

Tale riassetto è finalizzato al raggiungimento di diversi obiettivi di breve e di medio termine, tra cui:

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

In questa logica si inserisce la cessione delle partecipazioni la cui attività è esterna al core business del Gruppo, e la fusione per incorporazione delle partecipate la cui attività può essere inglobata in altre società del Gruppo.

In tale quadro strategico si inseriscono le attività di riassetto completate o attivate nell'esercizio, di seguito enunciate:

1. Partecipazioni dirette di FS S.p.A.

- In data 23.1.1998 è stata ceduta al socio CIDIFIN S.r.l. la partecipazione del 40% in "Centro Diagnostico S.p.A.", cessione deliberata dal C.d.A. in data 26.11.1997;
- in data 10.3.1998 è stata acquisita la totalità della partecipazione in TAV S.p.A., autorizzata dal C.d.A. in data 11.12.1997;
- in data 30.3.1998 è stata ceduta al socio Fides Medica la partecipazione del 40% in "Centro Riabilitazione S.p.A.", cessione deliberata dal C.d.A. in data 11.12.1997;
- in data 17.4.1998 l'assemblea ha approvato il bilancio finale di liquidazione alla data del 20.3.1998 della società Urbana S.p.A.;
- in data 27.7.1998 è stata ceduta alla RACOM TELEDATA S.p.A. la partecipazione detenuta in SIGMA S.p.A.;
- in data 30.7.1998 la Capogruppo ha acquisito dalla società CIT - Compagnia Italiana Turismo S.p.A. la quota di partecipazione dello 0,5% in Metropolis S.p.A.;
- in data 31.7.1998 la Capogruppo ha ceduto alla Progetto S.p.A. l'intera quota della partecipazione nella società CIT - Compagnia Italiana Turismo S.p.A.;
- in data 26.10.1998 è stata posta in liquidazione la Società SAP S.r.l.;
- in data 30.11.1998 è stata acquisita da FS CARGO S.p.A. la Società Nuova Logistica S.r.l. in liquidazione, acquisizione deliberata dal C.d.A. il 26.10.1998. In data 27.1.99 è stata revocata la liquidazione di detta società e modificati la ragione e l'oggetto sociale; di conseguenza il bilancio 1998 è stato redatto nella prospettiva della continuità aziendale e, pertanto, nell'esercizio 1998 la società che ha assunto la denominazione di "Passaggi S.p.A.", viene consolidata.

- In data 14.10.1998 il C.d.A. ha autorizzato l'avvio delle trattative per la cessione della partecipazione in GSA-Gruppo Saima Avandero S.r.l., partecipazione che, con atto notarile del 1.12.1998, è passata dal 19,88% al 20%.

2. Gruppo FS CARGO

- In data 2.3.1998 la società STM - Società Traffici Multimodali S.r.l. ha acquistato da CEPIM S.p.A. e da PROGE.CO. S.r.l., rispettivamente l'1,3319% e lo 0,0214% della partecipazione in CEMAT S.p.A.;
- in data 30.3.1998 è stata costituita la società Cargo SI S.r.l. con le Ferrovie Federali Svizzere, di cui FS Cargo ha sottoscritto il 50%;
- in data 8.4.1998 è stata messa in liquidazione la società Nuova Logistica S.r.l., ceduta poi in data 30.11.1998 alla Capogruppo FS;
- in data 13.5.1998 la società FS Cargo S.p.A. ha rinunciato alla sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale nella società Idrovie S.p.A. da 300 milioni a 1 miliardo, passando quindi dal 100% di possesso all'attuale 30%;
- in data 5.6.1998 la società FS Cargo S.p.A. e la società STM - Società Traffici Multimodali S.r.l. hanno acquistato da Logitalia Gestioni S.p.A., rispettivamente lo 0,2142% e lo 0,0167% della partecipazione in CEMAT S.p.A.;
- in data 11.6.1998 la società FS Cargo:
 - a) ha acquisito tutte le quote di capitale sociale della società STM - Società Traffici Multimodali S.r.l. - detenute dai soci di minoranza G.S.A. - Gruppo Saima Avandero S.r.l. (6,338%) e SIN.PORT. - Sinergie Portuali S.p.A. (4,876%), al fine poi di procedere alla fusione per incorporazione della stessa;
 - b) ha acquisito dal socio SIN.PORT. - Sinergie Portuali S.p.A. il 5% della partecipazione in Italcontainer S.p.A.;
 - c) ha ceduto al socio SAIMAVANDERO S.p.A. la partecipazione del 55% in Corriere Italia S.p.A.;
- in data 23.6.1998 la società STM - Società Traffici Multimodali S.r.l. ha ceduto al socio G.T.S. S.r.l. la partecipazione in O.T.S. S.r.l., pari al 34%;
- E' stata effettuata l'operazione di fusione per incorporazione della Società STM - Società Traffici Multimodali S.r.l. in FS CARGO S.p.A. approvata dall'assemblea straordinaria in data 25.6.1998.
- in data 31.7.1998 la società FS Cargo ha ceduto al socio Contship Europe BV la partecipazione in Contship S.p.A., pari al 20,30%;
- in data 31.7.1998 è stata costituita la società Nord-Est Terminal - NET - S.p.A., di cui FS Cargo S.p.A. detiene il 51%.
- In data 22.10.1998 la società FS CARGO S.p.A. ha acquistato dalla società Logitalia Gestioni S.p.A. il 5% della partecipazione in SGT.
- In data 30.11.1998 l'Assemblea Straordinaria della società Interporto Vado I.O.S.C.p.A. ha deliberato - per coprire le perdite complessivamente accumulate al 30.9.1998 - l'azzeramento e ricostituzione del capitale. Il capitale sottoscritto da FS Cargo al 31.12.1998 è pari al 100%, non avendo l'altro azionista sottoscritto la propria quota di spettanza. A febbraio, alla scadenza dei termini contenuti nell'avviso di opzione FS Cargo ha, comunque, sottoscritto le azioni inoplate, fermo restando l'interesse alla ricerca di uno o più compratori interessati alle attività della società.

