questa già denunciata nelle precedenti relazioni al Parlamento. Invita quindi la Società ad assumere le conseguenti iniziative, oppure, qualora la sua costituzione non fosse più ritenuta necessaria, ad apportare al proprio statuto le opportune modifiche.

3. Il Piano di impresa 1999-2003.

Come ampiamente esposto nella precedente Relazione al Parlamento, la direttiva emanata dal Presidente del Consiglio dei Ministri in data 18 marzo 1999 ha definito gli obiettivi e gli strumenti del Piano di impresa 1999-2003 per raggiungere il rilancio del servizio

ferroviario e il risanamento tecnico-economico delle Ferrovie dello Stato. Il Consiglio di amministrazione della Società ha approvato il suddetto Piano nelle sedute del 18 maggio e del 28 luglio 1999.

Il Piano definisce le seguenti sei linee di intervento per articolare il riposizionamento competitivo dell'Azienda al fine di accrescere, a costi inferiori, i propri spazi di mercato e soddisfare i bisogni sempre più differenziati di mobilità di persone e di merci:

- puntare sui "servizi vocazionali" per la ferrovia, con priorità per il traffico merci e servizi di logistica integrata su distanze medio-lunghe, per il trasporto locale passeggeri su direttrici ad alta densità di traffico e per i collegamenti passeggeri a media distanza (100-600 km.) tra i grandi centri urbani con una offerta di servizi a più elevata velocità;
- sfruttare i vincoli e la congestione crescente delle altre modalità di trasporto;
- realizzare una migliore integrazione con le altre modalità, soprattutto per quanto riguarda il trasporto merci e quello locale passeggeri;
- valorizzare le valenze positive della ferrovia rispetto agli altri mezzi di trasporto su piano dell'inquinamento, della congestione e della sicurezza;
- recuperare spazi di mercato migliorando i servizi di assistenza a terra e il comfort a bordo e incentivando la domanda nei periodi non di picco con politiche tariffarie mirate;
- riposizionarsi a livello internazionale attraverso un reticolo di alleanze che, valorizzando il posizionamento strategico dell'Italia, porti le imprese di trasporto ferroviario italiane ai vertici europei.

Il percorso di risanamento e rilancio si fonda sui seguenti interventi:

1. **Investimenti:** il Piano si articola in quattro grandi progetti, gestiti in logica di sistema, che riguardano l'ammodernamento dell'infrastruttura storica, la realizzazione dell'Alta Capacità, il potenziamento dei nodi e lo sviluppo tecnologico. Nel periodo preso in considerazione, le fonti di tali investimenti sono così ripartite: 38.600 miliardi già finanziati (Contratto di programma e Leggi speciali), 4.700 miliardi in autofinanziamento e 11.900 miliardi da "project financing". Il Piano prevede poi ulteriori investimenti per circa 12.000 miliardi per l'acquisto e il "revamping" del materiale rotabile, l'ammodernamento dei terminali merci, l'ammodernamento e l'automazione degli stabilimenti produttivi di manutenzione ciclica, manutenzione corrente e manovra e lo sviluppo dei sistemi informatici.
2. **Focalizzazione dell'offerta e incremento dei ricavi da traffico:** tale obiettivo viene realizzato attraverso la concentrazione degli sforzi sulle tratte con potenziale di crescita e una serie di azioni commerciali e di miglioramento della qualità. Complessivamente, l'insieme delle azioni previste svilupperà un aumento dei ricavi da mercato di circa il 31%, pari a circa 1.510 miliardi. Tale risultato comprende l'effetto della liberalizzazione del sistema tariffario con una serie di aumenti previsti, pari al 4,5%, per ciascuno degli anni di piano.

