

Con D.L. 7.3.1991 n.68, l'aliquota I.V.A. sulle tariffe viaggiatori è stata ridotta dal 19% al 9%. Di conseguenza le tariffe ed i supplementi in servizio interno per trasporti superiori a 50 km. hanno subito una riduzione dell'8,4%.

1.4.2 - Tariffe merci

A) Servizio interno

Le tariffe merci hanno subito dal 1° gennaio 1991 un incremento medio del 6%. Tuttavia tale aumento ha avuto riflessi nei prezzi solo nella misura del 3,5-4%, per effetto della politica di vendita caratterizzata, come noto, da accordi particolari con la clientela al fine di mantenere ed eventualmente sviluppare le quote di traffico.

B) Servizio internazionale

A partire dal 1° gennaio 1991 le tariffe merci generali aventi prezzo globale da partenza a destino (ad eccezione della tariffa generale Italia-Benelux, la cui variazione è intervenuta dal 1° aprile 1991), sono state incrementate in misura variabile dal 4% al 6,8% sulla base di decisioni collegiali emerse dal confronto con le Reti interessate.

Pur tuttavia il livello tariffario merci delle FS continua ad essere fra i più bassi rispetto a quello delle altre maggiori Reti ferroviarie europee.

Infatti, facendo un raffronto tra le tariffe merci (non CECA) delle altre reti europee e quelle interne FS si rileva che, per le medie percorrenze (Km. 300-400) ed i carichi medi, il livello dei prezzi ufficiali è più del doppio in Francia e in Svizzera e il 64% in più in Germania.

1.4.3 - Orientamenti di politica commerciale per il 1992

Per 1992 sono previsti adeguamenti nelle tariffe merci interne nella misura dell'8% ed in quelle internazionali, in misura variabile, dal 4% al 7%.

In termini di politica dei prezzi si prevedono invece incrementi articolati per tipologia di traffico, così delineati:

traffico di tipo tradizionale	+ 4,13%
traffico containerizzato	+ 3,99%
traffico combinato strada/rotaia	+ 4,85%

1.5 - SETTORE NAVI TRAGHETTO

Rispetto al 1990 la Flotta ha subito la riduzione di due unità, a seguito delle dismissioni delle Navi Traghetto Tyrsus e Cariddi.

La N/T Riace è fuori servizio per poter eseguire le necessarie riparazioni a causa di un incendio, avvenuto nel novembre 1991, nel locale apparato motore.

Per quanto riguarda gli interventi significativi, di innovazione tecnologica, è da segnalare la trasformazione operata sulla N/T Iginia per il conseguimento della qualifica IAQ2 RINa. Tale modifica ha avuto come conseguenza una riduzione di personale d'equipaggio.

Nel corso del 1991 si è sperimentato il nuovo orario per le navi bidirezionali operanti sullo stretto di Messina impostato su 5 corse per turno anziché 4.

Nello stesso anno si è affrontato lo studio e la definizione delle specifiche tecniche per la costruzione di una nuova nave traghetto per il trasporto di carri ferroviari su tre ponti di carico del tipo della N/T Garibaldi da impiegarsi sulla rotta Civitavecchia-Golfo Aranci.

Per il 1992 è programmata la realizzazione dei lavori di trasformazione sulla N/T Sibari al fine di permettere l'assegnazione anche a questa unità della qualifica IAQ2 RINa.

1.5.1 - Relazione Sardegna

Sulla rotta della Sardegna si è avuto un lieve incremento del numero delle corse effettuate (+0,2%).

Il trasporto del gommato pesante (autocarri + autotreni) ha subito una riduzione del 3,7%, passando da 7.016 unità del 1990 a 6.757.

Anche il numero dei passeggeri traghettati ha subito un decremento pari al 4,5%, passando da 390.384 a 372.805, a conferma del trend negativo iniziato già nell'esercizio 1989.

Nel corso del 1991 si è provveduto a consolidare le novità di marketing introdotte nel 1990, favorendone con una più incisiva campagna pubblicitaria, la penetrazione e la conoscenza del prodotto presso la clientela e i tours operativi.

Per non creare condizioni di disparità di trattamento con la clientela delle N/T Sicilia, anche sulle N/T Sardegna sono stati resi gratuiti i trasporti di bagagli e canoe, surf o altre piccole imbarcazioni caricate sull'auto, purché non eccedano la sagoma del veicolo.