3. Gruppo Metropolis

- In data 17.4.1998 è stata ceduta a terzi la partecipazione in Records Center S.p.A., pari al 31,58%;
- in data 29.4.1998 è stata ceduta all'Istituto Mobiliare Italiano S.p.A. la partecipazione del 30,07% in Tradital S.p.A..

4. Gruppo SOGIN

- In data 21.5.1998 la società Sita S.p.A. ha ceduto a terzi l'intera partecipazione in GBS S.r.l.;
- Si è proceduto alla fusione per incorporazione della società CIAT S.p.A. in Sita S.p.A., approvata dalle rispettive assemblee in data 8.7.1998;
- In data 16.12.1998 la società Sita S.p.A. ha acquistato la quota di partecipazione in New Siamic Express S.r.l., pari al 30%, da Sogin S.r.l.

Le gestioni commissariali in affidamento triennale alla F.S. S.p.A.

La legge 23.12.1996 n°662 (finanziaria 1997) ha affidato, a decorrere dal 1 gennaio 1997, alle Ferrovie dello Stato S.p.A. 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. Il D.M. 91-T/96 ha definito poi le modalità e la tempistica per l'attuazione di quanto disposto dalla legge 662/96.

Il Piano di ristrutturazione e sviluppo delle Ferrovie in gestione commissariale governativa durante il 1998 ha subito successive modulazioni, sia nel corso del passaggio preliminare con le Regioni e le Organizzazioni Sindacali, sia con l'iter per la sua approvazione da parte delle Commissioni Parlamentari.

Tali modifiche, dettate dalla necessità di conciliare esigenze di risanamento con problematiche connesse sia all'impatto sociale, sia alla lentezza tipica di processi di adeguamento delle reti di trasporto, consentiranno solo ad alcune delle 16 Aziende interessate, di raggiungere, nei tre anni previsti per la ristrutturazione, l'obiettivo di conseguire, in tale periodo, un rapporto di almeno 0,35 tra ricavi del traffico e costi operativi, evidenziando che:

- le prime azioni di ristrutturazione sono state avviate solo a partire dal mese di giugno 1997 e che la contrazione degli organici ha cominciato ad essere significativa solo nel secondo semestre del 1998;
- non è stato ancora realizzato l'allineamento delle tariffe a quelle delle autolinee regionali.

B.3 - FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NEL CORSO DELL'ESERCIZIO 1998

B.3.1 - Nella seduta del 18.2.1998 l'Assemblea della Società FS ha nominato il Prof. Claudio Demattè, 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 - In data 6.2.98 è stato sottoscritto tra la Società F.S. e le Organizzazioni Sindacali il rinnovo del C.C.N.L. del personale ferroviario scaduto il 31.12.95. 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 21.5.98 agli accordi intervenuti tra le F.S. 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. Con il successivo accordo del 17.11.1998 è stato approvato il regolamento sulla costituzione e sul funzionamento degli organi sociali del predetto fondo.

B.3.4 - Nei primi mesi dell'anno 1998 la Società F.S. ha stipulato con la Società Infostrada del Gruppo Olivetti un importante contratto con cui viene concesso a questa Società, per lo sviluppo ad uso telecomunicazioni, il diritto di passaggio ed uso della 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.

Successivamente, sempre nel corso del 1998, il credito generato da tale contratto è stato ceduto ad un intermediario finanziario.

B.3.5 - In attuazione di precise direttive dell'Unione Europea e della Presidenza del Consiglio dei Ministri, con Ordine di Servizio Organizzativo n°90/AD del 27.7.98 a firma dell'Amministratore Delegato della Società, è stata istituita la Divisione Infrastruttura con la quale è stata operata la separazione tra la gestione della rete ed i servizi di trasporto.

La creazione di tale Divisione si inserisce in un quadro atto a sviluppare e rendere le Ferrovie dello Stato un'impresa sempre più agile in grado di competere sul mercato in un sistema europeo di trasporti attuando tutte le regole previste dall'Unione Europea per lo sviluppo delle public utilities.

B.3.6 - L'Amministratore Delegato della Società e il Ministro dei Trasporti e della Navigazione il 16.7.1998 hanno sottoscritto l'Addendum n.1 al contratto di Programma 1994-2000, regolante l'utilizzo delle risorse per investimenti recate dalla Legge 28.12.1995 n.550 per complessivi 7.286 miliardi.

Il programma di investimenti concordato risulta così determinato:

- interventi nelle regioni meridionali: 2.987 miliardi;
- investimenti sulle trasversali nazionali e per l'intermodalità: 1.654 miliardi;
- Alta Velocità e potenziamento: 1.654 miliardi;
- altri interventi: 991 miliardi.

Il complesso degli investimenti concordati con lo Stato in relazione al contratto di Programma 1994-2000 aumenta da 55.100 miliardi a 62.386 miliardi.

B.3.7 - In data 31.7.98 le Ferrovie dello Stato S.p.A. hanno ceduto la società controllata CIT alla Progetto S.p.A. per un corrispettivo di 61.461 milioni determinato sulla base del patrimonio netto al 30 settembre 1997. Il trasferimento delle azioni è avvenuto in data 31 luglio 1998, pertanto, si è reso necessario rettificare il prezzo di cessione al fine di adeguarlo alle variazioni intervenute nel frattempo nel patrimonio netto delle società del Gruppo CIT. Le parti hanno convenuto sull'opportunità di redigere un bilancio consolidato al 30 giugno 1998, corredato dalla relazione della società di revisione.

