

l'obbligo di fatturazione contestuale, contrariamente a quanto ritenuto dalla Società FS che ha configurato la fattispecie quale prestazione di servizi.

Anche in ordine a tale provvedimento la Società FS si è opposta assumendo le conseguenti formali iniziative.

A fronte delle predette pretese del Fisco, la Società non ha ritenuto di dover procedere ad alcun accantonamento in bilancio, non mancando di precisare nella nota integrativa le motivazioni relative.

Indagini giudiziarie in corso

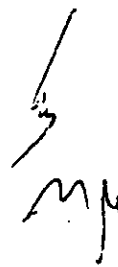
Nella relazione sulla gestione viene segnalato che, ai procedimenti penali in precedenza avviati nei confronti di Amministratori, dirigenti e dipendenti della Società, altri si sono aggiunti nel corso del 1997.

In ottemperanza a quanto deliberato dal Consiglio d'Amministrazione nella seduta del 13/6/1997, la Società si è avvalsa della facoltà prevista dall'art. 90 c.p.p.; inoltre, nei casi in cui vi sono già state udienze preliminari, si è costituita parte civile.

In merito alla nota vicenda connessa all'anticipo da parte della F.S. S.p.A. delle spese legali per la difesa in giudizio dell'ex Amministratore Delegato, si sottolinea che, anche sulla base dei rilievi formulati dall'Organo di controllo nei propri verbali n. 85 del 20.2.97 e n. 110 del 27.1.98, il Consiglio d'Amministrazione ha deliberato, nella seduta del 2.2.98, l'avvio dell'azione volta al recupero delle somme a suo tempo anticipate.

Si evidenzia che al riguardo, a seguito di una denuncia di danno erariale, è stato aperto un procedimento istruttorio dalla Procura Regionale presso la Corte dei Conti per il Lazio (cfr. verbale n.120 del 3.6.98).

Il Collegio Sindacale, composto dal Presidente Dr. Mario Vincenti e dai Sindaci effettivi Prof. Avv. Serafino Gatti e Prof. Dr. Santo Rosace giusta



nomina dell'Assemblea ordinaria F.S. del 5.1.1996, precisa inoltre di aver partecipato a tutte le riunioni dell'Assemblea ordinaria (n.2) e del Consiglio di Amministrazione (n.19) tenutesi nel corso del 1997.

Ha compiuto con il sistema della campionatura, nel corso dell'esercizio, verifiche periodiche in vari settori aziendali, non mancando di effettuare riscontri sulla contabilità aziendale e verificandone la conformità alla normativa vigente.

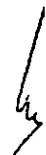
Ha altresì proceduto a controlli ed ispezioni, esercitando i poteri previsti dall'art. 2403 c.c..

I risultati delle verifiche, delle ispezioni e dei controlli eseguiti con le suddette modalità operative e gli eventuali relativi rilievi sono stati verbalizzati nel corso di apposite specifiche sedute (n.25) ed annotati nel libro delle adunanze e delle deliberazioni del Collegio Sindacale di cui all'art. 2421, n° 5, del Codice Civile.

Nel corso di tali verifiche non ha individuato puntuali e concreti elementi conoscitivi tali da comportare, all'attualità, apprezzabili dubbi circa il generale grado di affidabilità del sistema amministrativo-contabile societario ed il conseguente livello di attendibilità dei dati che da esso rivengono ai fini delle informazioni di bilancio.

Circostanza, questa, che appare anche confortata dalla considerazione che, così come rilevato anche in sede di Relazione al bilancio 1996, il complessivo andamento del sistema in disamina, quale desunto dalle indicazioni della Società di revisione, non ha fatto registrare, per l'esercizio 1997, inversioni del precedente trend positivo.

Nel corso dell'esercizio 1997, il Collegio Sindacale ha inoltre curato, ai



sensi dell'art.2385, n.3, cod.civ., la pubblicità legale connessa agli avvicendamenti (cessazione e nuove nomine) nella carica di Consigliere d'Amministrazione, secondo quanto deliberato dall'assemblea ordinaria della F.S. S.p.A. del 28.1.1997.

Si evidenzia, ancora, che dopo la chiusura dell'esercizio la composizione dell'Organo di controllo è mutata a seguito delle dimissioni rassegnate, in data 20.2.98, dal Prof. Avv. Serafino Gatti, al quale è dapprima subentrato il Sindaco supplente Prof. Ugo La Cava e successivamente il Prof. Umberto Bertini, nominato Sindaco effettivo dall'Assemblea dei Soci tenutasi il giorno 8.4.1998, che ha altresì confermato nella carica di Sindaco supplente lo stesso Prof. La Cava.

