

FERROVIE DELLO STATO S.p.A.

ESERCIZIO 1998

PAGINA BIANCA

VERBALE DI ASSEMBLEA

PAGINA BIANCA

L'anno millenovecentonovantanove il giorno trenta del mese di giugno, alle ore 10.00, presso la sede sociale in Roma, Piazza della Croce Rossa, n. 1, è riunita l'Assemblea della Società sotto la Presidenza del Presidente del Consiglio di Amministrazione Dott. Claudio DEMATTE' il quale invita la Dott.ssa Giuseppina MARIANI, Segretario del Consiglio di Amministrazione, a svolgere le funzioni di Segretario.

IL PRESIDENTE constata e fa constatare che:

- è presente l'intero capitale sociale rappresentato dall'unico Azionista Ministero del Tesoro, Bilancio e Programmazione Economica - Patrimonio dello Stato Italiano, con sede in Roma, Via XX Settembre n. 97, socio intestatario di n. 29.195.863.427 azioni da lire mille ciascuna, in persona della Dott.ssa Flavia MAZZARELLA, giusta delega conservata in atti della Società;
- le azioni risultano depositate ai sensi di legge;
- sono presenti, per il Consiglio di Amministrazione, oltre al se stesso Presidente, l'Amministratore Delegato Ing. Giancarlo CIMOLI, ed il Consigliere Prof. Mario SEBASTIANI;
- sono presenti, per il Collegio Sindacale, il Presidente Dott. Mario VINCENTI ed il Sindaco effettivo Prof. SANTO ROSACE;
- risulta assente giustificato il Sindaco Effettivo Prof. Umberto BERTINI,
- è presente il rappresentante comune degli obbligazionisti per i prestiti obbligazionari emessi dalla Ferrovie dello Stato S.p.A. nominato con Decreti del Presidente del Tribunale di Roma, Avv. Giuseppe AMBROSIO;
- assistono all'assemblea, con il consenso degli intervenuti, il Dott. Francesco MENGOLZI, Direttore Generale Finanza, Amministrazione, Controllo e Patrimonio della Società e il Dott. Giovanni Battista

D'AMBROS, Direttore Finanza, Amministrazione e Controllo della Società;

- la presente Assemblea è stata regolarmente convocata con pubblicazione sulla G.U. Foglio Inserzioni n. 137 del 14 giugno 1999 con il seguente ordine del giorno:

1. Relazione del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale;
2. Bilancio al 31 dicembre 1998 e relative deliberazioni;
3. Varie ed eventuali.

IL PRESIDENTE apre, quindi, i lavori e, con il consenso dei presenti, pone congiuntamente in trattazione i primi due punti all'ordine del giorno.

1. Relazione del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale.

2. Bilancio al 31 dicembre 1998 e relative deliberazioni.

IL PRESIDENTE ricorda preliminarmente che l'art. 43, comma 5°, della Legge 23 dicembre 1998, n. 448, ha autorizzato FS S.p.A. a costituire un fondo di ristrutturazione, a valere sul netto patrimoniale aziendale, di importo pari al valore netto dell'infrastruttura risultante dal bilancio al 31.12.1997; che, conseguentemente, l'Assemblea dei Soci, tenutasi in data 14 giugno 1999 ha, tra l'altro, deliberato in sede ordinaria la costituzione nel bilancio al 31 dicembre 1998 di un fondo del passivo denominato "Fondo Ristrutturazione ex lege n. 448/1998" (di consistenza iniziale fatta pari a L. 17.792.270.734.109 attraverso l'abbattimento delle riserve disponibili per pari importo) a valere, come dispone la legge in questione, "sul proprio netto patrimoniale", e l'utilizzo, a valere sull'esercizio 1998, del fondo predetto a copertura degli oneri a carico dell'esercizio stesso, relativi all'ammortamento della infrastruttura.