La rettifica del prezzo di cessione derivante dalla variazione del patrimonio netto consolidato della CIT S.p.A. intervenuta dal 30 settembre 1997 al 30 giugno 1998 e dalle rettifiche di revisione nonché da quelle derivanti dal contratto di cessione, risulta pari a L. 21.621 milioni. Inoltre per il mese di luglio 1998 è stato quantificato un risultato gestionale di L. 900 milioni, che, decurtato delle partite straordinarie concordate dalle parti, ha comportato un incremento del prezzo di cessione di L. 273 milioni.

Pertanto il valore di cessione della partecipazione come sopra determinato, è risultato di L. 40.116 milioni, che messo a confronto con il valore della partecipazione iscritto in bilancio pari a 21.123 milioni, ha determinato una plusvalenza di 18.993 milioni, oltretutto l'arresto di perduranti dinamiche fortemente negative dal punto di vista economico e finanziario.

B.3.8 - In data 14.10.98 l'Assemblea della Società F.S. ha deliberato di coprire le perdite accertate sulla scorta della situazione patrimoniale al 31.12.1997 pari a L. 12.745.528.980.282 nonché l'ulteriore perdita evidenziata relativa al periodo 1.1.98-30.6.98 pari a L. 1.905.184.996.437 per una perdita complessivamente accertata al 30.6.98 per L. 14.650.713.976.719, con utilizzo delle seguenti riserve:

- quanto a L. 6.605.993.195.608 con corrispondente utilizzo della "Riserva per trasformazione in S.p.A. art. 15 D.L. n°332/92 convertito con modifica dalla Legge n°359/92" che si riduce così da L. 11.636.105.085.376 a L. 5.030.111.889.768. Tale importo, è stato incrementato di L. 27.212.362.018 per effetto della variazione per minori imposte patrimoniali complessivamente dovute per gli esercizi 1996 e 1997 attestandosi quindi, al nuovo livello di L. 5.057.324.251.786 al 31.12.98;
- quanto a L. 7.806.520.781.111, con integrale utilizzo della riserva "Versamenti dell'azionista sotto forma di autorizzazione a contrarre prestiti con rimborso a suo carico";
- quanto a L. 238.200.000.000 con integrale utilizzo della riserva "Versamenti dell'azionista sotto forma di interventi finanziari diretti".

B.3.9 - La legge 31.12.98, n°448 "Misure di finanza pubblica per la stabilizzazione e lo sviluppo" all'art.43 ha inserito, tra gli altri, due provvedimenti di assoluta rilevanza per l'assetto delle Ferrovie italiane; in particolare è stato disposto quanto segue:

- la società FS è autorizzata a costituire, a valere sul proprio netto patrimoniale, un fondo di ristrutturazione di importo pari al valore netto dell'infrastruttura risultante dal suo bilancio al 31.12.97.

La costituzione del fondo di ristrutturazione è stata autorizzata, quale misura transitoria di bilancio, in attesa che vengano ridefiniti i futuri assetti del settore ferroviario e che, conseguentemente, il Ministero del Tesoro disponga, come previsto dall'art. 55 della L.449/1997, la valutazione del ramo d'azienda "Gestione dell'Infrastruttura", secondo criteri di redditività. Tale fondo intende quindi rappresentare una necessaria cautela di bilancio a fronte, in particolare, dei valori dell'infrastruttura la cui redditività futura, comunque dipendente dagli assetti che verranno dati al settore ferroviario, viene fortemente influenzata dalle disposizioni contenute nell'art.5 della L.277/1998 di attuazione della direttiva comunitaria 91/440/UE;

- viene chiarito l'assetto proprietario dei beni iscritti nello stato patrimoniale di F.S.. Per porre fine alla situazione di ricorrenti oscillazioni interpretative sull'assetto proprietario dei beni iscritti nel patrimonio delle Ferrovie dello Stato, la norma in questione mira a dare certezza alla consistenza del patrimonio aziendale, stabilendo che il patrimonio immobiliare, di qualsiasi natura e provenienza, iscritto in bilancio al 31.12.97, è di proprietà F.S. Per l'attuazione di questa disposizione è in corso di emanazione uno specifico Decreto Interministeriale.

B.3.10 - ANNO 2000

Sul problema ANNO 2000 la Società ha, da tempo, avviato le necessarie iniziative con riguardo, sia ai sistemi informatici, sia ai sistemi embedded.

Al riguardo è stata costituita una Organizzazione Funzionale per la gestione del programma ANNO 2000, che vede coinvolti i rappresentanti delle singole Divisioni e della Corporate, nonché per la gestione delle risorse finanziarie necessarie. La struttura è affiancata nella conduzione del programma da una primaria società specializzata nel settore.

Per quanto attiene alle azioni intraprese si segnala:

Sistemi informatici

Tutti i sistemi applicativi sono stati oggetto di analisi approfondita e di valutazione specifica. Gli stessi, inoltre, sono stati suddivisi per data di impatto ANNO 2000 al fine di un trattamento differenziato e tempestivo.

La suddivisione ha dato luogo a lotti omogenei all'interno dei quali sono state, inoltre, individuate le applicazioni più critiche per FS che sono oggetto di ulteriore monitoraggio.

Le tipologie di intervento derivanti da tale attività sono state le seguenti:

- sostituzioni/disattivazioni;
- conversioni;
- verifica di conformità;
- System Test.

Sistemi embedded

Le strategie di intervento per tali sistemi hanno previsto le seguenti fasi:

- definizione di soluzioni o piani alternativi ad eventuali errori o malfunzionamenti per incompatibilità con il problema dell'anno 2000;
- richiesta di certificazione di conformità ANNO 2000 a fornitori e business partners.