1.5.2 - Relazione Sicilia

Il traffico sullo Stretto di Messina è lievemente aumentato, rispetto al 1990, per quanto riguarda il numero delle corse effettuate (+0,9%), leggera flessione invece si è riscontrata nel numero dei passeggeri traghetti (-2,7%) e nel numero delle autovetture traggiate (-1,5%).

Il trasporto del gommato pesante ha subito un incremento del 2,2%, passando da 191.901 unità del 1990 a 196.072.

Nel corso del 1991 sono state apportate sostanziali modifiche al sistema di vendita dei posti sulle N/T Sicilia. Dal 15 febbraio è infatti entrato in vigore il nuovo testo della TE 203 che disciplina le norme ed i prezzi per il traghettamento dei passeggeri e veicoli sullo Stretto.

Tra le più significative novità introdotte si segnalano:

- la modifica degli scaglioni tariffari delle auto, mirata ad acquisire auto di cilindrata medio/piccola;
- il biglietto a prezzo unico, comprensivo del trasporto passeggeri ed auto al seguito, che ha accelerato notevolmente le operazioni di emissione del recapito di viaggio;
- la possibilità di istituire tariffe promozionali in periodi di bassa stagione;
- l'istituzione di una doppia tariffa "residenti" per la clientela regionale (Sicilia e Calabria) e per quella locale (Messina e Reggio Calabria).

A partire dal 1° agosto infine, per consolidare ed ampliare le quote di traffico auto e passeggeri traghetti dalle FS sullo Stretto, sono stati abilitati alla vendita dei biglietti N/T tutte le stazioni FS e le agenzie di viaggio d'Italia, mentre prima era possibile acquistare il recapito di viaggio per il traghettamento solo presso le gestioni marittime di Reggio Calabria, Villa S. Giovanni e Messina.

Sono stati, inoltre, estesi di validità, anche ai passeggeri che traghettano senza veicolo al seguito, i biglietti a fasce chilometriche in vendita presso tabaccai, giornali, bar ecc.

2 - DATI SINTETICI CONCERNENTI LE LINEE ED IL PARCO

	al 31.12.1990	al 31.12.1991
<u>Consistenza materiale rotabile</u>		
Elettrotreni ed automotrici elettriche	786	824 (1)
Locomotive ed elettromotori	4.195	4.203
Automotrici termiche	1.154	1.137
Carrozze e rimorchi	14.625	14.620 (2)
Carri	102.322	97.507 (3)
Bagagliai, postali e casse mobili	2.932	2.856
totale	126.014	121.147
<u>Consistenza navi traghetto</u>		
- Navi	19	17
<u>Lunghezza della rete ferroviaria esercitata</u>		
- In complesso	Km. 16.066,0	16.066,0
<u>di cui:</u>		
- Doppio binario elettrificato	Km. 5.679,2	5.679,2
non elettrificato	Km. 92,0	92,0
- Semplice binario elettrificato	Km. 3.832,4	3.832,4
non elettrificato	Km. 6.462,4	6.462,4

NOTE:

(1) Di cui n. 5 elettrotreni e 7 automotrici elettriche a garanzia di prestiti Eurofima.

(2) Di cui n. 3.378 carrozze e 101 rimorchi a garanzia di prestiti Eurofima.

(3) Di cui n. 2.585 carri a garanzia di prestiti Eurofima.

3 - IL PERSONALE

3.1 - CONSISTENZA

Grazie al proseguimento del blocco del turn-over ed ai soddisfacenti risultati ottenuti dall'esodo anticipato di personale a seguito della campagna di prepensionamenti avviata dall'Ente, la consistenza di personale è passata, dal 31.12.1990 al 31.12.1991, da n.186.688 a n.170.741 unità, con un decremento pari al 9%. In percentuale tale riduzione ha interessato maggiormente il settore delle stazioni (-12%), del personale tecnico (-11,3%) e del personale viaggiante (-9,1%).

La consistenza al 31.12.91 risulta così determinata:

Consistenza al 31.12.1990	186.688 +
Rettifiche (*)	209 +
Assunzioni 1.1.1991-31.12.1991	488 +
Esoneri anno 1991	4.151 -
Prepensionamenti 1991	11.298 -
Mobilità verso altre Amministrazioni anno 1991	1.195 -

Consistenza al 31.12.1991	170.741
	=====

Parimenti è anche diminuita la consistenza media annua che è risultata pari a 180.055 unità contro le 200.405 del 1990 (-10,2%).