Il bilancio al 1998 recepisce, quindi, gli effetti di tale decisione assembleare, mediante l'appostazione a patrimonio netto di una apposita posta rettificativa e, nel passivo, mediante la creazione della voce relativa

al fondo stesso. Nel Conto Economico tale decisione si concretizza nella creazione della nuova voce 5 b) in cui è riportato l'importo dell'utilizzo del fondo in questione limitato, in quest'esercizio ed in linea con quanto stabilito dalla citata assemblea, alla copertura dei costi per ammortamento dell'infrastruttura.

Fa inoltre presente che l'Assemblea del 14 giugno 1999, in sede straordinaria, ha deliberato l'integrazione del "Fondo Ristrutturazione ex lege n. 448/1998", sino all'ammontare di lire 50.416.764.047.316 mediante l'integrale utilizzo della riserva residua per L. 234.464.349.207 nonchè attraverso corrispondente abbattimento del capitale sociale per complessive L. 32.390.028.964.000, con conseguente modifica dell'art. 5 dello Statuto sociale per indicare la nuova entità del capitale sociale.

L'AMMINISTRATORE DELEGATO, con il consenso dei presenti, omette la lettura della relazione del Consiglio di Amministrazione sulla gestione e del bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 1998, corredato della Nota Integrativa, documenti che si allegano al presente atto, per formarne parte integrante e sostanziale, rispettivamente sotto le lettere "A" e "B".

Illustra gli aspetti più salienti che hanno caratterizzato la gestione dell'esercizio 1998, il cui risultato economico ha registrato una perdita di lire 2.438.329.509.941 di cui lire 1.905.184.996.437 ripianate in corso d'anno, come da delibera di assemblea del 14 ottobre 1998, e L. 533.144.513.504 ~~quale perdita residua al 31 dicembre 1998, coperta,~~ come da delibera d'assemblea straordinaria del 14 giugno 1999, mediante parziale utilizzo della riserva disponibile al 31 dicembre 1998 ammontante a L. 767.608.862.711, iscritta in bilancio sotto la voce "Altre Riserve - Contributi della CEE, di enti pubblici e di terzi per incrementi patrimoniali".

Fa osservare che il conto economico presenta, sotto il profilo della gestione caratteristica, un margine del valore della produzione, - prima di ammortamenti, svalutazioni ed accantonamenti - positivo per lire 2.517 miliardi (a fronte di un margine industriale negativo per lire 3.093 miliardi

del 1997), anche se l'incremento del valore della produzione (47%) è ascrivibile ai maggiori interventi dello Stato per obblighi derivanti dal Contratto di Servizio Pubblico ed è influenzato, come già sopra detto, dall'utilizzo del Fondo di Ristrutturazione per la copertura degli oneri di ammortamento dell'infrastruttura.

L'Azienda, nel corso del 1998, ha dedicato grande impegno a portare avanti l'azione di risanamento al fine di accelerare il processo di trasformazione della Società per il raggiungimento degli obiettivi fissati dalla normativa europea, anche per garantire il miglioramento dei livelli di sicurezza dell'esercizio ferroviario.

In questa prospettiva, sono state sviluppate, in coerenza con le indicazioni della Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri intervenuta il 18 marzo 1999, le iniziative riguardanti il processo di organizzazione divisionale della Società, varato nel mese di maggio 1999, ed è stato presentato il Piano d'Impresa relativo agli anni 1999-2003 contenente i provvedimenti ritenuti necessari al rilancio del servizio ferroviario ed al risanamento tecnico-economico delle F.S.

Sottolinea che le iniziative intraprese rappresentano passaggi chiave per mettere l'Azienda in grado di far fronte alla concorrenza dei vettori comunitari, con i quali il sistema ferroviario italiano si troverà sempre più in competizione, a seguito della progressiva liberalizzazione del mercato ferroviario, nonché per portare l'Azienda stessa verso livelli di efficienza in quadro di coerenza con i vincoli di finanza pubblica. Auspica che in questa impegnativa sfida la Società possa contare sul sostegno delle Istituzioni, delle forze sociali e del Legislatore, con la comune finalità di indirizzare ogni impegno per portare a compimento una riforma indispensabile nell'interesse della collettività e del Paese.