Il programma ANNO 2000 mantiene sotto costante monitoraggio le due Aree di intervento individuate prevedendo, in tempo utile, specifiche attività di verifica quali:

- verifica avvenuti collaudi;
- reiterazione della analisi del rischio per l'individuazione di eventuali problemi derivati.

B.3.11 - Introduzione della Moneta Unica Europea

L'ammissione dell'Italia tra i Paesi-In, che hanno adottato la moneta unica europea dal 1.1.99, ha generato un forte interesse da parte di tutte le Aziende ed Enti per comprendere l'impatto che la nuova divisa avrà non solo nello scenario macroeconomico, ma soprattutto nei mercati di riferimento in cui le stesse operano, e per definire le modalità operative da attuare per consentire in ottemperanza alle specifiche disposizioni delle normative comunitarie e nazionali. (Regolamenti emessi dalla Comunità Europea n° 1103/97 e n° 974/98; legge delega n° 433/97 e Decreto Legislativo del 10.3.98, n°43).

Il processo di unificazione monetaria comprende una "fase transitoria" dal 1.1.99 al 31.12.2001 in cui l'Euro, sostituendo l'Ecu con cambio 1=1, avrà una circolazione "virtuale" ed un semestre di doppia circolazione dell'Euro e delle monete nazionali, dall'1.1.2002 al 30.6.2002, data della definitiva unificazione monetaria.

Anche se nel periodo di transizione vige il principio "no compulsion no prohibition" (nessun obbligo nessuna proibizione), è di fondamentale importanza affrontare per tempo i cambiamenti.

Le Ferrovie dello Stato S.p.A., fin dal mese di maggio 1998, hanno istituito un Gruppo di lavoro formato da esperti delle ASA e della Holding, per esaminare, in tempi brevi, tutte le possibili ripercussioni che l'introduzione dell'Euro avrà sui processi gestiti dalle singole Unità Organizzative e per individuare le modalità di attuazione del progetto più opportuno per il sistema ferroviario. In particolare il Gruppo di lavoro ha sviluppato un progetto di pianificazione integrata per la valutazione dell'impatto dell'Euro tra le diverse ASA compresa la Divisione Infrastruttura, e un piano operativo di interventi sui programmi informatici.

L'introduzione dell'Euro si intreccia, con progetti già avviati in F.S. ed, in particolare, con il Sistema Finanziario e Gestionale (SFINGE), già operativo dalla fine del mese di gennaio 1999 - basato sull'impiego del prodotto SAP - che, consentendo la gestione multivaluta, è compatibile con la gestione della moneta unica.

B.3.12 - Giubileo 2000

L'appuntamento del Giubileo 2000 rappresenta un'occasione storica per il futuro sistema dei trasporti in particolare dell'area romana, nel quale le Ferrovie dello Stato S.p.A. reciteranno un ruolo altamente strategico. In tale contesto sono stati attivati numerosi cantieri per opere ferroviarie finalizzate a migliorare la mobilità straordinaria per l'Anno Santo. Si prevede infatti la presenza di 26 milioni di visitatori e di questi oltre 18 milioni sceglieranno di muoversi in treno. Per la realizzazione di queste opere sono stati stanziati 1.400 miliardi per interventi infrastrutturali, tecnologici e per le opere destinate all'accoglienza.

I principali settori di intervento consentiranno il rifacimento della stazione Termini, il potenziamento dei collegamenti tra questa e l'aeroporto di Fiumicino con treni ogni mezz'ora. Sarà potenziata la funzione di nodo di scambio tra i vari modi di trasporto che confluiscono nella stazione: ferroviario, metropolitano, servizio pubblico su gomma ed auto private. Inoltre saranno adeguate, anche in vista delle linee ad Alta Velocità, la stazio-

ne Tiburtina e Roma Ostiense, nonché potenziati alcuni utili collegamenti con la rete locale, in particolare la tratta Cesano-La Storta sulla linea Roma-Viterbo.

Un nodo cruciale per il Giubileo sarà la stazione di San Pietro per la quale è prevista la realizzazione di parcheggi per pullmann, percorsi semplificati per i pellegrini, l'ampliamento del fabbricato di stazione per i servizi.

Il Giubileo diventa quindi l'importante occasione per inaugurare un nuovo rapporto tra la Città e la Stazione, secondo un progetto di riqualificazione, che va oltre le esigenze connesse all'imminente appuntamento.

B.4 - FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO 1998

B.4.1 - Alla fine del mese di gennaio 1999 è entrato in funzione SFINGE (Sistema Finanziario Gestionale Economico), il quale rappresenta il nuovo supporto informatico che darà un contributo determinante per la creazione della nuova contabilità industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A.

Dotato di quasi duemila computer collegati in rete, SFINGE raccoglierà in tempo reale tutti i dati amministrativi e finanziari della Società: costi, ricavi, investimenti, margini economici e flussi di cassa. Per la definizione di questo nuovo progetto è stato necessario un investimento di circa 48 miliardi e due anni di lavoro. Il nuovo sistema si rivelerà determinante per seguire costantemente l'andamento economico dell'Azienda, e di conseguenza rendere omogenee, sinergiche e rapide tutte le decisioni necessarie per accelerare il processo di risanamento e sviluppo delle ferrovie.

Il nuovo sistema sarà anche essenziale per portare a termine l'evoluzione organizzativa in atto attraverso il processo di divisionalizzazione: le singole divisioni avranno infatti attribuzioni certe di mezzi, risorse ed obiettivi per agire, responsabilità gestionali e la necessaria autonomia.

