

" E "

Bilancio consolidato al 31/12/1998

PAGINA BIANCA

Relazione sulla gestione

PAGINA BIANCA

Relazione sulla gestione

Bilancio Consolidato al 31/12/1998

Signori Azionisti,

Vi presentiamo il bilancio consolidato al 31.12.1998 del Gruppo Ferrovie dello Stato che espone la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica di tutte le imprese che rientrano nell'area di consolidamento. Il C.d.A., che ha redatto il presente bilancio, è in carica dal 18 febbraio 1998.

Com'è noto, la predisposizione del bilancio consolidato costituisce momento fondamentale per presentarVi, oltre ai dati quantitativi, anche le strategie del Gruppo ed altri elementi qualitativi della struttura, ancorché, come già rilevato in passato, i valori espressi dalla Capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. (nel seguito Capogruppo) assumano certamente carattere di preponderanza rispetto al totale delle società controllate incluse nell'area di consolidamento.

Il bilancio di Gruppo, redatto in conformità alle norme di legge, chiude con una perdita di 2.430.655 milioni contro i 7.521.555 milioni del 1997.

A) INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE

A.1- CONDIZIONI OPERATIVE E SVILUPPO DELL'ATTIVITA'

Per l'economia italiana, sulla base degli 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 dai macchinari e mezzi di trasporto +6,3% (+2,6 nel 1997), mentre gli investimenti in costruzioni hanno segnato una sostanziale stabilità (+ 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.

Profili evolutivi del Gruppo e strategie

Nel corso del 1998 è proseguito il processo di razionalizzazione e semplificazione del portafoglio societario del Gruppo FS, avviato già dal secondo semestre 1996.

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 ottica 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 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 dell'1.12.1998, è passata dal 19,88% al 20%;
- 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 27.1.1999 è stata revocata la liquidazione di detta società e modificati la ragione e l'oggetto sociale; in conseguenza di ciò il bilancio dell'esercizio 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.

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;
- 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%;
- è 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 inoperte, 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.

In ordine agli effetti prodotti da tali operazioni nell'ambito dell'area di consolidamento del Gruppo si rinvia alla sezione 2, paragrafo "Variazioni area di consolidamento" della Nota Integrativa.

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

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 che ha determinato in termini di posti/km un calo dell'1,2%, ma anche 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 Capogruppo

Nel 1998 il prodotto globale venduto dalla Capogruppo, 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 Unità Traffico (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 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 nell'ora di punta 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, 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 è invece 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 dall'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 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 del Gruppo

Anche nell'esercizio in esame è proseguita l'opera di contenimento degli organici presenti nel Gruppo. Al 31 dicembre 1998 la consistenza del personale, compresi gli addetti ai servizi della Capogruppo, è risultata di 120.367 unità (3.598 in meno rispetto al 31 dicembre 1997), mentre la consistenza media annua è stata di 122.080 unità (rispetto alle 126.190 del 1997).

Con specifico riferimento alla Capogruppo si evidenzia che dall'inizio del 1990 alla fine del 1998 il numero dei dipendenti FS si è ridotto di 90.061 unità, di cui circa 63.000 mediante lo strumento indifferenziato dei prepensionamenti (legge 141/90) attuato nell'arco degli anni dal 1990 al 1995. Sulla base dell'"Accordo di Procedura" sottoscritto il 21.5.98 tra la Capogruppo e le Organizzazioni Sindacali di Categoria e recepito dal Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione n° 54-T del 21.5.98, nell'ultimo quadrimestre del 1998 è stato attuato il programma di esodi dei dipendenti con età contributiva pari o superiore ai 37 anni. Tale provvedimento, congiuntamente a quanto disposto dall'art.59 comma 6 della legge n° 449 del 27.12.97 e dal D.L. n° 324 del 10.9.98 nonché relativamente alle scadenze programmate dalla riforma pensionistica e ad altre disposizioni al riguardo, ha consentito, nell'arco dell'anno, la fuoriuscita di personale per 5.142 unità.