IL PRESIDENTE invita, quindi, il Collegio Sindacale a dare lettura della Relazione sul bilancio.

IL PRESIDENTE DEL COLLEGIO SINDACALE dà lettura della relazione predisposta dal Collegio stesso sul bilancio di esercizio 1998 che si allega al presente atto, per formarne parte integrante e sostanziale, sotto la lettera "C".

Attesta quindi che la gestione della Società, di cui il bilancio è fedele rappresentazione, si è svolta in modo ordinato e regolare e che il bilancio stesso è stato redatto secondo le disposizioni di cui agli articoli 2423 e seguenti del Codice civile con l'applicazione dei criteri esposti nella Nota Integrativa ed in conformità ai criteri stabiliti dal Consiglio di Amministrazione in data 11 maggio 1999, e deliberati definitivamente dal predetto Organo in data 14 giugno 1999.

Sottolinea che, con la Relazione sulla gestione e con la Nota Integrativa, il Consiglio di Amministrazione ha fornito ed illustrato notizie e ragguagli per la conoscenza della situazione patrimoniale e finanziaria di FS S.p.A. con particolare riferimento ai ricavi, al costo del lavoro, agli investimenti, al reperimento di risorse finanziarie nonché a tutti i rapporti di natura commerciale e di concessione con le imprese controllate e collegate.

IL COLLEGIO SINDACALE, nel dare inoltre atto che la Società di certificazione KPMG non ha segnalato alcun fatto censurabile, conclude che il "bilancio, così come redatto dal Consiglio di Amministrazione nei termini di cui allo stato patrimoniale, al conto economico ed alla nota integrativa, possa ricevere ulteriore corso per essere sottoposto alle positive determinazioni di spettanza" dell'assemblea degli azionisti.

IL PRESIDENTE, riprendendo la parola, dà poi comunicazione della Relazione di certificazione rilasciata dalla Società KPMG Peat Marwick Fides S.p.A., in data 25 giugno 1999, che si allega al presente verbale, per formarne parte integrante e sostanziale sotto la lettera "D".

Il bilancio consolidato dell'esercizio 1998, in uno alle relative relazioni del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e della Società di revisione KPMG Peat Marwick Fides S.p.A. del 25 giugno 1999, viene

parimenti allegato al presente verbale in unico fascicolo, per formarne parte integrante e sostanziale, sotto la lettera "E".

IL PRESIDENTE invita quindi l'Assemblea a deliberare in merito all'approvazione del bilancio dell'esercizio 1998.

L'ASSEMBLEA, con il voto unanime dell'intero capitale sociale, delibera di:

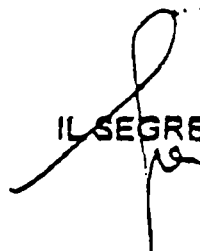
- approvare il bilancio d'esercizio 1998 che registra una perdita di L. 2.438.329.509.941, perdita che, tenuto conto degli interventi deliberati dalle Assemblee del 14 ottobre 1998 e del 14 giugno 1999 risulta integralmente ripianata.

IL PRESIDENTE, in mancanza di argomenti da trattare al punto 3^a all'ordine del giorno (Varie ed eventuali), null'altro essendovi da deliberare e non avendo alcuno dei presenti richiesto ulteriormente la parola, alle ore 10,30 dichiara chiusa l'assemblea.