B.4.2 - L'Amministratore Delegato della Società e il Ministro dei Trasporti e della Navigazione il 19.2.1999 hanno sottoscritto un accordo preliminare all'Addendum n.2 al contratto di Programma 1994-2000, regolante l'utilizzo di 3.600 miliardi delle maggiori risorse per investimenti apportate al Capitale Sociale per 12.800 miliardi dalla legge 27.12.97 n.450.

Gli interventi oggetto dell'atto negoziale devono essere realizzati nel triennio 1998-2000 e rientrano nel programma di mantenimento in efficienza della rete, degli impianti e dei mezzi rotabili della Società volti a garantire la sicurezza e la regolarità dell'esercizio ferroviario.

Ne consegue che gli investimenti concordati con lo Stato in relazione al contratto di Programma 1994-2000 complessivamente aumentano da 62.386 miliardi a 65.986 miliardi.

B.4.3 - Nel mese di febbraio 1999, l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato ha notificato ad FS S.p.A. l'avvio di una istruttoria a sensi dell'art.14 della legge 287/90, volta ad accertare eventuali violazioni dell'art.3 della citata legge.

L'istruttoria riguarda la presunta applicazione, negli anni 1995-1997, di un sistema tariffario per l'offerta di servizi ferroviari intermodali e combinati, che avrebbe configurato un abuso di posizione dominante in favore della controllata Italcontainer. Con l'ausilio

delle strutture competenti, FS ha quindi impostato la propria linea difensiva e su questa base si ritiene che l'istruttoria possa concludersi con esito favorevole per la Società.

B.4.4 - Con D.P.R. 16.3.1999 n.146 è stato emanato il Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e della direttiva 95/19/CE, relativa alla ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria ed alla riscossione di diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura.

In particolare nel provvedimento risultano disciplinati:

- i requisiti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;
- la licenza, i requisiti per il suo rilascio e la sua validità;
- il certificato di sicurezza;
- i criteri di ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria;
- la richiesta e l'assegnazione di capacità, nonché il riesame delle determinazioni del gestore dell'infrastruttura ferroviaria.

B.4.5 - Il 16.3.99 il Presidente del Consiglio dei Ministri ha approvato la Direttiva con la quale tende ad accelerare il processo di risanamento delle Ferrovie dello Stato nonché il rilancio del servizio ferroviario tenuto conto anche della progressiva liberalizzazione di questo settore in ambito comunitario. Il nuovo provvedimento dà tempo due mesi alla società FS per predisporre un Piano d'Impresa relativo agli anni 1999/2003 contenente i provvedimenti necessari al fine di raggiungere il rilancio del servizio ferroviario ed il risanamento tecnico-economico, tenendo conto dei seguenti obiettivi generali:

- aumento dei volumi di traffico passeggeri e merci, incrementando in particolare la quota di mercato delle merci trasportate;
- raggiungimento dell'equilibrio di bilancio nei settori della media e lunga percorrenza, delle merci e del trasporto di interesse metropolitano e regionale;
- perseguimento dell'equilibrio modale e territoriale in un quadro di sviluppo sostenibile;
- sicurezza e qualità dei servizi;
- valorizzazione delle risorse umane.

Il Piano d'Impresa varato dal Consiglio di Amministrazione in data 18.5.1999 contiene precisi indirizzi sui tempi e sulle modalità attuative ed interesseranno in particolare: le azioni tese al riordino organizzativo e societario; il piano degli investimenti necessari a realizzare gli obiettivi di sviluppo tenendo conto degli aspetti ambientali; il piano degli interventi necessari a garantire livelli ottimali di sicurezza; le azioni tese al risanamento economico; le azioni tese al potenziamento dei servizi di trasporto; le azioni per aumentare la qualità dei servizi viaggiatori e merci; il piano di rinnovo e la manutenzione del materiale rotabile; il piano di investimenti tecnologici per la modernizzazione dell'Azienda; le azioni per il completamento del processo di dismissione delle attività non strategiche; le azioni per la valorizzazione delle risorse umane ed infine l'adozione di un sistema tariffario coerente con la normativa comunitaria.

B.4.6.- A seguito di accertamenti di Polizia Giudiziaria, la Guardia di Finanza ha contestato in data 26.4.99 alla Società FS irregolarità contabili e fiscali in merito alla modalità di attuazione della procedura di compensazione sancita dall'art.8 della legge 421/96 tra crediti IVA e debiti pensionistici maturati in seno alle FS rispettivamente verso l'Amministrazione Finanziaria ed il Ministero del Tesoro.

In sostanza i rilievi mossi riguardano la rilevazione civilistica e contabile ed il conseguente trattamento fiscale degli interessi passivi sul debito verso il Tesoro per le anticipazioni da quest'ultimo effettuate per il pagamento delle pensioni al personale ferroviario in quiescenza.

La Società FS sulla base di autorevoli pareri ritiene di poter escludere la necessità di effettuare una appostazione di "prudenzialità" nel bilancio al 31.12.98 relativamente a possibili rischi di soccombenza in un giudizio avente ad effetto un accertamento che faccia propri i rilievi mossi dalla Guardia di Finanza nel citato processo verbale di constatazione.

B.4.7. - In data 7.5.99 con Ordine di Servizio Organizzativo nn° 141-142-143-144 a firma dell'Amministratore Delegato delle FS sono state istituite rispettivamente la Divisione Trasporto Regionale, la Divisione Passeggeri, la Divisione Cargo e l'Unità Tecnologie Materiale Rotabile. In pari data sono state soppresse l'Asa Trasporto Metropolitano e Regionale, l'Asa Passeggeri, l'Asa Logistica Integrata e l'Asa Materiale Rotabile e Trazione.

