

2. presidio finanziario, con il compito di coniugare tempi e modi di reperimento e restituzione delle risorse finanziarie private, con le esigenze tanto proprie che degli altri attori del sistema di project financing definito.

Infatti, nell'ambito della convenzione del 24.1.1991, stipulata con la Capogruppo per la progettazione esecutiva, costruzione e sfruttamento economico delle linee e delle infrastrutture per il Sistema Alta Velocità, in data 12.3.1998 è stato stipulato il Terzo Atto Modificativo alla Convenzione con il quale viene disciplinato l'accordo relativo al suddetto sfruttamento economico. Tale atto conferma infatti la centralità della società TAV S.p.A. sia nell'attività di costruzione sia nell'attività di reperimento e restituzione dei capitali da destinarsi al finanziamento delle opere all'interno di uno schema di project financing, ribadendo contemporaneamente la necessità di una gestione unitaria dell'infrastruttura in capo a FS.

Ad ulteriore conferma di quanto sopra, la Capogruppo in data 10.3.1998 ha proceduto alla completa acquisizione del capitale TAV S.p.A. detenuto dai soci privati.

Nell'esercizio si è registrato un significativo avanzamento della fase autorizzativa del progetto, con la chiusura delle Conferenze di Servizi della tratta Parma-Bologna, del tratto sospeso della Bologna-Firenze e della tratta Padova-Mestre; sono inoltre proseguite le attività di costruzione che stanno assumendo una dimensione sempre più considerevole sia sotto l'aspetto quantitativo che di estensione territoriale.

La società, nel corso del 1998, ha inoltre proseguito in una serie di attività integrative, corollario di quelle realizzative in senso stretto; fra queste si segnalano il controllo e la gestione delle attività archeologiche, i rapporti con le organizzazioni dei lavoratori preposti alla realizzazione dell'opera, la prevenzione delle infiltrazioni malavitose nonché, con riferimento alla sicurezza, le attività ricognitive sugli affidamenti, al fine di individuare le commesse rientranti nell'ambito di applicazione del decreto legislativo 494/96.

L'esercizio chiude con una perdita di esercizio di 1,2 miliardi.

Per l'esercizio 1999 c'è la ragionevole aspettativa di portare in fase esecutiva l'intero sistema Milano-Napoli, avviando la cantierizzazione dei lavori nella tratta Milano-Bologna, e di completare o avviare, sulla base degli ulteriori affidamenti progettuali, i processi approvativi degli altri interventi, a cominciare dal nodo di Firenze, valorizzando le sinergie di gruppo e la cooperazione con il sistema finanziario.

La Società **Italferr S.p.A.** si colloca nel Gruppo FS, a seguito della riorganizzazione del Gruppo medesimo, quale società di ingegneria incaricata della progettazione e della realizzazione di tutti i principali investimenti infrastrutturali e tecnologici della rete ferroviaria italiana.

L'attività svolta dalla società consiste, principalmente, nella fornitura di servizi di progettazione, gestione di commesse e supervisione della costruzione fino al preesercizio per gli investimenti sia per conto della Capogruppo che di TAV S.p.A. Essa ha mantenuto, comunque, un buon livello di presenza sui mercati terzi sia in Italia nel settore dei trasporti urbano e non, sia all'estero quale società promotrice del Gruppo FS. In tale ambito nel 1998 va segnalata la partecipazione ad alcuni progetti di ricerca internazionale finanziati dall'Unione Europea, gli incarichi per lo sviluppo del progetto ferroviario Saronno-Malpensa Aeroporto di Milano e per la progettazione definitiva ed esecutiva degli impianti tecnologici del Sistema Ferroviario Metropolitano della Regione Veneto. L'attività, comunque contenuta sul mercato estero, è stata una scelta della società al fine di

concentrare l'attenzione e lo sforzo sull'obiettivo principale, cioè la cura degli investimenti della Capogruppo e di TAV S.p.A..

Nell'ambito del mercato captive nell'esercizio 1998 sono stati perfezionati ordini sui contratti in essere, per complessivi 397 miliardi, portando il portafoglio ordini al 31.12.1998 a circa 1.737 miliardi, escluse le fasi realizzative dei nodi AV, ad eccezione del nodo di Roma la cui offerta per i servizi della fase realizzativa è stata formalizzata.

Lo sviluppo dell'attività suesposto, nonché l'assestamento organizzativo e la razionalizzazione degli uffici periferici realizzati nell'esercizio 1998 hanno consentito per la prima volta dal 1991 di conseguire un risultato operativo positivo pari a 13,5 miliardi. Tale risultato viene ulteriormente migliorato dai proventi finanziari maturati, passando ad un utile lordo di 24,5 miliardi.

Settore Finanziario (Fercredit S.p.A.)

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

L'esercizio 1998 ha prodotto un risultato netto positivo di 6,2 miliardi (contro una perdita di 4,9 miliardi nel '97); ciò dimostra il ritorno alla redditività della società dopo che le vicende dello scorso esercizio avevano interrotto il positivo trend degli anni precedenti.