IL PRESIDENTE



IL SEGRETARIO



REPERTORIO N. 13273

Io sottoscritto dottor ANGELO FALCONE, Notaio in Roma,
con studio in Via Gaspare Spontini n. 22, iscritto nel
Collegio Notarile dei Distretti Riuniti di Roma, Velletri e
Civitavecchia,

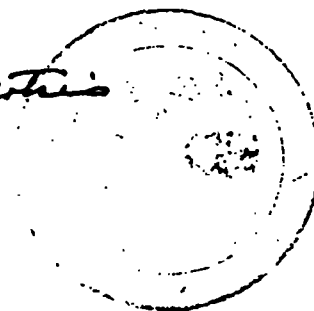
CERTIFICO

che il presente estratto e' conforme all'originale esistente
alle pagine nn. 915 - 916 - 917 - 918 - 919 e 920 compresa,
del Libro Verbali Assemblee dei Soci - Vol. n. 6, della
"FERROVIE DELLO STATO - Societa' di Trasporti e Servizi per
Azioni", con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1,
iscritta al n. 7847/92 del Registro Imprese di Roma, cod.fisc.
01585570581 libro debitamente bollato, vidimato e tenuto nelle
forme di legge.

Si rilascia a richiesta della "Ferrovie dello Stato -
Societa' di Trasporti e Servizi per Azioni".

Roma, in Via Gaspare Spontini n. 22, li dodici luglio
millenovecentonovantanove.

Angelo Falcone, Notaio



PAGINA BIANCA

W A W

Ferrovie dello Stato Società di Trasporti e Servizi
per Azioni

Sede in Roma - Piazza della Croce Rossa, 1

Relazione sulla gestione al 31/12/1998

PAGINA BIANCA

Signori Azionisti,

il bilancio dell'esercizio 1998, che sottoponiamo alla Vostra approvazione, è stato redatto, come per il precedente esercizio in conformità degli articoli 2423 e seguenti del Codice Civile. Il C.d.A., che ha redatto il presente bilancio, è in carica dal 18 febbraio 1998

RELAZIONE SULLA GESTIONE 1998

A) INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE

A.1- CONDIZIONI OPERATIVE E SVILUPPO DELL' ATTIVITÀ

Per l'economia italiana, sulla base delle ultimi dati resi noti dall'ISTAT, il 1998 è stato un anno poco brillante in cui il Paese, dopo la durissima corsa intrapresa per entrare a far parte della moneta unica, ha pagato il suo ingresso nell'Euro con un ulteriore rallentamento della crescita, che in media d'anno, è stata del + 1,4%, tasso questo leggermente inferiore a quello avutosi nel 1997 (+ 1,5%) e ben al di sotto al 2,5% previsto per il 1998 nel documento di Programmazione Economica e Finanziaria, aggiornato poi all'1,8%, nella Relazione Previsionale e Programmatica.

La crescita economica è risultata inferiore a quella realizzata dagli altri Paesi dell'Unione Economica Europea (+ 3%); ciò in quanto, da un lato, la crisi finanziaria che ha investito i Paesi asiatici ed il Brasile, ha penalizzato maggiormente il nostro Paese per il peso e la specializzazione delle importazioni e delle esportazioni nei confronti di tali aree, dall'altro, la dinamica mostrata dalla domanda interna ha risentito di una crescita dei consumi più ridotta a causa anche del venir meno, dalla fine del mese di luglio, degli incentivi per l'acquisto di autovetture.

In termini reali il 1998 è stato caratterizzato da un aumento della domanda interna del 2,1% e da una attenuazione della spinta del settore estero, dovuta anche ad una perdita di competitività delle esportazioni le quali sono aumentate solo dell'1,3%, in misura quindi minore rispetto al 1997 (+5%). Parallelamente si è registrato un sensibile aumento delle importazioni (+6,1%), che comunque sono risultate in decelerazione rispetto all'anno precedente (+11,8%).

La componente più dinamica della domanda interna è stata quella degli investimenti totali +4,2% (2,1% nel 1997), soprattutto per il contributo dato dalla componente macchinari e mezzi di trasporto +6,3% (+2,6 nel 1997), mentre gli investimenti in costruzioni hanno segnato una sostanziale staticità (+0,3% sul 1997).