La produttività economica del personale, per l'effetto differenziale dell'aumento delle unità di traffico e della diminuzione della consistenza media di personale pagato, valori figuranti rispettivamente al numeratore ed al denominatore del rapporto di produttività, ha segnato un ulteriore incremento del 14,4% rispetto all'anno precedente, toccando così il valore di 380.997 unità di traffico per dipendente.

3.2 - GLI SCIOPERI NEL 1991 E LORO RIFLESSI SUL TRAFFICO

Nel 1991 l'andamento della conflittualità ha fatto registrare un'ulteriore flessione rispetto all'anno precedente.

* situazioni matricolari revisionate nel corso dell'anno.

I conflitti di lavoro hanno portato nel corso dell'anno ad astensioni per complessive 255.064 ore (-39,6% circa rispetto al 1990), con un totale di 53 scioperi (-25,4%), dei quali 21 si sono verificati nel periodo gennaio-giugno e 32 nel periodo luglio-dicembre.

Dei 53 scioperi suddetti 19 hanno avuto carattere nazionale, 1 intercompartimentale, 17 compartimentale e 16 locale.

Ciò è da porsi anche in relazione ad azioni di sciopero indette da parte di formazioni sindacali nuove, che si pongono come organizzazioni di settore (capi stazione, personale di manovra, personale viaggiante), con l'obiettivo di essere riconosciute come controparti negoziali dell'Ente.

3.3 - ATTUAZIONE 2^a FASE DEL CONTRATTO NAZIONALE DI LAVORO

Sul piano dei miglioramenti economici e professionali in favore del personale, la contrattazione integrativa nel corso del 1991 ha comportato i seguenti aspetti di maggiore rilevanza:

- la rideterminazione di talune competenze accessorie, in stretta connessione con le modifiche concordate all'organizzazione del lavoro di determinati settori;
- la definizione della quota di "salario integrativo" spettante al personale di tutti i settori, contrattata a livello compartimentale e di Sede Centrale, nel rispetto delle cifre medie previste dal C.C.N.L.;
- l'incremento delle "valorizzazioni professionali", quale riconoscimento di una diversa e più qualificata collocazione funzionale/retributiva per tutta una serie di attività e posizioni professionali, determinato attraverso un articolato processo di contrattazione sindacale.

Nel corso del 1991, la lunga attività negoziale ha interessato ulteriori trattative su alcuni aspetti e problematiche di particolare rilevanza, in esito alle quali sono state raggiunte le seguenti intese:

- accordo sull'individuazione dei servizi minimi in caso di astensioni dal lavoro in attuazione della L.146/90 (1.3.91-9.5.91);
- accordo per la definizione della controversia giuridica relativa alla computabilità del periodo del servizio militare (8.5.91);
- accordo di transazione per la definizione del contenzioso relativo alla rivalutazione del compenso per le ore di lavoro straordinario (8.5.91);

- accordo relativo all'approvazione dello Statuto del D.L.F. e annesso Regolamento (14.5.91);
- accordo per la definizione dei criteri relativi all'applicazione dell'art. 14 del C.C.N.L. -Contratto a tempo parziale- (3.7.91);
- accordo riguardante la tutela legale del personale ferroviario (3.7.91);
- accordo quadro per la ripresa di corrette relazioni industriali (sicurezza, contrattazione integrativa, tematiche pensionistiche) (6.11.91);
- accordo settore macchina (sicurezza del lavoro, equipaggio macchina e sperimentazione, logistica, cambi di profilo, mobilità, sperimentazione organizzativa) (8.11.91).

3.4 - ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO

Nel corso del 1991 si sono realizzati profondi cambiamenti nell'organizzazione del lavoro all'interno dell'impresa ferroviaria.

Attraverso il meccanismo della contrattazione integrativa, nell'ottica di un "contratto di scambio" è stato possibile raggiungere i seguenti risultati:

- riduzione dei fabbisogni organici per tutti i settori del personale ferroviario e per l'intera rete;
- realizzazione di una serie di interventi in tema di nuova organizzazione del lavoro che, attraverso l'introduzione di nuove tecnologie e/o figure professionali nonché la razionalizzazione di talune attività e procedure, costituiscono gli strumenti per ottenere recuperi di produttività;
- definizione delle nuove declatorie dei profili professionali, con le quali è stato possibile attuare il superamento della eccessiva parcellizzazione delle mansioni e quindi realizzare una maggiore flessibilità nella utilizzazione della forza del lavoro;
- realizzazione di una politica di "recupero" dei quadri, fondata su nuovi criteri di valutazione e di incentivazione, finalizzata a fare dei quadri degli "uomini d'impresa", profondamente motivati e coinvolti nella concreta attuazione delle strategie dell'Ente.