Il Collegio dà, inoltre, atto che la Società di certificazione KPMG non ha segnalato alcun fatto censurabile, anche in occasione delle ripetute consultazioni informali finalizzate all'esame propedeutico dei profili gestionali interessanti il predetto bilancio.

Qualora tuttavia fatti nuovi venissero rilevati successivamente alla redazione della presente relazione, la Società di revisione non mancherà di informarne tempestivamente il Collegio, che si riserva di formulare eventuali comunicazioni orali in Assemblea anche sulla base della prescritta relazione sul bilancio d'esercizio della Società medesima.

Signori Azionisti,

Alla luce di tutto quanto precede, il Collegio ritiene che il bilancio, così come redatto dal Consiglio di Amministrazione nei termini di cui allo stato patrimoniale, al conto economico ed alla nota integrativa, possa ricevere ulteriore corso per essere sottoposto alle positive determinazioni di vostra



competenza.

Roma, 11 Giugno 1998

IL COLLEGIO SINDACALE

(Dr. Mario VINCENTI - Presidente)

Vincenti

(Prof. Dr. Santo ROSACE - Sindaco effettivo)

Santo Rosace

(Prof. Umberto BERTINI - Sindaco effettivo)

U. Bertini

Ch

BOGI AUTORIZZATIVE	ISTITUTO MITUANTE	DURATA IN ANNI	IMPORTO NOMINALE	TASSO	PAGAMENTO DEGLI INTERESSI	DEBITO RENDUO	DA AMMORTIZZARE	CAMBIO DI ASSUNZIONE	CONTOVALORE	CAMBIO DEL 31/12/87	CONTOVALORE
	1991 2001										
17/81 30% re 420.000.000.000 41/86 PIT 16,0000% re 233.333.400.000 8/10/86 RBN 20% re 280.000.000.000 3/85/90 A.V. 33,3334% re 698.898.800.000	Pod. Ist. di Finanziari: CREDIOP IMI BANCA DI ROMA COMIT B.N.L. INTERBANCA CARIPLO CREDITO IT. M.P.S. 1983/1988	3 anni	re 1.500.000.000.000	Media aritmetica tra RENDISTATO e REBOR a tre mesi + (0,75 p.p.) spread sem. 0,85 p.p. Per la prima scadenza 31/01/1984 tasso di prelievo di conversione al 8,50% semestrale	semestrale 31/01 - 31/07	29/07/1988	re 1.400.000.000.000 re 150.000.000.000 re 150.000.000.000 re 150.000.000.000 re 150.000.000.000 re 200.000.000.000 re 150.000.000.000 re 150.000.000.000 re 150.000.000.000	1,000	1.400.000.000.000	1,000	1.400.000.000.000
17/81 - re 313.894.370.000 41/81 - re 16.688.800.000 8/10/81 - re 284.470.338.887 P.L. - re 241.845.280.303 8/88 - re 233.333.400.000	Pod. Ist. di Finanziari Banca Agricola Banca di Roma 1988/1988	3 anni	re 1.200.000.000.000	REBOR a tre mesi spread 0,15	trimestrale	15/05/1989	re 1.200.000.000.000	1,000	1.200.000.000.000	1,000	1.200.000.000.000
									9.383.659.539.385		9.488.644.633.480



[Handwritten signature]

Relazione della società di revisione sul bilancio di esercizio

All'Azionista della
Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti
e Servizi per Azioni

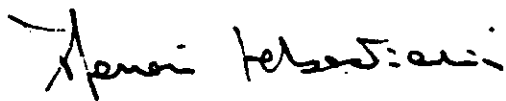
- 1 Abbiamo assoggettato a revisione contabile il bilancio d'esercizio della Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni - al 31 dicembre 1997.
- 2 Il nostro esame è stato svolto secondo gli statuiti principi di revisione e, in conformità a tali principi, abbiamo fatto riferimento alle norme di legge che disciplinano il bilancio d'esercizio, interpretate ed integrate dai corretti principi contabili enunciati dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri. I bilanci di alcune società controllate e collegate sono stati esaminati da altri revisori che ci hanno fornito le loro risultanze. Il nostro giudizio, espresso in questa relazione, per quanto riguarda importi delle partecipazioni che rappresentano circa il 24% e lo 0,3%, rispettivamente, delle partecipazioni iscritte in bilancio e del totale attivo, è basato anche sulla revisione svolta da tali revisori.
- 3 Il bilancio presenta a fini comparativi i valori dell'esercizio precedente. Per il giudizio sul bilancio dell'esercizio precedente si fa riferimento alla nostra relazione emessa in data 26 giugno 1997.
- 4 A nostro giudizio, il sopra menzionato bilancio nel suo complesso è stato redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria ed il risultato economico della Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni - per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 1997, in conformità alle norme che disciplinano il bilancio d'esercizio, richiamate nel secondo paragrafo.
- 5 Esponiamo i seguenti richiami dell'informativa contenuta nella nota integrativa:
 - 5.1 Come indicato nella nota integrativa le immobilizzazioni materiali sono iscritte in bilancio in base ai valori determinati dal Ministero del Tesoro ai sensi della legge 292/93 ed ai costi sostenuti per le acquisizioni successive alla trasformazione in società.