Questo risultato è il frutto di un'attenta politica di gestione iniziata fin dalla metà dell'esercizio 1997 e proseguita per tutto l'esercizio 1998, mirata essenzialmente al riposizionamento del portafoglio crediti factoring all'interno del mercato captive del gruppo F.S. ed all'aumento della penetrazione in questo segmento, al contenimento dei costi di struttura e all'espansione degli impieghi nel credito al consumo con i dipendenti della Capogruppo.

Sulla base di tale politica, per tutto l'esercizio trascorso si è costantemente continuato a limitare gli impieghi, potenzialmente più rischiosi, verso clientela esterna al gruppo FS, concentrando tutta l'attività di sviluppo verso fornitori della Capogruppo e delle altre società del mondo FS.

Il perseguimento di questa linea si è reso improcrastinabile anche per via dell'entrata in vigore del regime della ponderazione dei rischi esteso dalla Banca d'Italia alle società di factoring.

E' da segnalare che il 18 dicembre u.s. è stato sottoscritto e versato dai soci l'aumento di capitale sociale, da tempo auspicato; tale aumento di capitale, con il contemporaneo ritorno alla redditività, ha portato la società a quel rafforzamento patrimoniale che le consentirà di sviluppare appieno le proprie potenzialità come società di servizi finanziari; basti pensare che il patrimonio di vigilanza di Fercredit, calcolato secondo la normativa della Banca d'Italia, è passato da 13,5 miliardi all'inizio dell'esercizio 1998 a 47 miliardi al 31 dicembre 1998.

Più in dettaglio le principali attività svolte dalla società hanno registrato:

- nel settore del factoring un turnover di 1.308 miliardi di cessioni di credito, con un aumento di oltre il 73% rispetto al turnover realizzato nel precedente esercizio. La società detiene inoltre in portafoglio contratti di cessione di crediti futuri per circa 1.765 miliardi (+74% rispetto al precedente esercizio), che troveranno attuazione nell'esercizio 1999 e seguenti, man mano che i relativi contratti di appalto e/o forniture avranno esecuzione;

- nel settore del leasing sono stati stipulati 28 nuovi contratti per un importo totale di circa 16 miliardi, mentre i contratti globalmente operativi a fine esercizio sono 176 per complessivi 101.155 miliardi. Tale settore, al momento, registra uno sviluppo alquanto contenuto, ciò a causa del fatto che la società ha privilegiato i settori del factoring e del consumer credit sia per la minore rischiosità, sia per le incertezze che ancora persistono circa il trattamento del leasing nella normativa della Banca d'Italia in materia di concentrazione dei rischi;
- nel settore del credito al consumo un elevato tasso di sviluppo. Questa attività, avviata nel 1996, è rivolta ai dipendenti della Capogruppo, nella forma della cessione del quinto dello stipendio, affiancata da ulteriori modalità di intervento che hanno trovato analogo favore presso la clientela. I finanziamenti complessivamente erogati nel corso del 1998 sono stati circa 1.500 per un importo totale di circa 17,3 miliardi, con un incremento di oltre il 100% rispetto al 1997, mentre i contratti globalmente operativi a fine esercizio sono circa 3.000, per un importo complessivo di oltre 24 miliardi. In questo settore sono allo studio nuove forme di intervento da affiancare a quelle già in essere, per venire incontro alla crescente domanda di finanziamenti da parte dei dipendenti della Capogruppo.

Settore Immobiliare (Metropolis S.p.A.)

La società, che si occupa della gestione del patrimonio immobiliare non strumentale della Capogruppo, nel corso del 1998 ha continuato a svolgere le attività per conto di F.S. regolate dai vigenti mandati inerenti la Gestione degli Alloggi, la Gestione Commerciale, la Gestione Tecnica e le Dismissioni del patrimonio, nonché le attività di valorizzazione.

Nell'esercizio 1998 è stato completato, di fatto, il progetto di informatizzazione del processo produttivo di gestione immobiliare (GES) - già avviato nel 1997 - rendendolo effettivamente operativo dal 1999, in contemporanea con l'introduzione in FS del sistema amministrativo SAP. Tale sistema, in accordo con FS e ad integrazione del sistema SFINGE, dovrà supportare la gestione a ciclo completo del Patrimonio, nonché lo sviluppo di metodologie, procedure e modelli necessari all'acquisizione dei processi di manutenzione e dei servizi connessi al patrimonio non strumentale che era precedentemente svolto in ambito FS.