NOTA INTEGRATIVA

1 - COMMENTO AI RISULTATI DI BILANCIO DELL'ESERCIZIO 1991 - PREMESSA

1.1. CRITERI CONTABILI APPLICATI NELLA REDAZIONE DEL BILANCIO 1991

I principali criteri contabili applicati nella redazione del bilancio, in linea di massima omogenei a quelli applicati lo scorso anno, sono di seguito esposti in linea generale, mentre si rinvia ai commenti delle singole poste di bilancio per gli elementi di dettaglio.

POSTE DI PATRIMONIO NETTO

L'articolazione del patrimonio netto dell'Ente in base all'origine dei fondi pervenuti allo stesso Ente è quella che è sembrata meglio rispondente alle esigenze di trasparenza di bilancio, specie alla luce di quanto disposto da D.L. 26/5/1992, n. 298, che regola anche l'attuazione del trasferimento all'Ente dei beni della ex Azienda Autonoma.

DEBITI A MEDIO E LUNGO TERMINE

I debiti a medio e lungo termine rappresentano le quote capitale residue dei debiti e sono esposti al valore nominale.

I debiti a medio e lungo termine espressi in valuta estera non sono adeguati al cambio vigente alla chiusura dell'esercizio, in considerazione del fatto che il rischio è interamente a carico dello Stato il quale garantisce il rimborso all'Ente delle quote capitale ai cambi vigenti al momento di estinzione delle varie rate.

IMMOBILIZZAZIONI TECNICHE

Beni trasferiti e beni acquistati o costruiti dall'Ente

Le immobilizzazioni tecniche formalmente trasferite (materiale rotabile, navi traghetto, autoveicoli e materiale di esercizio), di cui l'Ente ha acquisito la proprietà, sono valutate al valore di trasferimento; detto valore è stato determinato in base al prezzo di ricostituzione rapportato alla vita residua, e tiene conto dei valori recuperabili attraverso la futura utilizzazione.

Gli incrementi delle immobilizzazioni tecniche realizzati dall'Ente sono valutati al costo che include, oltre ai costi di acquisto dei beni, anche gli eventuali oneri di diretta imputazione ed una quota di spese generali.

Tali incrementi sono comprensivi inoltre delle eventuali spese per migliorie, ammodernamenti e trasformazioni.

In particolare i costi relativi agli interventi di grande riparazione e ristrutturazione ciclica del materiale rotabile, effettuati all'incirca al 20° anno di vita, al fine di prolungare la vita utile migliorandone efficienza, comfort, sicurezza e produttività, sono capitalizzati.

Beni non trasferiti

I beni non formalmente trasferiti (linee, impianti e fabbricati) sono iscritti in bilancio tra i conti d'ordine per il valore di carico dell'ex Azienda di Stato.

L'iscrizione nei conti d'ordine è motivata dal fatto che l'Ente è consegnatario dei beni con l'obbligo di mantenimento del grado di efficienza dei beni stessi.

Gli interventi per riparare e prevenire danni di forza maggiore alle linee ed agli impianti sono invece addebitati al conto economico, tramite stanziamenti ad apposito fondo dal quale si effettuano i prelievi nel momento dell'effettivo intervento. L'utilizzo di tale criterio è dettato dalla necessità di normalizzare nell'arco degli anni i costi derivanti da eventuali maggiori carichi di interventi.

Lavori in corso all'atto della costituzione dell'Ente FS

Da quanto si è esposto in precedenza, si evince che il prolungato mancato trasferimento dei beni porta a ridurre sempre più il significato delle cifre esposte, specie nella voci «Linee ferroviarie e relative pertinenze» e «Fabbricati industriali».

In effetti in queste voci è riportato solo il valore cumulato degli investimenti effettuati nel periodo di gestione dell'Ente, cioè dal 1° 1.1.1986. Manca il valore dei beni al 31.12.1985 -su cui gli investimenti migliorativi sono stati operati- nonché il cumulo dei costi di costruzione o migliorie sostenuti sino a tale data, per lavori terminati nel periodo di gestione dell'Ente.

In definitiva, l'importo iscritto alle voci di «immobilizzazioni tecniche» per lavori terminati nel periodo di gestione dell'Ente non rappresentano né il valore del bene (manca il valore di base a cui sommare i costi incrementativi), né il valore delle opere realizzate, perché manca il cumulo dei costi sostenuti dall'inizio dei lavori al 31.12.1985.