- 5.6 Come negli esercizi precedenti, la società ha imputato a preesistenti riserve di patrimonio netto l'onere per l'imposta patrimoniale dovuta per l'esercizio 1997, al netto di una rettifica dello stanziamento di quella dovuta per l'esercizio 1996, così come consentito dalla legge n. 461/1992 e successive disposizioni. Per tale aspetto, nell'espressione del nostro giudizio abbiamo fatto riferimento alla suddetta norma speciale ancorché in conflitto con la disciplina generale del bilancio che prevede l'imputazione di tale onere al conto economico dell'esercizio. Quest'ultimo trattamento contabile avrebbe comportato un peggioramento del risultato dell'esercizio di L506 miliardi senza effetto sul patrimonio netto.
- 5.7 La Società detiene partecipazioni di controllo e, in ottemperanza alla vigente normativa, ha redatto il bilancio consolidato di Gruppo. Tale bilancio rappresenta un'integrazione del bilancio d'esercizio ai fini di un'adeguata informazione sulla situazione patrimoniale, finanziaria ed economica della società e del Gruppo. Il bilancio consolidato è stato da noi esaminato e lo stesso, con la relativa relazione della società di revisione, viene presentato contestualmente al bilancio d'esercizio.

Roma, 22 giugno 1998

KPMG S.p.A.



Fabrizio Iannoni Sebastianini
Socio



GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

**BILANCIO CONSOLIDATO
AL 31/12/1997**

RELAZIONE SULLA GESTIONE

FERROVIE DELLO STATO

Società di trasporti e servizi per azioni

Relazione sulla gestione

Bilancio Consolidato al 31/12/1997

Signori Azionisti,

con il 31 dicembre 1997 viene presentato il quarto bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato che espone la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica di tutte le imprese che rientrano nell'area di consolidamento.

Il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo, che è stato nominato l'8 febbraio 1998, ha provveduto a redigere tale documento sulla base degli accadimenti aziendali, riferiti all'intero Gruppo, verificatisi in vigenza del precedente Organo Amministrativo; sono state inoltre apportate tutte le scritture di integrazione e rettifica richieste dal Decreto legislativo 127/91, in ordine alla redazione del bilancio consolidato.

Com'è noto, la predisposizione del bilancio consolidato costituisce momento fondamentale per presentarVi, oltre ai dati quantitativi di bilancio, 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. 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 7.521.555 milioni contro i 3.896.289 milioni del 1996.



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

Per la maggior parte dei Paesi industriali, il 1997 è stato caratterizzato da un rafforzamento delle economie reali. Il prodotto lordo mondiale ha segnato una crescita media del 3,2% nei confronti del 1996, per effetto dell'accelerazione registrata nei paesi industriali e del ridimensionamento nei ritmi di crescita delle economie in via di sviluppo, in particolare di quelle dell'estremo oriente.

Anche nell'Unione Europea, nel corso del 1997, la crescita economica ha accelerato il passo: il PIL è cresciuto del 2,5% rispetto all'1,7% dell'anno precedente.

Per l'Italia, gli indicatori economici degli ultimi mesi del '97 confermano che l'economia è in moderata ripresa e che si sta consolidando; pertanto, può dirsi superata la fase di stagnazione che aveva caratterizzato tutto il 1996 ed i primi mesi del 1997. Secondo l'ISCO, la stima di crescita del PIL nel 1997 si aggira intorno all'1,5%, valore tuttavia più basso rispetto a quello degli altri partner europei in quanto risente ancora del basso profilo del PIL del 1996 che, in quell'anno, aveva fatto registrare una crescita di appena lo 0,7% sull'anno precedente.