Nel corso del 1998 la società ha altresì dato ulteriore consistenza alle azioni tese ad acquisire la gestione di patrimoni immobiliari esterni al Gruppo di appartenenza, risultando aggiudicataria -in Associazione Temporanea d'Impresa con altri primari operatori del settore- della gara indetta dalla provincia di Biella per l'affidamento della gestione dei beni immobili di proprietà o nella disponibilità del suddetto ente territoriale. Da segnalare, poi, che si sono aperte positive prospettive per l'aggiudicazione della gara indetta dal Ministero del Lavoro per la dismissione di una tranche di immobili degli enti previdenziali pubblici, la cui assegnazione a terzi avvenuta nell'estate del 1998 è stata annullata dal TAR del Lazio nel gennaio 1999. In tale gara, infatti, il raggruppamento di imprese cui faceva parte la società si era classificato al secondo posto.

Il bilancio chiude con un utile netto di 1,1 miliardi.

Fanno capo a Metropolis le seguenti partecipazioni di controllo:

- Metropark S.p.A, il cui bilancio 1998 chiude con una perdita di 0,3 miliardi. Nell'esercizio 1998 si è proceduto ad una profonda rivisitazione della missione aziendale ed al riposizionamento strategico della società nell'ambito del Gruppo FS. Ciò ha comportato la trasformazione da società di "gestione dei parcheggi" a società di "sviluppo e promozione dei parcheggi"; pertanto, nel futuro

tutte le aree che saranno adibite a parcheggio verranno gestite da Metropark indirettamente, attraverso contratti di servizio e/o attraverso contratti di affitto di rami di azienda con terzi.

- Metrotipo S.p.A., costituita nel 1992, ha per oggetto la composizione, la stampa e l'allestimento di prodotti grafici, cartotecnici ed editoriali relativi al settore dei trasporti e della mobilità in generale. Il bilancio chiude con una perdita di 0,1 miliardi da imputarsi, essenzialmente, alla drastica riduzione del portafoglio ordini proveniente da F.S. Sulla base delle direttive strategiche della Capogruppo sono state avviate le trattative con il socio terzo per la vendita della stessa, di cui si ritiene prevedibile la formalizzazione nel 1999.
- Roma Duemila S.p.A., nel corso dell'esercizio 1998 ha portato avanti gli incarichi ad essa affidati dalla Capogruppo, contenuti nell'Accordo Quadro sottoscritto il 29 agosto 1997 ed integrato da specifici atti attuativi, riguardanti la Valorizzazione del patrimonio immobiliare non strumentale di FS ubicato nel comune di Roma (con priorità ai progetti delle Stazioni di San Pietro e di Tiburtina); sviluppo in collaborazione con il comune di Roma del progetto preliminare della Nuova Tangenziale Est su aree di proprietà FS e dei nodi di interscambio e di riqualificazione delle stazioni minori metropolitane (definizione e fatturazione dell'incarico di sviluppo); impostazione e coordinamento dei rapporti con gli Enti Locali e la Città del Vaticano. Tale intensa attività svolta nel 1998 sia con la Pubblica Amministrazione sia con la Capogruppo, ha permesso di dare nuovo impulso alla missione istituzionale della società e di ridefinire le priorità degli interventi. Il bilancio ha fatto registrare una perdita di 1,4 miliardi, dovuta essenzialmente ai minori proventi finanziari a causa della generale riduzione dei tassi d'interesse e del decremento delle disponibilità liquide impiegate per sostenere l'attività.
- Grandi Stazioni S.p.A. (già Termini S.p.A.), costituita nel 1996, ha avviato la propria attività nel 1997 a seguito del mandato conferito dalla Capogruppo per la gestione commerciale dell'impianto di Roma Termini, nonché delle altre stazioni minori situate nel comune di Roma. Sulla base delle esperienze accumulate sul progetto pilota Stazione Termini, è stata affidata dalla Capogruppo (O.D.S. AD n. 7/98) alla società la realizzazione del programma Grandi Stazioni. Tale ambizioso progetto ha portato nel novembre 1998 alla ricerca di partnership (privatizzazione del 49%) per il progetto finalizzato alla riqualificazione, valorizzazione e gestione integrata dei complessi di stazione delle principali città italiane, nello spirito di superare il concetto di stazione funzionale esclusivamente all'attività ferroviaria. Si fa presente, inoltre, che è in data 26.4.1999 è stato sottoscritto il contratto di compravendita per l'acquisizione del 50% della società Passaggi S.p.A. dalla Capogruppo, al fine di realizzare una gestione più efficiente, sia in termini di risultati economici che di servizi al passeggero, delle agenzie di viaggio collocate nelle stazioni. Al 31.12.1998 la società ha registrato un utile di 1 miliardo.
- PRM Industriale S.p.A., controllata indirettamente attraverso la Metrotipo S.p.A., costituita nel 1995, ha per oggetto la composizione, la stampa e l'allestimento di prodotti grafici, cartotecnici ed editoriali, con particolare riferimento al settore della biglietteria magnetica. Il bilancio 1998 ha chiuso con un utile di 34 milioni.