Per migliorare il significato dei dati in bilancio, ci si era proposti di inserire -nel 1991- anche il valore dei lavori in corso al 1° 1.1.1986, per cui il valore di tali immobilizzazioni avrebbe per lo meno rappresentato il valore degli investimenti terminati nel periodo di gestione dell'Ente. Contemporaneamente -anche in vista di una probabile imminenza del trasferimento delle predette immobilizzazioni- si era decisa una nuova classificazione delle stesse.

Il lavoro avrebbe dovuto consistere -quindi- nell'attribuzione dei lavori in corso al 31.12.1985 alle poste di immobilizzazioni già in servizio secondo la nuova classificazione di dettaglio. Eventuali lavori iniziati prima del 1°.1.1986 e non ancora terminati al 1991 avrebbero dovuto essere inclusi nella posta «Immobilizzazioni tecniche in corso».

Purtroppo la parte del lavoro afferente l'attribuzione dei costi di costruzione alle poste di competenza si è rivelata molto più laboriosa del previsto, specie a causa delle frequenti modifiche di organizzazione che hanno reso difficoltoso il reperimento delle informazioni necessarie. Di conseguenza non è stato possibile inserire tutti i valori nelle poste di competenza. Il lavoro viene proseguito nel 1992, il valore globale dei «lavori in corso» inseriti ammonta a 6.410,4 mil.di, la parte già attribuita alle poste di immobilizzazioni ammonta a mil.di 1.555,8, restano da attribuire 4.854,6 mil.di, che sono iscritti nella posta «Immobilizzazioni tecniche in corso».

AMMORTAMENTI

Beni trasferiti e beni acquistati o costruiti dall'Ente

Il costo delle immobilizzazioni (valore di trasferimento o di acquisto), è ammortizzato a quote costanti sulla base di aliquote ritenute rappresentative della presunta vita utile residua dei cespiti e necessarie a fronteggiare il deperimento tecnico ed economico delle stesse.

Le aliquote di ammortamento suddette sono ridotte del 50% per il primo anno di entrata in funzione dei cespiti nel processo produttivo in ragione della loro utilizzazione temporale.

Beni non trasferiti

I beni non trasferiti, in mancanza di titolo di proprietà, non sono assoggettati ad ammortamenti. Tuttavia, in considerazione del fatto che essi hanno partecipato ugualmente al processo produttivo subendone un conseguente deterioramento tecnico ed hanno partecipato alla formazione dei ricavi dell'esercizio, si reputa opportuno accantonare, nel rispetto del principio della correlazione costi-ricavi, quote di mantenimento del grado di efficienza corrispondenti all'importo medio annuo delle spese di rinnovamento dei beni usurati.

Lavori in corso al 31.12.1985 compresi nel valore delle immobilizzazioni

Al valore dei beni inseriti nelle poste ad hoc di immobilizzazioni tecniche è stata applicata una quota di ammortamento per un solo anno, i valori ancora non inseriti nelle poste di competenza sono stati considerati come immobilizzazioni tecniche in corso. Al termine del lavoro di attribuzione e di riclassificazione dei valori si procederà

alla sistemazione definitiva degli ammortamenti, sia per tener conto del valore dei beni e della data di «passaggio» a «immobilizzazioni tecniche», sia per tener conto della nuova classificazione delle immobilizzazioni in infrastruttura.

ANTICIPI A FORNITORI PER INVESTIMENTI

Riepilogano gli anticipi già erogati a fronte di contratti di acquisto di materiali o di appalto per costruzioni, ristrutturazioni ed ampliamenti delle immobilizzazioni tecniche dell'Ente. Tali anticipi, espressi al valore nominale, saranno gradualmente recuperati in sede di fatturazione degli stati di avanzamento dei lavori e dei materiali consegnati.

COSTI ED ONERI DA AMMORTIZZARE

I costi ed oneri da ammortizzare sono relativi a spese ad utilità pluriennale e sono ammortizzati direttamente a deduzione del costo in cinque anni. Nel 1991 questa posta è nulla, in tale anno, infatti, è stata imputata a conto economico l'ultima quota di ammortamento di tali costi.