Dopo un lungo arco di tempo caratterizzato da un'evoluzione in continua crescita, nel 1998 la produttività del lavoro – quella cioè che fa riferimento alla quantità di prodotto venduto pro capite misurato in termini di Unità di Traffico per addetto – ha evidenziato una sostanziale stabilità (-1% sul 1997). In valori assoluti la produttività del 1998 è stata di 608,7 mila UT per dipendente. Significativo comunque resta il trend evolutivo di questa variabile: in dieci anni la produttività del lavoro è più che raddoppiata rispetto al valore che nel 1988 era di 294 mila UT per dipendente.

La sicurezza dell'esercizio ferroviario

La sicurezza dell'esercizio costituisce un elemento fondamentale nell'organizzazione aziendale. In quest'ottica il perseguimento dei più elevati standard rappresenta per la Capogruppo un impegno specifico per il miglioramento continuo della sicurezza.

Sulla base di questa specifica esigenza, che rappresenta un obiettivo prioritario negli impegni e nelle strategie aziendali, la Capogruppo ha messo a punto nel 1998 un rigoroso "Piano per la sicurezza", partendo da un'analisi capillare sullo stato del sistema, che intende promuovere anche lo sviluppo di una cultura della prevenzione.

Gli obiettivi per il 1998 contenuti in questo primo piano annuale derivano essenzialmente da approfondite verifiche sulla sicurezza effettuate nel corso del 1997.

Tali obiettivi comprendono lo sviluppo dei processi per rafforzare la gestione della sicurezza, l'introduzione di metodologie di analisi di rischio da applicare a diverse condizioni di esercizio, l'adozione di provvedimenti specifici per il controllo dei rischi in vari settori aziendali,

l'individuazione di sistemi di misura delle prestazioni di sicurezza attraverso l'acquisizione di una più vasta base informativa di eventi incidentali, la programmazione di specifici investimenti per la sicurezza. Tali investimenti saranno destinati alla ricerca di nuove tecnologie, alla soppressione di passaggi a livello, al mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e del materiale rotabile.

Dall'analisi e dalle verifiche realizzate emerge un buon livello generale della sicurezza che in alcuni casi risulta superiore a quello di altre importanti reti europee.

Nel 1998 il numero degli incidenti "tipici", quelli cioè prettamente connessi alla circolazione ferroviaria, è sensibilmente diminuito passando dai 146 del 1997 (valore questo già al di sotto di quelli del 1996 e 1995), agli attuali 106. Tali dati confermano che il vettore ferroviario resta il mezzo più sicuro tra i diversi sistemi di trasporto.

L'indicatore della sicurezza, misurato in numero di incidenti tipici per milione di treni km effettuati, nel 1998 assume il valore di 0,3 (0,4 nel 1997 e 0,5 nel 1996), ponendo così le FS ai più alti standard di sicurezza rispetto alle principali reti ferroviarie europee.

L'infrastruttura

La lunghezza della rete esercitata nel suo complesso dalla Capogruppo, a fine 98 è risultata di 16.080 km, con un incremento di circa 50 km rispetto al 1997 ed è significativo segnalare come nel corso degli ultimi anni si sia verificato un progressivo miglioramento tecnologico dell'infrastruttura ed un rafforzamento delle sue caratteristiche tecniche.

La rete elettrificata a fine anno ammonta a 10.488 km pari al 65,2% del totale, mentre quella a doppio binario interessa 6.135 km che rappresentano il 38,2% della rete complessiva. Le stesse percentuali, riferite all'anno 1985, risultavano essere rispettivamente del 55,2% e del 33,8%.

Le linee attrezzate con il sistema del blocco automatico alla fine del 1998 ammontano a 5.186 km; rispetto all'anno prima, queste sono aumentate di 148 km mentre, rispetto al 1985, l'aumento è stato di circa 2.000 km (+66%).

La concentrazione del traffico sulla rete FS si mantiene sempre a livelli alti; al riguardo si evidenzia che il 50% della rete assorbe circa il 95% delle Unità di Traffico complessive e circa l'83% dei treni-km effettuati.