La dinamica del PIL nel corso del 1997 ha segnato una forte accelerazione nel secondo trimestre, per poi stabilizzarsi su ritmi dell'ordine del 2% su base annua, confermando così che il tasso di crescita della nostra economia si sta avvicinando a quello dei maggiori paesi europei.

Alla crescita del PIL ha contribuito in modo determinante, oltre che la ripresa delle esportazioni (+5,7% rispetto al 1996) - influenzate da una più favorevole congiuntura europea e dall'accelerazione del commercio internazionale (+6,3%) -, anche il profilo evolutivo della domanda interna totale che ha segnato una crescita del 2% sul 1996.

L'attività produttiva, nel 1997, sulla spinta del rilancio del settore automobilistico, si è gradatamente rafforzata ed ha interessato la maggior parte dei comparti industriali. L'indice della produzione industriale in media annua è cresciuto del 2,2% sul 1996.

Nel 1997 è proseguito, sul fronte dei prezzi, il processo deflazionistico in atto fin dagli ultimi mesi del 1995: il tasso di crescita dei prezzi al consumo che a gennaio era pari al 2,6%, a dicembre è risultato dell'1,5%, annullando così il differenziale di inflazione nei confronti dei principali paesi europei. L'inflazione in media annua si è attestata all'1,7%.

Profillo evolutivi del Gruppo e strategie

Nel corso degli ultimi 18 mesi, la Capogruppo ha avviato un processo di razionalizzazione e semplificazione del proprio portafoglio partecipativo. 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).

Si sottolinea che la Capogruppo ha partecipazioni in oltre 150 società controllate e partecipate (direttamente o indirettamente), di cui una quota significativa è definibile "non strategica" o comunque esterna al core business dell'azienda: su alcune sono già state avviate negoziazioni per la cessione, o sono state avviate procedure di liquidazione e fusione.

Accanto a questo percorso di focalizzazione e semplificazione del sistema delle partecipazioni, si è dato avvio ad un processo di semplificazione delle attività e dei business svolti all'interno della stessa FS, anche finalizzato alla liberazione di risorse finanziarie. La cessione del ramo d'azienda dell'informatica e degli asset connessi con le telecomunicazioni rappresentano due esempi di questo orientamento strategico, che potrà trovare altre forme di applicazione nel prossimo futuro.

In tale quadro strategico si inseriscono le iniziative di riassetto del portafoglio societario del gruppo attivate nel corso dell'esercizio 1997 (e nel corso dei mesi successivi alla chiusura dell'esercizio), che vengono di seguito enunciate:

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

- In data 27.6.1997, come da delibera del C.d.A. del 23.1.1997, la FS S.p.A. ha proceduto all'acquisto delle azioni possedute da ITACA in FS CARGO S.p.A., che pertanto risulta appartenere totalmente ad FS;
- in data 11.12.1997 il C.d.A. ha deliberato la cessione della partecipazione del 40% in "Centro Riabilitazione S.p.A." al socio Fides Medica, perfezionata il 30.3.1998;
- in data 26.11.1997 il C.d.A. ha deliberato la cessione della partecipazione del 40% in "Centro diagnostico S.p.A." al socio CIDIFIN S.r.l., perfezionata il 23.1.1998;
- in data 31.1.1997 è stata ceduta la partecipazione del 40% in E.C.P. - European Consultant Partnership S.p.A. alla società ITC&P S.p.A.;
- in data 11.4.1997 è stata ceduta la quota di maggioranza (61%) in T.S.F. - Tele Sistemi Ferroviari S.p.A. alla FINSIEL S.p.A.;
- in data 31.7.1997 è stata acquisita la quota di partecipazione in S.A.P. S.r.l. detenuta dal socio di minoranza; pertanto attualmente FS detiene l'intero capitale;
- in data 10.12.1997 le rispettive assemblee hanno approvato il bilancio finale di liquidazione alla data del 20.10.1997 delle 18 società Immobiliari;
- in data 23.1.1997 è stata posta in liquidazione la società Urbana S.p.A.; il bilancio finale di liquidazione alla data del 20.3.1998 è stato definitivamente approvato il 17.4.1998;
- in data 20.3.1997, come da delibera dell'Assemblea straordinaria, è stata posta in liquidazione la Società Efeso S.p.A., con effetto dall'1.4.1997;
- in data 12.11.1997 è stata costituita la società I.T.F. - Italiana Trasporti Ferroviari S.r.l., avente per oggetto sociale l'esercizio del trasporto ferroviario passeggeri a media e lunga percorrenza sulla rete ferroviaria esistente nonché sulla rete ferroviaria ad Alta Velocità.