Margine del valore della produzione

Il risultato economico di Gruppo dell'esercizio 1998 è, sotto il profilo della gestione caratteristica, riassumibile nelle seguenti cifre aggregate:

(in miliardi di lire)		
DESCRIZIONE	1998	1997
Valore della produzione	16.072	11.116
Costo del personale	(9.295)	(9.854)
Altri costi della produzione prima degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione	(4.187)	(4.339)
Margine del valore della produzione prima degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione	2.590	(3.077)
Ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione	(4.625)	(4.459)
Margine del valore della produzione	(2.035)	(7.536)

A.2 - VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione, che evidenzia un incremento di 4.956 miliardi rispetto al 1997, è dettagliato come segue:

(in miliardi di lire)		
DESCRIZIONE	1998	1997
Prodotti del traffico viaggiatori		
- Clientela ordinaria	3.575	3.618
- Contratto di serv. pub. con Enti Pub. Territ.li	14	9
Totale viaggiatori	3.589	3.627
Prodotti del traffico merci e poste	1.474	1.641
Contratto di servizio pubblico con lo Stato	2.924	2.771
Totale prodotti del traffico	7.987	8.039
Prestazioni a terzi, vendite ed altri	568	547
Variazione lavori in corso su ordinazione	(3)	9
Incremento immobilizzazioni per lavori interni	1.262	1.262
Altri ricavi e proventi		
- Contributi in conto esercizio	3.489	945
- Utilizzo Fondo ristrutturazione (L. 448/98)	1.743	0
- Altri ricavi e proventi	1.026	314
Totale altri ricavi e proventi	6.258	1.259
Totale valore della produzione	16.072	11.116

Come si evince dalla tabella sopra riportata alla favorevole dinamica del totale del valore della produzione rispetto all'esercizio 1997, riconducibile principalmente alla Capogruppo, hanno contribuito i maggiori interventi dello Stato derivanti dai Contratti di Servizio Pubblico e di Programma, oltre l'utilizzo del Fondo ristrutturazione costituito dalla Capogruppo ai sensi dell'art. 43 comma 5 della legge 23 dicembre 1998 n. 448 "Misure di Finanza Pubblica per la stabilizzazione e lo sviluppo". L'utilizzo nell'esercizio 1998 è stato pari a 1.743 miliardi per la copertura degli oneri di ammortamento del "Gestore dell'infrastruttura".

Si segnala, inoltre, un notevole incremento nella posta altri ricavi, riconducibile anch'esso alla Capogruppo, conseguente alla concessione alla Società Infostrada del diritto di passaggio sul sedime ferroviario per la realizzazione di una rete di telecomunicazioni in fibre ottiche.

E' opportuno peraltro evidenziare il decremento verificatosi nei ricavi del traffico merci e poste, sul quale ha contribuito la contrazione registrata dalla controllata Italcontainer S.p.A. e soprattutto l'uscita dal gruppo della società MTN S.p.A., società controllata da Corriere Italia S.p.A.

A.3 - COSTI DELLA PRODUZIONE

L'ammontare complessivo dei costi della produzione, che presentano una contrazione di 545 miliardi, risulta così articolato:

(in miliardi di lire)

DESCRIZIONE	1998	1997
Materie prime, sussidiarie, ecc.	1.317	1.368
Servizi	2.570	2.703
Godimento beni di terzi	261	222
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	39	46
Totale altri costi della produzione prima degli ammortamenti, svalutazioni ed altri	4.187	4.339
Personale	9.295	9.854
Ammortamenti e svalutazioni	3.818	3.614
Accantonamenti	471	421
Altri accantonamenti	130	95
Oneri diversi di gestione	206	329
Totale costi della produzione	18.107	18.652

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

Sono comprese in questa voce l'acquisto di materiali - per i consumi, per le esigenze di manutenzione e per gli investimenti - nonché le spese sostenute per l'energia elettrica.

Il totale relativo a questo comparto evidenzia una contrazione di 51 miliardi attestandosi a 1.317 miliardi (1.368 miliardi nel 1997).

La componente prevalente del decremento in tale settore, riconducibile essenzialmente alla Capogruppo, è attribuibile al minore acquisto di materiali ed al minore consumo di energia per illuminazione e forza motrice, che hanno più che compensato l'aumento della spesa per l'energia elettrica prelevata in Alta Tensione per le esigenze di trazione. Tale maggior costo è dovuto non solo agli aumenti del prezzo derivanti dalla convenzione in essere con l'Enel, ma anche ai maggiori consumi legati all'introduzione in esercizio di nuovo materiale rotabile (ETR 480 e ETR 500).

Servizi

I costi per servizi nel loro complesso nell'esercizio 1998 hanno subito un decremento di circa 133 miliardi rispetto all'esercizio precedente. Tale contrazione ha interessato principalmente i settori relativi ai servizi appaltati (di pulizia, servizi sostituitivi, trasporti ecc.), alle utenze, alle prestazioni genio ferroviari, ai premi assicurativi, ai concorsi e compensi ad altre ferrovie e ai servizi per carrozze letto, ristorazione e servizi a bordo delle navi traghetto. A fronte di tali riduzioni sono per contro aumentati i costi per consulenze e prestazioni professionali, per riparazione e manutenzione dei beni immobili e per i servizi di gestione del patrimonio immobiliare.