PARTECIPAZIONI

Le partecipazioni sono valutate, in accordo con le disposizioni dell'art. 2425 del Codice Civile, al valore corrispondente alla quota, di pertinenza dell'Ente, del patrimonio netto risultante dall'ultimo bilancio disponibile della partecipata. Tale valore è rettificato delle perdite accertate in data successiva a quella dell'ultimo bilancio disponibile della partecipata, nonché delle perdite che si presume si manifesteranno nel breve periodo, prima del risanamento economico, mediante iscrizione, nel passivo di bilancio, di apposito fondo svalutazione partecipazioni.

Le partecipazioni acquisite in corso d'anno sono valutate al costo di acquisto. Criterio distinto è adottato per la partecipazione alla Banca Nazionale delle Comunicazioni, il cui valore di carico in bilancio è pari al valore nominale della partecipazione, in considerazione del fatto che, a norma dello Statuto della Banca medesima, in caso di liquidazione, l'attivo netto dovrà essere devoluto ad istituzioni con finalità assistenziali in favore dei ferrovieri. Pertanto la quota di pertinenza dell'Ente sulle riserve della B.N.C. è iscritta, per memoria, nei conti d'ordine alla voce "B.N.C. riserve non disponibili".

RIMANENZE

Le rimanenze di materiali di scorta sono iscritte nello stato patrimoniale a prezzo medio ponderale, valore rettificato con l'iscrizione nel passivo di appositi fondi a copertura di perdite per mate-

riali deteriorati ed obsoleti. L'effettiva svalutazione delle stesse scorte avviene con addebito ai predetti fondi e imputazione al conto economico come utilizzo fondi.

Per quanto riguarda la cosiddetta "scorta tecnica" -cioè materiali di valore rilevante con caratteristiche vicine a quelle delle immobilizzazioni- sono in corso di elaborazione le modifiche alle procedure che dovrebbero consentire l'imputazione del valore di tali materiali fra le immobilizzazioni tecniche.

CREDITI A BREVE TERMINE

I crediti sono esposti al valore nominale, rettificato al presunto valore di realizzo mediante l'iscrizione di apposito fondo svalutazione crediti nel passivo di bilancio.

I crediti in valuta estera sono contabilizzati ai cambi vigenti al momento in cui i crediti sono stati rilevati.

DEBITI A BREVE TERMINE

I debiti sono iscritti al valore nominale, come i crediti a breve termine. I debiti correnti espressi in valuta estera sono prevalentemente convertiti in lire ai tassi ufficiali di cambio in vigore al momento della rilevazione.

CREDITI E DEBITI NEI CONFRONTI DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE E COLLEGATE

E' proceduto l'approfondimento del problema della armonizzazione fra le imputazioni nel bilancio dell'Ente e le imputazioni nei bilanci delle Società controllate, per quanto riguardale partite di debito e credito reciproco.

Per le Società controllate l'esame è stato allargato alla armonizzazione dei piani dei conti e delle procedure, in vista soprattutto dell'obbligo di redazione del bilancio consolidato che andrà in vigore nel 1994.

CREDITI IVA

Anche nell'esercizio 1991 l'IVA passiva, gravata dalle notevoli quote riguardanti gli investimenti, non è stata compensata dall'IVA attiva, di più modesto ammontare.

Pertanto, poichè il fisco non ha effettuato alcun rimborso, l'ammontare complessivo del credito, che a chiusura dell'esercizio 1990 era di 5.968,5 miliardi, è salito a 6.374,8 miliardi alla fine del 1991.

A questi crediti «in conto capitale» vanno aggiunti gli interessi accumulati che ammontano ormai a 2.641,3 miliardi, per cui il credito totale ammonta a 9.026,1 miliardi.

Tuttavia, in vista della sistemazione definitiva della partita che deve avvenire mediante compensazione con i debiti dell'Ente per Pensioni⁽¹⁾, si è ritenuto di dover annullare gli effetti sul conto economico di tali interessi mediante apposito accantonamento al Fondo spese ed oneri diversi.

Tale accantonamento è giustificato dalla eventualità di un mancato riconoscimento degli interessi in discorso, che potrebbe realizzarsi o mediante la cancellazione degli stessi, oppure tramite compensazione con gli interessi che lo Stato dovesse richiedere all'Ente per i debiti relativi al pagamento delle pensioni.

DEBITI VERSO IL TESORO PER IL PAGAMENTO DELLE PENSIONI

Il debito trae origine dal ritardo dei rimborsi al Tesoro, da parte dell'Ente per il servizio di pagamento delle pensioni ai ferrovieri, effettuato dagli Uffici Provinciali del Tesoro. I ritardi nei versamenti trovano riscontro nei problemi di liquidità connessi soprattutto con l'immobilizzo dei crediti IVA, descritti nel paragrafo precedente. Come si è detto, ai sensi della legge questi debiti dovranno essere compensati con i crediti IVA.