La qualità del servizio

La puntualità dei treni nel corso dell'anno 1998 ha registrato generalizzati miglioramenti rispetto all'anno precedente.

La puntualità dei treni viaggiatori nel loro complesso, espressa come percentuale di treni arrivati a destino puntuali o con un ritardo entro i 5 minuti, nel 1998 è stata dell'83% contro l'82% dell'anno prima, mentre i treni arrivati a destino con un ritardo massimo compreso entro i 15 minuti è salita al 96%.

Buoni miglioramenti sono stati conseguiti proprio nei segmenti più pregiati quali i treni Eurostar e i treni di qualità di lungo percorso i cui indici di puntualità rispetto all'anno precedente sono passati rispettivamente dal 77% al 79% per i primi e dal 73% al 76% per i secondi.

Anche i treni del trasporto metropolitano e regionale hanno registrato un miglioramento nella puntualità: i treni che sono arrivati a destino puntuali o con un ritardo massimo entro i 5 minuti sono stati l'85% con due punti percentuali in più rispetto al 1997. Anche per i treni regionali di qualità c'è stato un miglioramento nelle performance ed i treni arrivati nella fascia 0-5 minuti di ritardo sono stati l'83%.

Informazioni riguardanti le altre entità operanti nel Gruppo

Volgendo l'attenzione ai profili evolutivi e strategici manifestati dalle altre realtà aziendali che operano nei diversi settori di intervento del Gruppo si possono trarre le seguenti considerazioni.

Trasporti su gomma (Gruppo Sogin)

E' proseguito il riassetto societario del gruppo, per rispondere più compiutamente al mutato quadro normativo di riferimento dovuto all'approvazione della Legge 15.3.1997 n. 59, come già precisato nella relazione 1997.

In tale quadro si inserisce la fusione per incorporazione della società CIAT S.p.A. nella società SITA S.p.A., approvata dalle rispettive assemblee in data 8.7.1998, avvenuta il 26.11.1998 con effetti fiscali e contabili retrodatati al 1° gennaio 1998; fusione che consentirà un più efficace posizionamento delle attività svolte da detta società sul mercato di Roma. Si evidenzia inoltre che in data 16.12.1998 è stata trasferita dalla SOGIN S.r.l. alla SITA S.p.A. la partecipazione in New Siamic Express S.r.l., al fine di integrare maggiormente, sotto il profilo operativo e gestionale, le attività turistiche e di linea espletate nel Veneto. In linea con il programma di alienazione di partecipazioni non strategiche, il 21.5.1998 è stata ceduta a terzi dalla controllata SITA S.p.A. l'intera partecipazione in GBS S.r.l. coerentemente con il programma di "esternalizzazione" dei servizi di manutenzione.

Sotto un profilo più generale si segnala che è stata approvata la Legge n. 194 del 18.6.1998, "Interventi nel settore dei Trasporti", con la quale lo Stato, al fine di contribuire al risanamento ed allo sviluppo dei trasporti pubblici locali, concorre alla copertura dei disavanzi d'esercizio non ripianati, relativi al triennio 1994-1996, nella misura massima del 30% di detti disavanzi. La stessa legge autorizza le Regioni a statuto ordinario a contrarre mutui quindicennali o altre operazioni finanziarie per favorire il rinnovo del parco rotabile. Tale normativa produce nel tempo un significativo impatto sulla situazione economica e patrimoniale delle società operanti nel settore.