2. Gruppo FS CARGO

- Si è conclusa l'operazione di fusione per incorporazione della Società ITACA S.p.A. in FS CARGO S.p.A. Al fine di realizzare detta operazione, la FS CARGO S.p.A. ha preventivamente proceduto all'acquisto della residua quota di partecipazione detenuta da terzi, acquisendo così l'intero capitale sociale;
- in data 25.2.1997 è stata posta in liquidazione la società Omnia Express Sardegna S.r.l.

Ala



3. Gruppo Metropolis

- In data 18.6.1997 Metropolis S.p.A. ha acquisito da FS le società Immobiliare FS Lombardia S.r.l. e Immobiliare FS Lazio S.r.l., quest'ultima successivamente incorporata in Metropolis S.p.A.;
- in data 28.4.1997 è stata posta in liquidazione la Società SEST S.p.A.

4. Gruppo SOGIN

- Si è proceduto alla fusione per incorporazione della società Meridional Tours S.p.A. in Sogin S.r.l.;
- è stato redatto il bilancio finale di liquidazione alla data del 22.12.1997 della Società SNAT 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 FS

Nel 1997 il settore dei trasporti, dopo un anno di sostanziale stagnazione, ha manifestato, in sintonia con il moderato intensificarsi del commercio internazionale e del recupero dell'attività economica, segnali di ripresa evidenziando risultati positivi specialmente nel comparto merci.

Per la Capogruppo, l'anno appena trascorso si è chiuso con risultati di segno diverso per il settore viaggiatori e per quello merci.

Il primo infatti, dopo tre anni di progressiva espansione, ha segnato una flessione dell'1,6% sul 1996, sulla quale possono aver influito la notevole crescita delle immatricolazioni di nuovi autoveicoli, sulla spinta delle agevolazioni alla rottamazione, nonché gli incidenti di Piacenza e Roma Casilina. Per quanto riguarda la lunga percorrenza, sulla clientela ha influito negativamente anche la flessione nel livello della puntualità dei treni viaggiatori mentre, per il trasporto locale, vanno evidenziate, oltre alle difficoltà incontrate dai sistemi di trasporto pubblico a riscontrare livelli di domanda raggiunti agli inizi degli anni '90, anche il taglio del 3% nell'offerta, ancorché quest'ultimo fenomeno abbia riguardato i treni a bassa frequentazione.

Va altresì rilevato che anche per le altre principali reti ferroviarie europee il traffico dei viaggiatori/Km nel 1997 è stato caratterizzato da una fase di stagnazione. Infatti, dai dati provvisori riferiti ai primi nove mesi si rileva che per l'insieme delle reti aderenti all'Unione Europea i viaggiatori trasportati sono scesi dello 0,6%, mentre in Italia sono diminuiti dell'1,6%.

Per contro, il settore merci, dopo aver registrato un avvio d'anno debole, successivamente grazie all'intensificarsi del commercio internazionale e della ripresa dell'attività produttiva interna, specialmente in settori ad alta vocazione ferroviaria e grazie anche agli sforzi della Capogruppo ha registrato a fine anno una crescita dei volumi trasportati del 9,1% sull'anno precedente.

Per un confronto tra modalità di trasporto, focalizzando l'attenzione al solo comparto autostradale (mercato questo più direttamente confrontabile con quello FS), i veicoli/Km del "gommato leggero" che hanno percorso le nostre autostrade si sono accresciuti rispetto al 1996 del 3,2%; mentre più elevato è stato il tasso di sviluppo dei veicoli/Km "pesanti" che sono aumentati del 4,2%, tasso comunque ben al di sotto della crescita del volume trasportato per le merci per ferrovia.

Ad ogni modo il gap da recuperare resta ancora notevole; infatti nel 1996, ultimo anno per il quale si dispone di dati sul trasporto stradale, le tonnellate/km trasportate dal vettore stradale sono state 175,5 miliardi a fronte di un traffico merci della Capogruppo pari a 23,3 miliardi di tonnellate/km.



Andamento della gestione nei settori in cui opera la Capogruppo FS

Nel 1997 il prodotto globale venduto dalle FS, espresso dalla somma dei viaggiatori/Km e delle tonnellate/Km, nonostante la flessione nel traffico viaggiatori, ha raggiunto il suo massimo storico con 74,9 miliardi di UT (Unità di Traffico); nel 1996 le UT sono state 73,6 miliardi.