B.4.8. - Successivamente alla chiusura dell'esercizio sono stati notificati alle controllate TAV e ITALFERR processi verbali di constatazione del Nucleo Centrale di Polizia Tributaria della Guardia di Finanza nei quali si configurano presunte irregolarità amministrative e fiscali su operazioni poste in essere nel periodo 1992-1996. Tali rilievi concernono essenzialmente la presunta inesistenza delle attività di progettazione di massima fatturate da ITALFERR e TAV, le conseguenti presunte irregolarità amministrative e fiscali, nonché per un importo relativamente marginale (L./mdì 0,5), la liquidazione da parte TAV di fatture per prestazioni professionali inesistenti.

Su tali rilievi sono state avviate approfondite verifiche (tutt'ora in corso) il cui confortante esito provvisorio ha indotto le due controllate (anche sulla scorta di autorevoli pareri di consulenti) a non dar corso a specifiche appostazioni a carico del bilancio 1998, fatta eccezione per quanto correlato alla sopraccennata liquidazione di fatture per prestazioni professionali delle quali non è stata incontrovertibilmente comprovata la sussistenza.

B.4.9. - In data 8 giugno 1999 è stata depositata la decisione della Commissione Tributaria Provinciale di Roma relativa al noto contenzioso generato dalle contestazioni mosse dalla Guardia di Finanza di Roma e dal locale Ufficio IVA, aventi ad oggetto la fornitura a TAV - da parte di FS - delle progettazioni di massima ed esecutive inerenti al sistema Alta Velocità.

Il Giudice Tributario ha accolto il ricorso della Società annullando l'avviso di rettifica dell'Ufficio IVA, la cui pretesa ammontava a complessivi 177.638 milioni (24.374 milioni per IVA; 146.245 milioni per sanzioni; 7.019 milioni per interessi).

B.5 - INDAGINI GIUDIZIARIE IN CORSO

I procedimenti giudiziari avviati nei precedenti anni nei confronti di alcuni ex Amministratori e dipendenti dell'Azienda, concernenti l'affidamento di appalti e forniture, e già segnalati nella relazione sulla gestione dei precedenti esercizi, non hanno avuto, nel corso del 1998, evoluzioni pregiudizievoli per la Società.

Per quanto concerne le indagini avviate negli anni 1996 - 1997 in relazione ad alcuni reati aventi connotazione pubblicistica, che vedono coinvolti alcuni rappresentanti della Società F.S. e di sue controllate, l'unica novità di rilievo da segnalare avvenuta nel corso del 1998 è rappresentata dalla costituzione di parte civile in detti giudizi di F.S.

Inoltre, in esito a quanto deliberato il 2.2.1998 dal Consiglio di Amministrazione, è stata richiesta in sede giudiziale la restituzione delle somme corrisposte dalla Società per le spese legali sopportate dall'ex Amministratore Delegato.

Nel corso del 1998 ulteriori indagini giudiziarie, allo stato coperte da segreto istruttorio, sono state intraprese a carico di amministratori, sindaci e dipendenti di F.S. e di società controllate ai quali, peraltro il Consiglio di Amministrazione ha riconosciuto il diritto al rimborso delle spese legali che saranno necessarie per la difesa in giudizio.

Con riferimento alle indagini sopra indicate, non sono emersi, ad oggi, elementi che possano far ritenere che la Società ed il Gruppo siano esposti a passività o perdite né, comunque, elementi che possano apprezzabilmente interessare la posizione patrimoniale, economica e finanziaria della Società.

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

Si segnala, inoltre, che sono tuttora pendenti due procedimenti penali avanti all'Autorità Giudiziaria di Torino e di Vicenza connessi all'insorgere di malattie professionali derivanti da lavorazioni dell'amianto nelle Officine Grandi Riparazioni. Gli importi che dovranno essere eventualmente corrisposti dalla Società alle parti civili sono stati accantonati in bilancio atteso che la Compagnia Assicurativa ha escluso la operatività della polizza per la responsabilità civile.

In merito agli incidenti ferroviari di Piacenza e di Firenze Castello si segnala che le indagini si sono concluse con la richiesta di rinvio a giudizio di dipendenti dell'Azienda.

Al riguardo, si evidenzia che, relativamente ai predetti incidenti, nonché ad altri di minore gravità, le eventuali responsabilità civili che fossero accertate a carico della Società sono coperte (salvo la franchigia) da assicurazioni.

Alcuni procedimenti penali, infine, si sono conclusi con il versamento ad F.S. a titolo transattivo da parte dei principali imputati, di una congrua somma.

B.6 - EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Le attività e le azioni programmate per il 1999 sono correlate agli obiettivi ed al percorso del Piano d'Impresa 1999/2003 e recepiscono le indicazioni dettate dalla Direttiva approvata dal Consiglio dei Ministri il 16.3.99 (evidenziata al punto B.4.3 della presente relazione), finalizzata ad accelerare il processo di risanamento delle Ferrovie dello Stato nonché il rilancio del servizio ferroviario tenuto conto anche della progressiva liberalizzazione di questo settore in ambito comunitario.

In tale contesto, fin dall'esercizio 1999, il Piano d'Impresa 1999/2003, configura un complesso percorso di risanamento (riduzione costi d'esercizio, dismissioni di beni non strumentali, razionalizzazione di servizi, etc.) e di sviluppo (accelerazione investimenti, focalizzazione sul recupero di quote di mercato e sui mercati vocazionali) che esige un grande impegno manageriale; ma anche postula il concorso di attenzioni istituzionali adeguate alla natura ed alla complessità dell'attuale fase della storia di F.S.

Per quanto riguarda infine le Società controllate, si evidenzia che anche queste 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.