Personale

Il costo del personale è diminuito dai 9.854 miliardi del 1997 ai 9.295 miliardi dell'esercizio 1998 con una riduzione di 559 miliardi.

Tale minor costo, riferibile principalmente alla Capogruppo, è imputabile essenzialmente alla riduzione degli organici ed all'abolizione dall'1.1.1998 del contributo al Servizio Sanitario Nazionale a seguito dell'introduzione dell'IRAP.

Nel corso dell'esercizio è stato confermato il blocco del turnover mentre si è proceduto alle sole assunzioni scaturite da obblighi legislativi (contratti di formazione lavoro, contratti a termine) od a seguito di contenzioso giudiziario.

Inoltre nell'esercizio 1998 è proseguito il ricorso a processi di riqualificazione del personale in vari settori aziendali con l'obiettivo di aumentare la flessibilità di utilizzo delle risorse perseguendo politiche di adeguamenti qualitativi e aumenti di professionalità.

E' da sottolineare che in data 6.2.1998 è stato sottoscritto tra la Capogruppo e le Organizzazioni Sindacali il rinnovo del C.C.N.L. del personale FS scaduto il 31.12.1995. Le scadenze del nuovo contratto di lavoro sia per la parte normativa che per la parte economica sono fissate al 31.12.1999.

A.4 - GESTIONE FINANZIARIA

Com'è noto la legge 23/12/1996 n.662 (finanziaria 1997), ha sancito l'assunzione da parte dello Stato di tutto il debito della Capogruppo, con garanzia e oneri a carico dello Stato, in essere al 31.12.1996.

In data 21.3.97 il Ministero del Tesoro ha provveduto ad emanare il decreto che stabilisce, in attuazione dell'art.2 comma 12 della citata legge, le modalità per l'ammortamento del debito e per l'accensione dei mutui da contrarre in futuro.

La gestione del debito in questione, affidata ad FS, è regolata da apposito mandato gratuito a gestire in nome, nell'interesse e per conto del Ministero del Tesoro, stipulato tra l'Amministratore Delegato di FS e il Direttore Generale del Ministero del Tesoro, la cui scadenza è prevista per il 31.12.2000.

L'espletamento del mandato, nel corso dell'esercizio 1998, ha consentito, fra l'altro, il rimborso anticipato di prestiti per complessivi 5.300 miliardi di lire, di cui 3.500 miliardi per prestiti obbligazionari e 1.800 miliardi per prestiti bancari, e la rinegoziazione a condizioni più vantaggiose di un prestito di 50 milioni di Fr.Sv..

E' stato, inoltre, rifinanziato per 1 mese un prestito a carico di F.S. di 111,2 miliardi di lire legato alla vendita di alloggi di F.S. da parte della Società Metropolis, il cui importo originario era di 400 miliardi e successivamente di 250 miliardi. Il 18 dicembre 1998 è stato stipulato con un pool di banche diretto dalla Banca di Roma una linea di credito di 1.000 miliardi di lire, della durata di un anno, per far fronte a possibili momentanei fabbisogni di cassa.

Gli interessi passivi maturati nel 1998 sull'indebitamento autonomo di F.S. ammontano a 47,8 miliardi di lire.

Il debito al 31.12.1998 si riferisce alla quota residua dei prestiti a carico della Capogruppo per lire 346.409.311.158, mentre il debito residuo per prestiti assunti dallo Stato ai sensi della Legge 662/96 ammontava, ai cambi di fine esercizio, a lire 27.996.619.377.062.

A.5 - INVESTIMENTI ED OPERE CONSEGNATE NELL'ESERCIZIO 1998

Anche la politica degli investimenti, nel corso del 1998, è strutturalmente riconducibile alla Capogruppo le cui linee di intervento vengono nel seguito tratteggiate.

L'ammontare complessivo degli investimenti tecnici nel 1998 è stato pari a miliardi 4.724 includendo tra questi 796 miliardi di finanziamenti alla TAV S.p.A. per i lavori alle tratte di Alta Velocità.

Per quanto riguarda l'attuazione degli interventi, si segnala che nel corso dell'anno sono stati realizzati, con riflessi positivi sull'aumento dell'efficienza e della disponibilità delle infrastrutture, i seguenti interventi di ammodernamento e potenziamento:

1) APERTURA LINEE:

- 52 Km. di nuove linee (Isola della Scala-Cerea; Firenze CM-S. Piero a Sieve; S. Pietro-Pineto).

2) POTENZIAMENTO DELLE LINEE ESISTENTI:

- 16 Km. di raddoppi;
- 24 Km. di varianti tracciato;
- elettrificazioni, per un totale di 103 Km. di linee.