A fine esercizio 1991 il debito dell'Ente per tale causa ammonta a 7.046,6 miliardi; superiore, quindi, all'importo dei crediti IVA se si prescinde dagli interessi su quest'ultimo.

RATEI E RISCONTI ATTIVI E PASSIVI

I ratei e i risconti sono determinati, nel rispetto del principio della competenza, secondo oggettivi parametri temporali.

IMPUTAZIONE AI CONTI D'ORDINE DEL MATERIALE EUROFIMA

Si è ritenuto di dover effettuare appropriate scritture nei conti d'ordine al fine di dare adeguato risalto alla particolare condizione giuridica di tale materiale: esso è utilizzato dall'Ente per l'effettuazione del servizio, ma è di proprietà nominale della Società Eurofima sino alla estinzione del prestito.

⁽¹⁾ Vedasi il punto 4 dell'articolo 4 della legge 31 dicembre 1991, n. 415 (legge finanziaria 1992).

PARTITE AFFERENTI I PREPENSIONAMENTI

Dal 1990 ha avuto attuazione il piano di prepensionamenti previsto dalla legge n. 141/1990. Ai sensi di tale legge l'Ente è tenuto a versare all'OPAFS ed al Fondo Pensioni - per ciascun dipendente prepensionato - un importo corrispondente alla somma del contributo che sarebbe a carico del lavoratore e di quello a carico del datore di lavoro. Tali contributi si riferiscono ad un periodo pari a quello di anzianità aggiuntiva accordato a ciascun dipendente prepensionato (massimo 7 anni). La stessa legge accorda all'Ente un contributo una tantum di 600 miliardi, contributo riferito (vedasi ultimo comma dell'articolo 1 della legge) al piano quinquennale di prepensionamenti autorizzato dalla legge stessa.

L'operazione di prepensionamento nelle FS è accompagnata da misure di riorganizzazione per cui avrebbe potuto dar luogo ad imputazione di costi pluriennali da ammortizzare. Tuttavia si è considerato che l'operazione stessa avesse come scopo prevalente quello di eliminare gli effetti di decisioni passate (eccesso di assunzioni), che si sono rivelate non allineate all'obiettivo di economicità della gestione che l'Ente deve ora perseguire.

Di conseguenza il costo totale dell'operazione è imputato prudenzialmente come onere straordinario dell'anno in cui avviene il prepensionamento con contropartita, per i costi che non danno luogo ad immediata erogazione finanziaria, ad una posta di debito.

Il contributo statale di 600 miliardi è stato ripartito sul periodo 1990 - 1992 in proporzione al costo dei prepensionamenti effettuati e programmati nei tre anni. La ripartizione su più esercizi è effettuata mediante imputazione ai risconti passivi.

FONDO IMPOSTE E TASSE

Per la prima volta, nel 1991, viene esposto il Fondo suddetto per l'ammontare presunto delle imposte IRPEG ed ILOR a carico dell'esercizio, relative ai redditi di capitale.

Nei precedenti esercizi, poichè alla data di presentazione del bilancio, i dati della dichiarazione erano certi, si preferiva esporli quali debiti v/l'Erario.

RICLASSIFICAZIONE DI ALCUNE POSTE DEL BILANCIO

Il presente bilancio è stato redatto rispettando in linea di massima l'impostazione dei bilanci degli esercizi precedenti.

Tuttavia, allo scopo di migliorare la trasparenza del bilancio, si è proceduto, in qualche caso, ad una riclassifica dei dati. Correlativamente sono state apportate, ai fini della comparazione, le medesime riclassificazioni al bilancio 1990. Le partite interessate presentano cifre di scarsa rilevanza.

CRITERI APPLICATI PER LA REDAZIONE DEL PROSPETTO DI SITUAZIONE FINANZIARIA (ORIGINE/IMPIEGO DEI FONDI E COMPOSIZIONE DEL CAPITALE CIRCOLANTE)

Nel 1991 si è allegato, per la prima volta, un prospetto su tre pagine (allegato 3) concernente l'origine e l'impiego dei fondi, nonché l'elenco dei componenti della variazione di capitale circolante. I risultati del 1991 sono messi a raffronto con quelli del 1990.

Tale allegato è stato redatto in base allo schema indicato nel «Documento n. 2 della Commissione per la Statuizione dei Principi Contabili».