3. **Valorizzazione/dismissione del patrimonio non strutturale e non strategico:** il Piano prevede di intensificare gli sforzi finora compiuti per recuperare tutti i possibili ricavi dai cespiti mantenuti, con una revisione dei contratti e una rigorosa gestione, oltre alla dismissione degli immobili e dei terreni non strumentali per generare liquidità e ridurre il peso degli oneri finanziari. Infine, la piena attivazione del progetto "Grandi Stazioni" consentirà di migliorare nettamente la qualità degli spazi di accoglienza dei passeggeri oltre a generare ricavi aggiuntivi. In conclusione si prevede di ottenere da tali interventi un flusso di cassa di 2.900 miliardi.
4. **Contenimento dei costi operativi di esercizio:** il Piano prevede un obiettivo di efficientamento di oltre 440 miliardi da ottenere attraverso l'internalizzazione o l'esternalizzazione di attività in base a confronti di produttività e non tiene conto del possibile rischio relativo all'aumento dei costi di fornitura dell'energia elettrica.
5. **Adeguamento dei contributi pubblici:** il Piano, in relazione alle misure di contenimento della finanza pubblica, prevede la riduzione dei contributi che passerebbero dai 6.200 miliardi del 1998 ai 5.100 miliardi del 2003. Il riesame specifico delle voci identifica tre aree di contribuzione: a) contributi per servizi a committenza pubblica; b) contributi per oneri di servizio pubblico; c) contributi per oneri di infrastruttura.
6. **Riduzione del costo del lavoro per colmare lo svantaggio competitivo attuale:** lo svantaggio competitivo nei confronti degli altri operatori europei di riferimento (ferrovie tedesche, francesi e spagnole), determinato dal divario esistente sul costo del lavoro per unità di prodotto, è dell'ordine del 34-43%¹ ed è dovuto a due fattori principali: un livello di produttività inferiore e un maggior costo del lavoro unitario. Il Piano prevede un aumento della produttività, espresso in Treni km. per ora contrattuale, del 27% con una consistenza di personale a fine periodo di circa 94.700 addetti. Il costo medio unitario dovrebbe ridursi del 20%.

Il Piano individua le condizioni per lo sviluppo: un nuovo Contratto di programma che renda certa l'erogazione finanziaria su tutto il piano degli investimenti, la rapida realizzazione degli stessi attraverso l'individuazione di soluzioni istituzionali per facilitare l'iter approvativo dei progetti e risolvere potenziali conflitti sia centrali che locali e la liberalizzazione del sistema tariffario. Inoltre il Contratto di servizio dovrà prendere in considerazione lo sviluppo economicamente sostenibile del trasporto metropolitano e regionale, i servizi in perdita strutturale e tutte le misure di carattere sociale o a favore della collettività che oggi non sono coperte da specifici corrispettivi. Infine, dovrà essere adottato per il costo del lavoro un nuovo sistema contrattuale che consenta di allineare il costo unitario ai valori di mercato sia per i nuovi dipendenti sia per quelli attuali.

¹ Costo del lavoro per treno km. a seconda che il confronto venga fatto al cambio ufficiale o a parità di potere di acquisto.

Al Piano sopra illustrato sono allegate, tra le altre, le seguenti tavole più significative espresse in miliardi di lire.

Contributi pubblici in conto esercizio	1999	2000	2001	2002	2003
Contributi TMR in via di regionalizzazione	2.559	2.622	2.622	2.622	2.661
Trasporto combinato		264	264	264	267
Trasporto notturno passeggeri		119	119	119	92
Servizi a committenza pubblica	2.559	3.006	3.006	3.006	3.020
Obblighi di servizio merci	123	49	49	49	44
Sconti e agevolazioni tariffarie		104	104	104	107
Obblighi di servizio pubblico	123	154	154	154	151
Totale Contratto di servizio	2.682	3.159	3.159	3.159	3.171
Manutenzione corrente infrastruttura	1.742	1.825	1.825	1.825	1.828
Contributi extra costi di circolazione	399	177	177	177	27
Contributi extra costi di condotta	535	24	24	24	
Navigazione	93	93	93	93	93
Totale Contratto di programma	2.768	2.119	2.119	2.119	1.949
Totale generale	5.450	5.278	5.278	5.278	5.120

	1999	2000	2001	2002	2003
Risultato di esercizio	- 3.231	- 1.302	- 810	- 366	11
Indebitamento netto	2.270	3.820	4.880	6.050	6.280

La seguente tabella, sempre di fonte FS, espone gli effetti sul risultato di esercizio al 2003 in assenza degli interventi di riforma da realizzare da parte del Governo.

Risultato di esercizio al 2003 del Piano di Impresa	11
Risultato di esercizio al 2003 in assenza dei seguenti interventi:	
a) Intesa sulla materia del costo unitario del lavoro (a parità di consistenze di piano)	- 1.467
b) Ulteriore riduzione dei contributi pubblici (4.500 miliardi nel 2003)	- 652
c) Adeguamento tariffario per il periodo di piano	- 611
d) Soluzione degli aspetti legati alla fornitura dell'energia elettrica	- 214
e) Adeguamento normativa sulle proprietà dei beni per le dismissioni	- 120
Risultato di esercizio in assenza delle suindicate misure ²	- 3.127

4. Il Fondo di ristrutturazione.

La legge 27 dicembre 1997, n. 449, ha previsto all'art. 55, in vista della separazione tra Gestore dell'infrastruttura e impresa di trasporto, che il Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica disponesse la valutazione, basata su parametri di redditività,

² La contemporanea assenza delle misure comporta, per un effetto di interazione, un ulteriore peggioramento del risultato per circa 63 miliardi di lire.

del ramo d'azienda "Gestione dell'infrastruttura" delle Ferrovie dello Stato S.p.A. In proposito le eventuali differenze rispetto alla consistenza patrimoniale netta di bilancio risultante alla data del 31 dicembre 1997, dovranno essere regolate mediante variazione del patrimonio netto della Società.