La produzione industriale, pur avendo fatto registrare nell'intero anno una crescita dell'1,7% sul 1997, a novembre e particolarmente a dicembre ha mostrato una inversione

di tendenza evidenziando un calo rispettivamente del -1,5% e del -6,1% sui corrispondenti mesi dell'anno precedente.

Il rallentamento della produzione industriale ha riguardato in particolare il settore dei beni di consumo che sono cresciuti solo dello 0,5% e dei beni finali di investimento i quali hanno segnato un lievissimo aumento (+0,1%). Migliore la produzione industriale dei beni intermedi che ha fatto registrare un incremento del 2,6%.

Sul fronte dei prezzi nel 1998 si è andato consolidando il rallentamento dell'inflazione, processo in atto fin dagli ultimi mesi del 1995, annullando così il differenziale nei confronti dei principali Paesi europei. L'inflazione in media annua si è attestata all'1,8%; su base congiunturale gli indici tendenziali di novembre e di dicembre (pari a +1,5% sugli analoghi mesi del 1997), hanno mostrato il valore più basso di tutto l'anno 1998.

Sulla scia dei buoni risultati sul fronte dell'inflazione, la politica monetaria ha cominciato ad allentarsi; il tasso di sconto a fine 1998 è sceso al 3%, denotando così una convergenza dei tassi di interesse a breve termine degli undici Paesi dell'Euro.

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

Il 1998 è stato, per il trasporto ferroviario, un anno particolarmente critico.

La contrazione dei principali indicatori macroeconomici che influenzano il trasporto, quali i consumi delle famiglie e del reddito disponibile, unitamente alla tenuta dell'elevato livello delle nuove immatricolazioni delle autovetture, hanno determinato una minore propensione agli spostamenti dei viaggiatori per ferrovia.

Ciò ha determinato una flessione di un certo rilievo nei viaggiatori Km. (-4,5%) e dei viaggiatori trasportati, mentre è risultato in crescita il trasporto merci che ha evidenziato un aumento dell'1,1% delle tonnellate trasportate pur per percorrenze medie inferiori al precedente esercizio.

La contrazione della domanda ha interessato maggiormente gli spostamenti opzionali e molto meno quelli strumentali alla produzione del reddito (lavoro/attività professionale), con una conseguente maggiore influenza sul traffico di lunga percorrenza.

Oltre ai fattori macroeconomici, sul calo della domanda ferroviaria ha inciso la razionalizzazione dell'offerta - specialmente nel comparto viaggiatori dove ha determinato in termini di posti km un calo dell'1,2% - oltre che la competitività sempre più aggressiva della concorrenza, in particolare nel trasporto aereo, servizio questo in piena evoluzione nel mercato nazionale grazie alla nascita di nuove compagnie aeree che intendono sfruttare al massimo le opportunità offerte dalla liberalizzazione del mercato.

Andamento della gestione nei settori in cui opera la Società

Nel 1998 il prodotto globale venduto dalle FS, espresso dalla somma dei viaggiatori Km e delle tonnellate Km, è stato di 72 miliardi di unità di traffico (UT) con un calo del 3,6% rispetto all'anno precedente. I due terzi delle UT sono costituite dai viaggiatori km, mentre l'altro terzo è costituito dalle tonnellate km.

Settore passeggeri

Nel 1998 i viaggiatori Km. sono stati 47,3 miliardi (49,5 nel 1997) ed i passeggeri trasportati 440,5 milioni (461 milioni nel 1997); la percorrenza media di un viaggiatore è rimasta pressoché invariata sui 107 km.