La sub-holding SOGIN S.r.l. presenta un risultato positivo di 37,4 miliardi dovuto essenzialmente al dividendo deliberato dalla società SITA S.p.A. con assemblea dell'11.9.1998 ed interamente erogato nell'esercizio. Si segnala inoltre che nel corso del 1998 si è realizzata l'assunzione integrale dell'organizzazione, gestione ed espletamento dei servizi automobilistici per la Capogruppo - con esclusione dell'esecuzione materiale dell'autoservizio in qualità di vettore -. Si è così completato il programma, già avviato nel 1997 con la modifica statutaria dell'oggetto sociale, che ha trasformato la società in "finanziaria mista", estendendo lo scopo sociale dalla finanza infragruppo a tutte le attività operative nel campo dei trasporti. Si sottolinea che la società ha posto in essere trattative con partner

qualificati per la condivisione di ambiziosi progetti a medio/lungo termine anche sullo scenario internazionale. A tale riguardo, tra le prospettive in esame, appare promettente quella in corso di approfondimento con la STAGECOACH HOLDING p.l.c., società scozzese multimodale quotata alla borsa di Londra, con realtà operative nel trasporto passeggeri su gomma in Svezia, Finlandia, Nuova Zelanda, Australia, Kenya e Portogallo.

La controllata SITA S.p.A. ha fatto registrare un margine positivo fra valore e costo della produzione di circa 12 miliardi, derivante principalmente dalla riduzione degli oneri diversi per l'eliminazione del pro-rata di indeducibilità dell'IVA, conseguente all'entrata in vigore del D.L. 328/97 che ha introdotto l'aliquota IVA del 10% per tutte le modalità di trasporto di persone, ivi compreso il trasporto urbano precedentemente esente da IVA. Su tale risultato ha influito anche l'incremento del volume della produzione e dei conseguenti ricavi del traffico nel settore del trasporto pubblico locale.

Settore logistica integrata (Gruppo FS CARGO)

Nel corso dell'esercizio 1998, come evidenziato in precedenza, è proseguito il processo di riposizionamento e riassetto del portafoglio partecipativo della sub-holding FS CARGO S.p.A. Si è conclusa, infatti, la fase di ricognizione mirata alla razionalizzazione delle attività svolte dalle società operative del Gruppo ed è stata avviata la fase di ottimizzazione del portafoglio partecipativo di FS CARGO S.p.A., in particolare nel business terminalistico ed intermodale.

Nel seguito si evidenziano le operazioni più significative conseguenti al suddetto riassetto:

- in data 25.6.1998 l'assemblea straordinaria della FS CARGO S.p.A. ha deliberato di approvare il progetto di fusione per incorporazione della controllata STM - Società Traffici Multimodali S.r.l., il cui atto è stato stipulato in data 26.11.1998 stabilendo la decorrenza dei relativi effetti contabili dall'1.1.1998 e di quelli giuridici dalle ore 24,00 del 31.12.1998. Tale fusione consentirà di migliorare la struttura dei costi generali ed amministrativi, unificando i processi decisionali di carattere strategico e commerciale;
- in data 11.6.1998 è stata ceduta la società Corriere Italia S.p.A. e la sua controllata MTN Messaggerie Trasporti Nazionali S.p.A. alla società SAIMAVANDERO S.p.A. del Gruppo G.S.A. - Gruppo Saima Avandero S.r.l., questa cessione ha rappresentato per il Gruppo il definitivo disimpegno dal settore spedizioni e autotrasporto;
- in data 30.3.1998 è stata costituita la società Cargo SI - Cargo Svizzera Italia S.r.l. (non ancora operativa) con le Ferrovie Federali Svizzere, quale "centro di qualità" per il monitoraggio dei servizi di trasporto offerti per i traffici bilaterali Italia/Svizzera, avente lo scopo di fornire servizi, consulenze ed assistenza per il miglioramento dei servizi ferroviari merci tra la Svizzera e l'Italia e viceversa;
- in data 31.7.1998 è stata costituita la società Nord Est Terminal S.p.A. (non ancora operativa), avente lo scopo di realizzare la gestione e l'esercizio dei terminali per i trasporti intermodali terrestri, fluviali e aerei, la promozione, l'organizzazione e la vendita di trasporti intermodali e lo svolgimento di tutte le attività di logistica.