B.7 - PROPOSTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Signori azionisti,

La presente seduta del Consiglio di Amministrazione è stata preceduta da una Assemblea Ordinaria che ha deliberato:

1. La costituzione di un Fondo del passivo denominato «*Fondo Ristrutturazione ex lege n.448/1998*» ai sensi del comma 5° dell'art.43 della legge n. 448/1998 per un importo pari a quello di talune riserve esistenti al 31/12/1998 (lire 17.792.270.734.109).
2. L'abbattimento delle riserve prescelte, al fine di garantire la copertura della costituzione del fondo stesso.
3. L'utilizzo, a valere sull'esercizio 1998, del fondo suddetto e la natura degli oneri da coprire.
4. Di rinviare ad una Assemblea Straordinaria, che sarà tenuta oggi stesso, la deliberazione dell'integrazione del fondo sino a concorrenza dell'ammontare fissato dalla predetta disposizione di legge, attraverso l'utilizzo delle riserve residue nonché attraverso la riduzione del capitale sociale.

Il presente progetto di bilancio sconta la predetta decisione assembleare mediante l'apostazione a patrimonio netto di una apposita posta rettificativa e, nel passivo, mediante la creazione della voce relativa al fondo stesso. Nel Conto Economico la decisione Assembleare 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, alla copertura dei costi per ammortamento dell'infrastruttura.

Come si è detto, immediatamente dopo questa seduta consiliare verrà tenuta un'Assemblea in seduta straordinaria che delibererà sul seguente O.d.G.:

1. Copertura delle perdite residue, quali risultano dal progetto di bilancio che Vi sottoponiamo per l'approvazione, ammontanti a 2.438.329 milioni, mediante parziale utilizzo delle riserve residue.
2. Integrazione del «*Fondo Ristrutturazione ex lege n.448/1998*», sino all'ammontare di lire 50.416.764.047.316.= mediante integrale utilizzo delle riserve rimanenti, nonché corrispondente abbattimento del capitale sociale.
3. Modifica dello Statuto sociale per indicare la nuova entità del capitale sociale.

Quanto sopra premesso, Vi proponiamo di voler approvare il presente progetto di bilancio.

Allegato A

PRINCIPALI OPERE CONSEGNATE ALL'ESERCIZIO
FERROVIARIO
NEL QUINQUENNIO 1994-1998 SUDDIVISO PER TIPOLOGIE

- A) *nuove linee, raddoppi e varianti di tracciato*
Km 287
- B) *elettrificazioni*
km 439
- C) *realizzazione di sistemi centralizzati di controllo del traffico*
(C.T.C.)
km 3.014
- D) *attrezzaggio di tratti di linea con A.T.C.*
km 244
- E) *attrezzaggio di tratti di linea con il blocco automatico*
km 4.050
- F) *realizzazione di apparati A.C.E.I.*
N. 410
- G) *soppressione ed automazione di passaggi a livello*
N. 1.424

PRINCIPALI OPERE E FORNITURE CONSEGNATE
ALL'ESERCIZIO
FERROVIARIO NEL QUINQUENNIO 1994-1998

Per quanto riguarda l'attuazione degli interventi, di seguito sono riportate le principali opere consegnate all'esercizio suddivise nel quinquennio 1994-98 per le seguenti *tipologie di opere*:

- A) nuove linee, raddoppi e varianti di tracciato;*
- B) elettrificazioni;*
- C) realizzazione di sistemi centralizzati di controllo del traffico (C.T.C.);*
- D) attrezzaggio di tratti di linea con ATC;*
- E) attrezzaggio di tratti di linea con il blocco automatico;*
- F) realizzazione di apparati A.C.E.I.;*
- G) soppressione ed automazione di passaggi a livello.*

ANNO 1998

A) NUOVE LINEE, RADDOPPI E VARIANTI DI TRACCIATO PER UN TOTALE DI 92 KM:

- nuova linea Isola della Scala - Cerea;
- nuova linea Firenze C.M. - S. Piero a Sieve;
- nuova linea S. Pietro - Pineto;
- raddoppio linea Nera - Montoro - Narni;
- raddoppio linea Vitulano - Benevento;
- variante Prato Tires - Cardano;
- variante Dolce - Domegliara;
- variante Targia - Siracusa.

B) ELETTRIFICAZIONI, PER UN TOTALE DI 103 KM:

- linea Mantova - Frassine;
- linea PM S. Lucia - Modena;
- linea S. Pietro - Pineto.

C) SISTEMI DI ESERCIZIO, CON CONTROLLO CENTRALIZZATO DEL TRAFFICO (SISTEMI CTC/DCO) PER UN TOTALE DI 236 KM:

- linea Napoli - Reggio di Calabria: tratto Villa S. Giovanni - Reggio di Calabria;
- linea Napoli - Foggia: tratto Apice - Savignano;
- linea Termoli - Benevento: tratto Morcone - Benevento;
- linea Cancellò - Benevento: tratto Montoro - Avellino - Benevento;
- linea Isola della Scala - Rovigo: tratto Isola della Scala - Cerea;

- linea Attigliano - Viterbo: tratto Attigliano - Viterbo;
- linea Firenze C.M. - Borgo San Lorenzo - Faenza: tratto Firenze CM - S. Piero a Sieve.

D) AUTOMATIC TRAIN CONTROL (ATC), PER UN TOTALE DI 200 KM:

- linea Cremona - Fidenza;
- linea Cremona - Mantova.