Con decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 277, è stato adottato il regolamento per la disciplina della gestione della struttura ferroviaria e delle attività di trasporto delle società esercenti in Italia, nonché per il diritto di accesso delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie, in attuazione della direttiva comunitaria 91/440³.

La legge 23 dicembre 1998, n. 448, ha stabilito all'art. 43, in attesa della definizione degli assetti del settore ferroviario e della valutazione del suddetto ramo d'azienda, che la Società sia autorizzata a costituire, a valere sul proprio netto patrimoniale, un fondo di ristrutturazione di importo pari al valore netto dell'infrastruttura risultante dal bilancio chiuso al 31 dicembre 1997. La relazione di accompagnamento al disegno di legge chiarisce le finalità che giustificano l'adozione di un siffatto strumento: poiché, ai sensi del regolamento approvato con D.P.R. 277/98, i conti del Gestore devono presentare un tendenziale equilibrio tra i ricavi derivanti dalla riscossione dei canoni e i contributi pubblici con i costi di gestione dell'infrastruttura al netto degli ammortamenti e di ulteriori eventuali oneri di ristrutturazione, si rende necessaria la sterilizzazione a conto economico di tali ultimi costi, pena la fissazione di canoni di utilizzo della rete insostenibili da parte delle imprese esercenti il trasporto ferroviario.

Una prima attuazione della richiamata normativa è stata adottata dall'Assemblea sociale nella seduta ordinaria del 14 giugno 1999. In tale sede è stata deliberata la costituzione di un fondo del passivo denominato "Fondo ristrutturazione ex lege n. 448/1998" a valere sul netto patrimoniale per la consistenza iniziale di lire 17.792.270.734.109, mediante l'abbattimento delle seguenti riserve di bilancio:

- Riserva per trasformazione in S.p.A. ai sensi dell'art. 15 del D.L. n. 333/1992: integrale utilizzo per l'importo di lire 5.057.324.251.786;
- Riserva ai sensi dell'art. 8 della legge n. 421/1996: integrale utilizzo per l'importo di lire 12.734.946.482.323.

³ La richiamata Direttiva, emanata con lo scopo di favorire l'adeguamento delle Ferrovie comunitarie alle esigenze del mercato unico e ad accrescere l'efficienza delle medesime, dispone, nell'ottica del risanamento della struttura finanziaria, l'autonomia gestionale delle imprese ferroviarie e la separazione della gestione della rete e dell'infrastruttura ferroviaria da quella per l'esercizio dell'attività di trasporto. Stabilisce che per il gestore dell'infrastruttura, soggetto autonomo e indipendente rispetto alle imprese operanti nel settore dei trasporti, sia adottata una sua separazione contabile obbligatoria o una facoltativa separazione organica o istituzionale nei confronti di queste ultime.

Ha inoltre deliberato l'utilizzo, a valere sull'esercizio 1998, del Fondo in questione per la copertura degli oneri a carico dello stesso esercizio relativi all'ammortamento dell'infrastruttura.

Nella medesima data l'Assemblea, riunita in seduta straordinaria, ha preso le seguenti deliberazioni:

- ripianare interamente la perdita residua⁴ risultante dalla situazione patrimoniale al 31 dicembre 1998 pari a lire 533.144.513.504, mediante l'utilizzo della riserva "Contributi della CEE, di Enti pubblici e di terzi per incrementi patrimoniali" che si riduce pertanto a lire 234.464.349.207;
- incrementare il "Fondo ristrutturazione" di lire 32.624.493.313.207 (per un totale di lire 50.416.764.047.316) mediante l'integrale utilizzo di quanto residua nella riserva sopra citata oltre alla riduzione del capitale sociale dalle attuali lire 61.585.892.391.000 a lire 29.195.863.427.000;
- modificare in conseguenza lo Statuto sociale con l'indicazione del nuovo ridotto capitale sociale.