3) ADEGUAMENTI TECNOLOGICI DI LINEA:

- 487 Km. di nuovi blocchi per il distanziamento dei treni (BACC/BACF/BCA);
- 236 Km. per attivazione Sistema di esercizio con CTC;
- automatic train control (ATC) per un totale di 200 Km. di linea nel bacino-pilota di Cremona;
- apparati centrali statici (ACS) in sostituzione degli apparati a relé delle stazioni.

4) ADEGUAMENTI TECNOLOGICI DI STAZIONE:

- n. 49 nuovi ACEI;
- n. 5 sostituzioni ACEI esistenti.

5) SOPPRESSIONE E AUTOMAZIONE PASSAGGI A LIVELLO E POSTI DI GUARDIA:

- n. 95 PL soppressi;
- n. 71 PL automatizzati;
- n. 41 PG eliminati.

E' stato altresì effettuato il rinnovamento di 400 km di binario, la sostituzione di n.480 deviatori e sono stati acquistati i seguenti macchinari destinati alla manutenzione delle linee:

- n. 3 rinalzatrici combinate (linea scambi);
- n. 2 rinalzatrici da linea;
- n.1 profilatrice;
- n.1 risanatrice da massicciata, completa di 4 carri di servizio.

Inoltre i rotabili messi in esercizio nel 1998 sono risultati i seguenti:

- n° 2 elettrotreni ETR 500;
- n° 7 elettrotreni ETR 480;
- n° 53 carrozze tipo UIC - Z1 "B";
- n° 8 carrozze letto "excelsior";
- n° 12 TAF (Treno Alta Frequentazione);
- n° 516 carri di vario tipo;

per un valore complessivo di circa 929 miliardi.

A.6 - AUMENTI DI CAPITALE SOCIALE

In data 7.3.1994 l'Assemblea straordinaria della Capogruppo deliberò di attuare in forma scindibile l'aumento del capitale sociale della Società da lire 42.417.892.391.000 a lire 58.717.892.391.000 mediante l'emissione di n° 16.300.000.000 di azioni ordinarie del valore nominale di L.1.000 cadauna riservate al socio Ministero del Tesoro nel termine di sei anni, da sottoscrivere entro il 31 gennaio di ciascun anno in relazione agli importi di 8.250 e 8.050 miliardi all'uopo stanziati rispettivamente con le leggi n°500/92 e n°538/93. Detti importi sono stati ridotti dalla legge n. 89/95 per complessivi 1.132 miliardi e aumentati di 19.118 miliardi dalle leggi n.725/94, 550/95 e 662/96.

La legge 27.12.1997 n°450 (finanziaria 98), al fine di favorire il processo di razionalizzazione produttiva, di riorganizzazione ed ammodernamento della Società, tenuto conto anche del completamento dei piani di investimento già autorizzati, ha ridimensionato l'entità degli apporti dello Stato al capitale sociale della Capogruppo FS, disponendo stanziamenti ad hoc - nei quali vengono ricompresi quelli già autorizzati da leggi pluriennali - ed assegnando alla società per gli anni 1998/1999/2000/2001 e successivi, rispettivamente: L. 8.000 miliardi; L. 7.500 miliardi; L.6.500 miliardi e L. 28.373 miliardi. Alla data dell'1.1.98 in capitale sociale di F.S. ammontava a lire 53.585.892.391.000. Con successivi versamenti (L.1.200 miliardi in data 26.1.98, L.1.000 miliardi in data 10.3.98, L.1.200 miliardi in data 6.4.98 e L.1.200 miliardi in data 12.5.98) detto capitale, al 30.5.98, risultava fissato a L. 58.185.892.391.000.

In data 4 giugno e 10 luglio 1998, il Ministero del Tesoro, in attuazione delle disposizioni finanziarie per il 1998, effettuava in conto apporto al capitale di F.S. S.p.A. gli ultimi due versamenti per l'esercizio in corso rispettivamente di L. 1.200 miliardi (quanto a L. 532 miliardi imputato in conto chiusura sottoscrizione dell'aumento di capitale deliberato il 7.3.94 e quanto a L.668 miliardi in conto futuri aumenti di capitale) e L. 2.200 miliardi imputato in conto futuri aumenti di capitale. Pertanto il

capitale sociale deliberato, sottoscritto e versato di F.S. S.p.A. al 30.6.98 ammontava a L. 58.717.892.391.000.

In data 14.10.98 l'Assemblea straordinaria della Società, in ottemperanza a quanto stabilito dalla legge n° 450 del 27.12.97 (finanziaria 98) ha preso atto della necessità di deliberare apposito aumento di capitale sociale delle F.S. relativamente all'importo di L.2.868 miliardi eccedenti rispetto all'aumento di capitale sociale a suo tempo deliberato (L. 58.717.892.391.000 in data 7.3.94).

Al 31.12.1998 il capitale sociale sottoscritto e versato della società F.S. ammonta a L. 61.585.892.391.000.