In particolare le cifre esposte scaturiscono dalle differenze voce per voce fra due Stati Patrimoniali di esercizi contigui, opportunamente rielaborate. Nelle sezioni «origine» e «impieghi» sono riportate le voci che esprimono flussi finanziari la cui manifestazione va oltre i dodici mesi, oppure voci la cui natura è quella di «posta rettificativa» di voci di cui sopra.

Lo schema del Documento n. 2 sopra indicato è stato adattato alla particolare condizione dell'Ente, tuttavia, per non comprometterne la chiarezza, si è ritenuto di non dover stravolgere completamente la struttura di tale schema, anche se i particolari rapporti finanziari Stato/Ente lo avrebbero richiesto. Si è quindi reso necessario aggiungere il nuovo punto 5 alla Relazione, in cui sono illustrati i risultati, utilizzando anche delle tabelle di rielaborazione dei dati.

1.2 - PASSIVITA' POTENZIALI

CONTENZIOSO PER LA RIVALUTAZIONE DEI COMPENSI PER LAVORO STRAORDINARIO DEGLI ANNI DAL 1978 AL 1986

Alla fine del 1990 risultava iscritto, in apposito fondo di bilancio, l'importo di miliardi 412,1 a fronte delle vertenze per la rivalutazione dei compensi per lavoro straordinario svolto dal personale dipendente negli anni dal 1978 al 1986.

I pagamenti effettuati nel 1991, ammontanti a miliardi 190,5, a seguito di vertenze giudiziali definite in primo grado, sono stati addebitati al conto economico e coperti con un corrispondente prelievo dal predetto fondo.

Contemporaneamente tale fondo è stato reintegrato per miliardi 3,1, corrispondenti all'accantonamento operato a carico del conto economico a totale compensazione del ricavo derivante dai rimborsi effettuati, a seguito delle vertenze in discorso, da parte di taluni dipendenti. Pertanto la consistenza del fondo stesso, alla data del 31 dicembre 1991, risulta pari a miliardi 224,7.

Sulla base delle più recenti stime effettuate, tale residuo fondo è da ritenersi congruo.

CONTENZIOSO CON IL MINISTERO DELLE FINANZE CONCERNENTE INADEMPIENZE FORMALI E SOSTANZIALI DELLA EX AZIENDA AUTONOMA E DELL'ENTE

Sono in corso presso la Commissione Tributaria una serie di ricorsi presentati dall'Ente avverso accertamenti di imposte, pene pecuniarie e, in qualche caso, interessi per un importo totale (nella ipotesi che l'Ente risultasse soccombente) di 2.378 miliardi, di cui 1.837,2 quantificati a mezzo cartelle esattoriali esecutive, per le quali l'Ente ha presentato istanza di sospensione. Dei 2.378 miliardi di oneri potenziali, solo 4,1 si riferiscono al periodo di gestione dell'Ente (1986-1989). Taluni ricorsi sono stati accolti in sede di Commissione di primo grado.

In base al principio del «prudente apprezzamento» degli Amministratori, l'Ente dovrebbe procedere all'accantonamento del costo che deriverebbe dalla ipotesi meno favorevole per l'Ente stesso, tuttavia un tale accantonamento non viene operato in quanto:

- ci sono fondati motivi per ritenere che i ricorsi avranno -almeno per la gran parte- esito favorevole per l'Ente;
- tenuto conto della rilevanza delle cifre in gioco, dell'elevato deficit del bilancio dell'Ente e della natura delle partite, l'imputazione dell'accantonamento in parola da un lato toglierebbe significato al risultato del bilancio e, dall'altro, non procurerebbe risorse per far fronte ai costi di una eventuale soccombenza.

1.3 - ERRORI CONTABILI ACCERTATI DOPO LA CHIUSURA DEI CONTI

A scritture di assestamento già effettuate, è stato accertato un errore di imputazione (L. 324.693.209 in meno) nei dividendi. Per un analogo importo risulta sottostimato il credito di imposta. Questo errore contabile darà luogo a rilevazioni nelle scritture relative all'anno 1992.

E' risultato anche che la ripartizione dei ricavi per dividendi fra quelli derivanti da «società controllate e collegate» e quelli derivanti da «altre società» non risulta perfettamente in linea con la definizione di cui all'art. 1 del D. Lgs. 9 aprile 1991, n. 127. Questo mancato allineamento non riguarda le altre partite concernenti le partecipazioni.