La società FS CARGO S.p.A. chiude il bilancio con una perdita di 19 miliardi, di cui 13 miliardi di FS CARGO per incorporazione e 6 miliardi derivante dalla gestione ex-STM. Tale perdita sconta i risultati negativi delle partecipate (Interporto Vado, Serfer, Omnia Exspress), nonché le maggiori spese per consulenze di tipo organizzativo e societario usufruite nell'esercizio per il riassetto del portafoglio partecipativo, per l'assistenza per la realizzazione di una joint venture con le Ferrovie Federali

Svizzere nel business del trasporto merci, per la stima del valore economico della ex-STM ai fini della fusione, per la cessione del ramo d'azienda "Divisione Sigma Cargo" alla Omnia Express S.p.A., ecc..

Nell'ambito del Gruppo le controllate che rappresentano la realtà operativa più significativa sono di seguito esposte:

a) ITALCONTAINER S.p.A. che si occupa della organizzazione e commercializzazione di traffici di containers e di unità di trasporto intermodale. La società chiude con un risultato lordo positivo di 1.128 milioni, evidenziando una riduzione rispetto all'esercizio precedente, da ricercare soprattutto nella gestione operativa a seguito della rinegoziazione con la Capogruppo dei costi diretti ed indiretti di trazione e del sistema applicativo delle tariffe. Si segnala che, nel corso del 1999 è previsto l'approfondimento del progetto relativo alla fusione per incorporazione di detta società in CEMAT S.p.A., al fine di costituire un'unica impresa intermodale della quale la sub-holding FS CARGO S.p.A. potrebbe detenere la maggioranza del capitale; con tale operazione la Capogruppo - tramite il Gruppo FS CARGO - potrà espandersi sul mercato europeo del trasporto combinato strada/rotaia e riequilibrare la redditività di tali traffici; qualora detto progetto non potrà realizzarsi sarà necessario aprire il mercato nazionale del combinato strada/rotaia ad altri operatori, oggi controllato totalmente dalla società CEMAT S.p.A., e introdurre la società ITALCONTAINER S.p.A. nel trasporto delle casse mobili.

b) OMNIAEXPRESS S.p.A., che si occupa del trasporto merci e delle spedizioni in pacchi e/o piccoli contenitori sia su gomma che su rotaia per raccolta e distribuzione logistica, ha acquisito in data 1.1.1998 da FS Cargo S.p.A. il ramo d'azienda "Divisione Sigma Cargo" che svolge i servizi informatici e la gestione del "numero verde". Il bilancio chiude con una perdita di 5,3 miliardi da ricercarsi principalmente nei seguenti fattori:

- la contrazione dei rimborsi da parte della Capogruppo per la "Convenzione", la cui azione di risanamento è stata più incisiva nel secondo semestre dell'esercizio, tanto da far registrare al 31.12.1998 un riduzione dei rimborsi di circa 12.093 milioni rispetto al 1997;
- i maggiori interessi passivi per circa 658 milioni, riconducibili essenzialmente a quelli corrisposti alla Capogruppo a seguito degli accordi raggiunti circa la restituzione alla stessa dei crediti vantati nei confronti della OmniaExpress S.p.A., pari a 20.230 milioni in cinque anni (i debiti sono sorti nel periodo dal 1994 al 1997) a partire dal 1998 e al riconoscimento dei relativi interessi.

Mentre nel passato l'attività era concentrata sul collettame, le previsioni di sviluppo sono ora concentrate sulla logistica, pertanto, dal 1999 la società assumerà un ruolo sempre più incisivo nel segmento dei servizi di logistica a valore aggiunto (intermediazione di carri per conto terzi, logistica specializzata per i distretti merceologici ecc.). con l'obiettivo di sviluppare sistemi integrati strada/rotaia dedicati alle grandi aziende industriali e procederà al progressivo disimpegno dalle attività di collettame regolate dalla "convenzione" con la Capogruppo.

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

La controllata TAV S.p.A., nel corso dell'esercizio 1998, ha proseguito l'attività già avviata nel 1997, confermando la propria missione di:

1. presidio per la realizzazione del Sistema Alta Velocità/Capacità, con il compito di continuare a mettere in campo le azioni e le professionalità atte a favorire il rispetto delle previsioni sugli aspetti che le sono affidati;