I viaggiatori km che hanno utilizzato treni classificati di lunga percorrenza sono stati il 56,6% del totale mentre quelli del trasporto metropolitano e interregionale sono stati il 43,4% del totale. Se questa distinzione viene fatta facendo riferimento all'offerta, espressa anche questa in termini di posti km, allora la situazione si inverte; i posti km offerti dai treni di trasporto locale e interregionali rappresentano il 58,3% dell'offerta totale, mentre quelli offerti dalla lunga percorrenza sono pari al 41,7%. Ciò indica pertanto un coefficiente medio di occupazione più alto nei treni della lunga percorrenza che non in quelli del trasporto locale, ove, tuttavia, la domanda di mobilità tra le varie Regioni è molto forte.

All'interno, poi, di ogni singola realtà è elevata la differenza tra l'area metropolitana e quella periferica: in particolare nelle aree metropolitane di Milano, Torino, Bologna, Firenze, Roma e Napoli il fattore di riempimento raggiunge valori del 120%.

Analoghe percentuali si riscontrano nei servizi interregionali, sulle relazioni Torino - Milano - Venezia, Milano - Genova - Ventimiglia, Milano - Bologna - Ancona e sui servizi diretti Pisa - Firenze, Napoli - Salerno e Napoli - Roma.

Gli introiti tariffari nel 1998 sono ammontati a 3.475 miliardi di lire, corrispondenti ad un introito medio per viaggiatore km di 73,4 lire, contro le 71,2 lire del 1997.

Nonostante il calo della domanda, gli introiti del traffico sono diminuiti solo dell'1,4% a conferma di un orientamento della clientela verso servizi qualitativi più pregiati ed a più alto costo.

Anche nel 1998 invece è proseguita la forte espansione della domanda viaggiatori sui treni Eurostar che hanno fatto registrare un ulteriore aumento di circa il 56% nei viaggiatori trasportati e del 49% nei viaggiatori km, a riprova che il cambiamento del mix offerto è risultato pienamente rispondente alle esigenze della clientela. In particolare i viaggiatori che hanno utilizzato i treni Eurostar sono stati 10.776.300 di cui 8.143.997 in seconda classe e 2.632.313 in prima classe.

Questo forte aumento di domanda è stato agevolato dalla estensione, su relazioni prioritarie, dei collegamenti Eurostar in luogo dei treni IC.

Complessivamente nel 1998 sono stati prodotti 15,7 milioni di treni km Eurostar contro 11,3 milioni dell'anno precedente, con un aumento dell'offerta di circa il 39%. Il cambiamento nel mix del servizio offerto nel comparto diurno della lunga percorrenza ha lasciato sostanzialmente invariato il numero dei viaggiatori km (+0,4%) anche se al suo interno si è registrato una flessione del 12% nel numero dei viaggiatori km che hanno utilizzato treni espressi e treni Intercity, a fronte di una crescita del 49% della domanda Eurostar. Il passaggio quindi dell'offerta ad un prodotto di qualità superiore ed a prezzi più elevati non ha portato ad una diminuzione nel volume totale della domanda servita con i treni giorno.

Al contrario sia il comparto notte che quello internazionale hanno mostrato un calo della domanda dei viaggiatori km, rispettivamente del 7,5% e del 14,9%, flessioni queste superiori alla programmata riduzione dell'offerta registrata, che è stata rispettivamente del 5,1% e dell'11,2%.

Tali flessioni di traffico pongono in evidenza urgenti problemi di un riposizionamento strategico di questi due segmenti che nel loro insieme rappresentano ancora il 48% della domanda viaggiatori della lunga percorrenza.

Settore merci

Il traffico FS, dopo un primo trimestre molto positivo contraddistinto da un aumento della quota di mercato, ha successivamente rallentato il suo ritmo di crescita, con un incremento sull'anno precedente delle tonnellate trasportate dell'1,3%; incremento che, tuttavia, non è risultato sufficiente a compensare la diminuzione della percorrenza media; in termini di tonnellate Km il 1998 ha conseguentemente registrato una riduzione del 2,1% sul 1997.