E) REGIMI DI CIRCOLAZIONE, PER UN TOTALE DI 487 KM. DI NUOVI BLOCCHI PER IL DISTANZIAMENTO DEI TRENI (BACC/BACF/BCA)

- linea Verona - Brennero: tratto Verona Parona - Domegliara - Peri e tratto Brennero - Colle Isarco;
- linea Foggia - Bari: tratto PM E. - PM Bari Parco Nord;
- linea Cassino - Napoli: tratto Tora - Rocca d' Evandro;
- linea Pisa - Roma: tratto Cecina - Campiglia e tratto Orbetello - Chiarone;
- linea Udine - Cervignano: tratto Cervignano Smistamento - Cervignano A.G.;
- linea Nodo di Milano: tratto Certosa - Triplo Bivio Seveso;
- linea Napoli - Foggia: tratto Vitulano - Benevento e Apice - Savignano;
- linea Venezia - Treviso - Udine: tratto Sacile - Conegliano;
- linea Bari - Lecce: tratto Ostuni - S. Vito dei Normanni;
- linea Messina - Catania: tratto Giampiglieri - Ali Terme;
- linea Arona - Novara - Alessandria: tratto Borgo Lavezzaro - Olevano;
- linea Termoli - Benevento: tratto Morcone - Benevento;
- linea Cancellò - Benevento: tratto Montoro - Avellino - Benevento e tratto Sarno - Codola;
- linea Cagliari - Golfo degli Aranci: tratto Chilivani - Olbia;
- linea Rovigo - Chioggia: tratto Adria - Loreo;
- linea Isola della Scala - Rovigo: tratto Isola della Scala - Cerea;
- linea Attigliano - Viterbo: tratto Attigliano - Viterbo;
- linea Firenze CM - Faenza: tratto Firenze CM - S. Piero a Sieve;
- linea Torino - S. Giuseppe di Cairo: tratto Fossano - Savigliano.

F) N. 49 APPARATI DI STAZIONE (ACEI) CONSEGNATI ALL'ESERCIZIO:

- linea Genova - Ventimiglia: Diano Marina;
- linea Verona - Brennero: Verona Parona, Domegliara, PC Dolcé, Colle Isarco, PC Moncucco;
- linea Domodossola - Milano: Gallarate Hupac,
- linea Palermo - Messina: Giarre;
- linea Orte - Falconara: Fabriano;
- linea Cassino - Napoli: Roccasecca;
- linea Napoli - Foggia: Vitulano, Corsano, Montecalvo, Ariano Irpino, Pianerottolo;
- linea Messina - Siracusa: Targia e Scaletta Zanclea;
- linea Pisa - Roma: Capalbio, Chiarone e Bolgheri;
- linea Termoli - Benevento: Pontelandolfo, Fragneto e Pietralcina;
- linea Benevento - Cancellò: Benevento Porta Rufina, Prato Pratola, Altavilla Irpina, Chianche, Codola, Montoro Fiorino, Borgo, Solofra e Serino;
- linea Udine - Cervignano: Cervignano Smistamento;

- linea Civitanova Marche - Fabriano: Castel Raimondo, Matelica e San Severino Marche;
- linea Arona - Novara - Alessandria: Mortara;
- linea Roccasecca - Avezzano: Rocca d'Antino, Balsorano e Arpino;
- linea Isola della Scala - Rovigo: Bovolone;
- linea Santhià - Biella - Novara: Salussola;
- linea Attigliano - Viterbo: tratto Montefiascone - Spicciano;
- linea Firenze CM - Faenza: Fiesole, Montorsoli, Fontebuona, Vaglia e Campomiglio.

G) INTERVENTI AI PASSAGGI A LIVELLO:

- soppressione di n. 95 PL e automazione di n. 71 PL, con conseguente eliminazione di n. 41 Posti di Guardia.

ANNO 1997**A) NUOVE LINEE, RADDOPPI E VARIANTI DI TRACCIATO**

Per un totale di circa 78 km:

- linea Bari - Taranto: raddoppio tratto Gioia del Colle - Palagianello;
- linea Udine - Trieste: raddoppio tratto Mossa - Cormons;
- linea Torviscosa - Cervignano A.G.: nuova linea a semplice binario;
- linea Canello - Gricignano: raddoppio tratto B° Maddaloni - P.M.Bivio Ovest;
- nodo di Napoli: raddoppio tratto Traccia - B.Marittima;
- linea Canello - Gricignano: nuovo tratto P.M.Bivio Ovest - Bivio Gricignano a doppio binario;
- linea Canello - Gricignano: nuovo tratto Bivio Gricignano - Gricignano a semplice binario;
- nodo di Milano: nuova linea Milano Bovisa Nord - Milano P.V. a doppio binario;
- linea Milano - Bologna: quadruplicamento tratto Milano Rogoredo - Bivio Sordio;

B) ELETTRIFICAZIONI

Per un totale di 41 km di linee (Comprensivi anche dei tratti oggetto di raddoppio):

- linea Torviscosa - Cervignano A.G.: intera linea;
- linea Canello - Gricignano: tratto P.M.Bivio Ovest - Bivio Gricignano;
- linea Canello - Gricignano: tratto Bivio Gricignano - Gricignano;
- nodo di Milano: linea Milano Bovisa Nord - Milano P.V.;
- linea Milano - Bologna: tratto Milano Rogoredo - Bivio Sordio
- linea Venezia - Trieste: tratto Torviscosa - Cervignano Sm.to - Cervignano A.G.;

C) SISTEMI DI ESERCIZIO CON CONTROLLO CENTRALIZZATO DEL TRAFFICO (C.T.C./D.C.O)

Per un totale di 249 km di linee:

- linea Napoli - Reggio C.: tratto Eccellente - Mileto - Rosarno-Villa S.G.;
- linea Caserta - Foggia: tratto Savignano - Cervaro;
- linea Vicenza - Schio: intera linea;
- linea Nogara - Domodossola: tratto Premosello - Villadossola - Domodossola;
- linea Aulla - Lucca: tratto S.Pietro a Vico - Lucca;