B) INFORMAZIONI DI CARATTERE PARTICOLARE

B.1 - ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Oltre a quanto già accennato con riferimento alle attività di ricerca e sviluppo realizzate dalle principali società rientranti nell'area di consolidamento, nel seguito sono esposti alcuni dettagli di tali attività svolte da parte della Capogruppo.

Nel 1998 sono proseguite le attività di certificazione della qualità, di sperimentazione, di consulenza e di emanazione di norme per la caratterizzazione dei materiali e la soluzione di particolari problematiche inerenti alla gestione dell'esercizio ferroviario, prospettate dalle diverse strutture societarie, nonché di quelle più generali dei trasporti su richiesta di privati.

Tra le attività di maggiore interesse, una nota particolare meritano quelle qui di seguito riportate:

Indagini e sperimentazione su materiali ed infrastrutture

Sono proseguite le prove, i controlli, gli studi e le sperimentazioni relative a tutte le componenti dell'impianto ferroviario oltre naturalmente alle omologazioni di materiali e prodotti nonché ad alcune sperimentazioni di ottica e di segnalazione luminosa.

In particolare sono da segnalare :

- prove di omologazione di scambi innovativi per A.V. a cuore e punta mobile;
- sperimentazione su isolatori per la sospensione della linea di contatto T.E.;
- prove di carico su impalcati di viadotti della linea Roma-Napoli A.V.;

- failure analysis di componenti ferroviari critici per la sicurezza dell'esercizio (ruote, molle sospensione ETR 500, ETR 460, ETR 470, isolatori linea T.E., ecc.);
- studi sulla idoneità all'esercizio ferroviario di cerchioni in acciaio innovativo (5Cr);
- studio e verifica delle caratteristiche fisico-meccaniche degli aggregati di calcestruzzi sulla linea A.V. Firenze-Bologna.

Per quanto riguarda il settore elettrotecnico, oltre alle normali attività di routine, quali il controllo di scadenza ed il riporto in taratura dei diversi strumenti di misurazione, prove su materiali isolanti e conduttori, prove su scaricatori e segnalatori, è stata effettuata una campagna di indagine per la misurazione dei potenziali elettrici sui ferri di alcune strutture murarie della stazione di Roma Ostiense. Tali potenziali sono dovuti alle correnti vaganti generate da fenomeni di dispersione del binario e lo scopo delle indagini è stato l'accertamento della situazione attuale in relazione ai fenomeni di corrosione elettrolitica dei ferri di calcestruzzo.

E' proseguita inoltre anche la sperimentazione su nuovi tipi di lampade alogene per segnalamento che dovranno sostituire modelli non più in produzione.

Ambiente ed inquinamento

Nel 1998 è stata effettuata un'indagine sistematica dell'inquinamento elettromagnetico relativa al monitoraggio ambientale della penetrazione urbana nel nodo di Roma della linea A.V. Roma-Napoli. L'attività relativa alla fase ante operam, ha accertato la situazione del territorio, risultata peraltro priva di campi magnetici significativi, che sarà attraversato dalla tratta in questione in relazione ai campi elettromagnetici attualmente presenti generati sia dagli elettrodotti (FS, ENEL e ACEA) sia da sistemi di trasmissione a radiofrequenza (ripetitori di segnali televisivi e di telefonia mobile). Alcune misurazioni eseguite su incarico di terzi hanno riguardato la misura dei campi irraggiati da antenne paraboliche usate nelle telecomunicazioni nel dominio delle frequenze superiori al GHz (microonde).

E' giunto a conclusione il progetto ricerca internazionale EUROECRAN finanziato dall'Unione Europea a cui le FS hanno partecipato insieme alle ferrovie francesi e olandesi. Il progetto, che mirava ad ottimizzare le barriere antirumore di impiego ferroviario sotto il profilo tecnico ed economico, ha dimostrato che la conformazione e la geometria della barriera hanno scarsa influenza sulla riduzione del rumore generato dal transito dei treni. Tuttavia i risultati più interessanti si sono ottenuti dall'impiego di nuovi materiali che consentono di alleggerire le barriere e ridurre i costi di circa il 30% rispetto a quelle normalmente in uso, senza pregiudicare le prestazioni tecniche.

La decima edizione dell'iniziativa "Treno Verde" ha consentito di determinare i livelli d'inquinamento acustico in ambiente urbano relativamente a 12 città. L'acquisizione e l'elaborazione dei dati sono state effettuate con una procedura ormai standardizzata che prevede il rilevamento e l'analisi dei valori dei livelli di rumore in tre punti di procedura mediante campionamento continuo sull'arco delle 24 ore. Oltre alle consuete analisi previste dalla vigente normativa, sono stati effettuati prelievi di particolato atmosferico per la determinazione degli idrocarburi policiclici aromatici e prelievi di aria per la determinazione del benzene. Dopo nove edizioni di tale iniziativa, volendo fare un bilancio delle conoscenze finora ottenute sul fenomeno del fonoinquinamento urbano e della qualità dell'aria, va sottolineato che nella banca dati dell'Istituto Sperimentale sono disponibili decine di migliaia di informazioni relative a circa 100 città italiane.