In valori assoluti le tonnellate vendute trasportate sono state pari a 83.857 mila, record storico del trasportato F.S., mentre le tonnellate km si sono attestate a 24.721 milioni, dato questo, in termini assoluti, inferiore solo ai volumi di traffico dell'anno passato. I risultati del 1998 sono stati fortemente influenzati dall'andamento del traffico negli ultimi mesi, condizionato oltre che da alcuni problemi di produzione anche dal rallentamento della produzione industriale, da agitazioni in Italia e sul versante francese che hanno bloccato i flussi di traffico ai valichi.

Come già accennato nel 1998 si è ulteriormente ridotta la percorrenza media per tonnellata, che da 304 km del 1997 è scesa agli attuali 295 km.

Nel 1998 i ricavi merci nel complesso si sono attestati a 1.443 miliardi a fronte dei 1.514 miliardi registrati nel 1997 con una diminuzione quindi del 4,7%. In particolare, gli introiti relativi alla clientela ordinaria sono passati da 1.390 miliardi nel 1997 a 1.356 miliardi nel 1998 con una diminuzione del 2,4% mentre, per quanto riguarda il trasporto postale, gli introiti conseguiti nel 1998 sono stati 86 miliardi a fronte di 124 miliardi registrati nel 1997 con una diminuzione del 30,6%. Tale decremento è da attribuire da un lato ad un minore volume dei trasporti postali effettuati, e dall'altro alla stipula della nuova convenzione con le Poste.

I ricavi merci relativi alla clientela ordinaria, escluso il servizio postale, contengono una parte stimata. La stima relativa al 1997 si è rivelata, nel corso del 1998, eccessiva per 71 miliardi che sono stati appostati, nel corso di tale anno, fra le sopravvenienze passive.

In termini omogenei, al netto di tale riallineamento, il 1998 evidenzia un incremento dei ricavi del 2,9%.

Sempre in termini omogenei i ricavi del traffico merci sono cresciuti rispetto al 1997 del 2,57% nel traffico interno e del 3,06% nel traffico internazionale. Per quanto invece riguarda alla modalità di trasporto gli stessi sono cresciuti rispettivamente del 3,20% nel settore casse-semirimorchi, del 9,02% nel settore container e dell'1,93% nel settore tradizionale.

Dall'analisi per tipologia di traffico si è rilevato, in termini di tonnellate trasportate una crescita del traffico interno (+2,9%), una sostanziale tenuta del traffico in esportazione (+0,7) ed una leggera flessione dello 0,5% nel traffico in importazione; per contro, a seguito del calo della percorrenza media, dall'analisi in termini di tonnellate km, tutte e tre le tipologie di traffico hanno presentato una flessione rispetto al 1997. Tale flessione è risultata più lieve nel traffico interno (-0,9%) ma più consistente nel traffico internazionale (3,14%).

Nel 1998 le tonnellate km in traffico interno sono state di 12.630 milioni, mentre quelle in servizio internazionale si sono attestate a 12.091 milioni. L'incidenza delle tonnellate km in servizio interno sul totale si è attestata al 51,1%, valore di poco superiore a quello dell'anno precedente (50,5%) ma che comunque ha rafforzato il proseguimento dell'evoluzione positiva di questa tipologia di traffico.

Le tonnellate km relative alla modalità del combinato (che comprende il settore casse-semirimorchi ed il settore container) sono state 9.175 milioni con una diminuzione media rispetto all'esercizio 1997 dell'1,71% mentre le tonnellate km per il trasporto tradizionale si sono attestate a 15.546 milioni con una diminuzione dell'1,97% rispetto al precedente esercizio.

Risorse umane

Anche nell'esercizio in esame è proseguita l'opera di contenimento degli organici. Al 31 dicembre 1998 la consistenza del personale FS, compreso gli addetti ai servizi, è risul-