In proposito si deve rilevare la singolarità dello strumento adottato che non trova riscontro nella normativa relativa ai bilanci delle società per azioni contenuta nel codice civile. Infatti il suddetto Fondo di ristrutturazione viene utilizzato principalmente per sterilizzare nel conto economico la posta relativa agli oneri di ammortamento dell'infrastruttura, oneri che in un'ottica di ristrutturazione non potrebbero essere considerati in quanto, per loro natura, sono costi ordinari, ricorrenti e destinati economicamente a rettificare i ricavi conseguenti all'utilizzo della struttura medesima da parte delle aziende di trasporto. Ne consegue una opacità dei risultati finali di esercizio, che esporranno quindi risultati non rispondenti ad una corretta contabilità ed una rinuncia a priori a conseguire, sotto questo profilo, un effettivo risanamento finanziario. Altro discorso potrebbe essere fatto qualora si fosse riconosciuto che le appostazioni a conto patrimoniale dei cespiti confluiti nel Fondo fossero insussistenti o, quantomeno sopravvalutati, e quindi tali da costringere l'Azienda ad operare ammortamenti eccessivi, tali da aggravare ingiustificatamente il conto economico. A tale finalità sembrava rispondere l'art. 55 della legge 449/1997, rimasto inapplicato, che disponeva infatti la valutazione dell'infrastruttura su parametri di redditività. La Corte di conti, al fine di conferire maggior chiarezza ai documenti contabili e maggior attendibilità alle poste del patrimonio netto, invita gli Organi competenti a dare pronta attuazione alla normativa da ultimo richiamata.

⁴ Nella seduta del 14 ottobre 1998, l'Assemblea ordinaria ha deliberato il ripianamento della perdita risultante dalla situazione patrimoniale al 30 giugno 1998 pari a lire 1.905.184.996.437, unitamente a quelle provenienti dagli esercizi precedenti utilizzando le riserve disponibili.

5. Il riassetto del portafoglio societario.

Le Ferrovie dello Stato hanno proseguito nel corso del 1998 il processo di razionalizzazione e semplificazione del portafoglio societario finalizzato, oltre che ad eliminare aree di perdita e contribuire alla riduzione dei costi di struttura, ad assegnare i vari pacchetti azionari in modo coerente alla missione delle diverse aree strategiche di affari in modo tale che ciascuna di queste possa gestire e ottimizzare le proprie partecipazioni.

L'avviato riassetto si è finora concretizzato nelle seguenti iniziative:

1. Partecipazioni dirette:

- a) Centro diagnostico S.p.A.: cessione al socio Cidifin della propria partecipazione del 40%.
- b) TAY S.p.A.: è stata acquisita dai soci privati la totalità delle azioni.
- c) Centro Riabilitazione S.p.A.: cessione al socio Fides Medica della propria partecipazione del 40%.
- d) Urbana S.p.A.: è stato approvato il bilancio finale di liquidazione.
- e) Sigma S.p.A.: cessione della propria partecipazione alla Racom Teledata.
- f) Metropolis S.p.A.: acquisto dalla Società CIT della quota dello 0,5%.
- g) C.I.T. S.p.A.: cessione alla Progetto S.p.A. dell'intera quota di partecipazione.
- h) SAP Srl: posta in liquidazione.
- i) GSA Srl: sono state avviate trattative per la cessione della propria partecipazione pari al 20%.

2. Gruppo FS Cargo:

- a) STM S.r.l. acquista da CEPIM S.p.A., da Proge.Co S.r.l. e da Logitalia Gestioni S.p.A. le partecipazioni in CEMAT S.p.A. pari a 1,37%.
- b) FS Cargo costituisce al 50% con le Ferrovie Federali Svizzere la Società Cargo SI S.r.l.
- c) FS Cargo pone in liquidazione la Nuova Logistica S.r.l., liquidazione poi revocata per cessione alla Capogruppo.
- d) FS Cargo acquista da Logitalia Gestioni S.p.A. partecipazioni nella CEMAT S.p.A. per lo 0,2142%.
- e) FS Cargo riduce la propria partecipazione in Idrovie S.p.A. dal 100% al 30%, rinunciando alla sottoscrizione dell'aumento di capitale.
- f) FS Cargo acquista da G.S.A. S.r.l. e da SIN.PORT S.p.A. le rispettive partecipazioni in STM S.r.l. acquisendo così l'intero capitale sociale, al fine poi di procedere alla fusione per incorporazione della stessa, fusione successivamente attuata.
- g) FS Cargo acquista dal socio SIN.PORT il 5% della partecipazione in Italcontainer S.p.A.