Sicurezza e trasporto materiali pericolosi e radioprotezione

Nel 1998 l'attività "Normazione di sicurezza e trasporto materiali pericolosi" ha proseguito il lavoro riguardante il trasporto di merci pericolose sia per ferrovia che con altre modalità di trasporto, relativamente ai regolamenti, alla consulenza, ed all'omologazione degli imballaggi. Una attiva partecipazione si è avuta nei Gruppi e Commissioni Internazionali che hanno affrontato le tematiche sul trasporto di merci pericolose.

Allo stesso tempo sono proseguiti i corsi di formazione per l'aggiornamento professionale degli operatori addetti in tale settore.

Qui di seguito si riportano le attività di particolare rilievo svolte nell'anno:

- consulenza specialistica full-time (reperibilità 24h/24h) alla Sala Operativa della struttura "Circolazione Treni" della Divisione Infrastruttura in merito ad eventuali incidenti ferroviari coinvolgenti merci pericolose;
- progettazione del software INFORID99 alla luce della nuova edizione 1.1.99 del Regolamento del trasporto ferroviario internazionale delle merci pericolose; in particolare nel software è stata prevista la possibilità di compilare il diario di attività dell'impianto allo scopo di effettuare un monitoraggio periodico del traffico dei prodotti a rischio, nonché la possibilità di ottenere rapidamente informazioni sulle limitazioni delle operazioni di manovra di un carro contenente una determinata merce pericolosa.

Nel settore della radioprotezione inoltre è stata garantita la sorveglianza fisica della radiazioni nei seguenti campi:

- a) radiodiagnostico: con il controllo presso la Direzione Sanità degli impianti radiologici e del personale medico e paramedico professionalmente esposto, aggiornando per questi ultimi l'archivio dosimetrico;
- b) industriale: con il controllo di rilevatori di fumo a contenuto radioattivo installati in impianti ad alto valore strategico (sale CED, sale operative di Uffici Movimento, Magazzini Approvvigionamento), nonché nelle navi traghetto;
- c) trasporto materie radioattive: con il controllo dell'attività di trasporto delle materie radioattive a carro (assistenza e sorveglianza fisica trasporto intermodale di combustibile nucleare irraggiato da Oleggio a Cherbourg) e in piccole partite per quanto riguarda l'uso dei magazzini in ambito ferroviario, secondo le prescrizioni del Decreto di Autorizzazione delle F.S. S.p.A. come vettore autorizzato.

B.2 - FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NEL CORSO DELL'ESERCIZIO 1998

Oltre a quanto già evidenziato nelle singole realtà aziendali rientranti nell'area di consolidamento, vengono di seguito riportati, relativamente alla Capogruppo, i seguenti fatti di rilievo manifestatisi nel 1998.

B.2.1 - 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.2.2 - 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.2.3 - 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.2.4 - Nei primi mesi dell'anno 1998 la Società F.S. ha stipulato con la Società Infostrada un importante contratto con cui viene concesso a questa Società, per lo sviluppo di infrastrutture 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.2.5 - 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.2.6. In data 16 luglio 1998 l'Amministratore Delegato della Capogruppo e il Ministro dei Trasporti e della Navigazione 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.2.7 - In data 31.7.98 la Capogruppo ha ceduto la società controllata CIT S.p.A. 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, oltreché l'arresto di perduranti dinamiche fortemente negative dal punto di vista economico e finanziario. Tale plusvalenza è coincidente con quella rilevata, rispetto ai valori di carico della partecipazione, nel bilancio consolidato.

B.2.8 - In data 14.10.98 l'Assemblea della Capogruppo 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 è ridotta quindi da L. 11.636.105.085.376 a L. 5.030.111.889.768. Tale importo è stato poi 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 31.12.1998;
- 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.2.9 - 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, i due seguenti provvedimenti:

- la Capogruppo 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 dell'art. 55 della legge 449/97, 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 legge 277/98 di attuazione della Direttiva Comunitaria 91/440/CEE;

- viene chiarito l'assetto proprietario dei beni iscritti nello stato patrimoniale della Capogruppo. 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 quest'ultima seconda disposizione è in corso di emanazione uno specifico Decreto interministeriale.

B.2.10 - La legge 23.12.1996 n°662 (finanziaria 1997) ha affidato, a decorrere dal 1 gennaio 1997, alla Capogruppo la ristrutturazione delle Aziende in gestione commissariale governativa e la gestione per un periodo massimo di tre anni, dei servizi di trasporto da esse esercitati. Tale ristrutturazione, finalizzata anche alla trasformazione societaria delle gestioni governative, è operata attraverso la predisposizione e l'attuazione di un progetto unitario, articolato in relazione alle caratteristiche funzionali e gestionali delle Aziende interessate. 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.2.11 - ANNO 2000

Sul problema ANNO 2000 la Capogruppo ha già 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.