Settore passeggeri

Nel 1997 i viaggiatori/Km sono stati 49,5 miliardi con una flessione dell'1,6% sull'anno precedente, ritornando così ai volumi di traffico del 1995.

Nello stesso anno i viaggiatori trasportati sono stati 461 milioni, con un calo, anche in questo caso, dell'1,6% rispetto al 1996, ancorché la percorrenza media di un viaggiatore sia rimasta pressoché invariata (107 Km).

I viaggiatori/Km dei treni classificati a lunga percorrenza sono stati il 56,6% del totale, mentre quelli del trasporto metropolitano ed interregionale sono stati il 43,4% del totale.

Gli introiti tariffari nel 1997 sono ammontati a 3.524 miliardi di lire (corrispondenti ad un introito medio per viaggiatore/Km di 71,2 lire, contro le 69,7 lire del 1996).

Con decorrenza 1° marzo '97 le tariffe viaggiatori sono aumentate in media del 2,5%, tuttavia la contrazione registrata nella domanda, di cui già si è fatto cenno, ha fatto sì che gli introiti complessivi risultassero pressoché invariati rispetto al 1996 (+0,5%).

Inoltre nel 1997 i viaggiatori sui treni "ETR-Pendolino" e da giugno su treni "EUROSTAR" sono più che raddoppiati; in particolare i viaggiatori che hanno utilizzato questi treni sono passati da 3.347.724 del 1996 (di cui 890.115 in 1^a classe) a 6.916.720 (di cui 1.715.798 in 1^a classe) del 1997, per il cambiamento del mix del servizio offerto.

Tale aumento, infatti, è da porre in relazione all'incremento dell'offerta del servizio, in particolare all'introduzione dei nuovi ETR 500 - Eurostar Italia - utilizzati su relazioni prioritarie al posto di treni Intercity. Complessivamente nel 1997 sono stati prodotti 11,5 milioni di treni/Km Eurostar contro i 6,4 milioni dell'anno precedente, con un aumento dell'offerta di circa l'80%.

Il cambiamento nel mix del servizio offerto ha lasciato sostanzialmente invariato il volume di traffico; infatti, i viaggiatori/Km con treni Eurostar, Intercity ed Eurocity sono cresciuti dello 0,4% rispetto al 1996. Il passaggio quindi ad un prodotto a prezzi più elevati, sia pure di qualità superiore, non ha portato una diminuzione del volume totale della domanda servita con le due tipologie di prodotto. Di segno negativo, invece, l'andamento del traffico notte (-5,6%), fenomeno comune alle reti europee, che pone problemi di riposizionamento strategico in questo segmento, che rappresenta circa il 35% del traffico passeggeri sulle distanze medio-lungo percorso.

Nel complesso non è stato possibile sfruttare tutte le potenzialità a causa di una serie di fattori limitativi, quali la capacità dell'infrastruttura di sopportare il traffico, lo stato e la disponibilità dei mezzi e, non ultimi, gli scioperi che si sono verificati nel corso dell'anno.

Settore merci

La più vivace dinamica della produzione industriale e i buoni livelli toccati negli scambi con l'estero hanno sostenuto ed incrementato nel corso dell'anno il traffico merci per ferrovia.

Le tonnellate/Km trasportate nel 1997 hanno registrato un valore di 25,4 miliardi, con un aumento del 9,1% sul 1996, superando così di circa il 6% il precedente massimo valore di volume del 1995, in cui erano stati toccati 24 miliardi di tonnellate/km.

Le tonnellate trasportate in conto pubblico sono state 82,7 milioni (+8,3% sul 1996) e la percorrenza media di una tonnellata, pari a 307,5 Km, ha evidenziato un lieve aumento rispetto all'anno precedente.

Di pari passo con gli incrementi del traffico sono aumentati, nella stessa misura, anche gli introiti del settore merci che, a fine anno, sono ammontati a 1.514 miliardi di lire (comprensivi di 124 miliardi relativi al trasporto postale); l'introito medio a tonnellata/Km è rimasto pertanto pressoché invariato rispetto al 1996.

Nell'analisi per tipologia di traffico si rileva, in termini di tonnellate/Km, la forte impennata del traffico interno (+12,1%), da mettere in relazione al buon andamento della produzione industriale. L'incidenza del traffico merci interno sul totale a fine 1997 sfiora il 51% e, rispetto al 1990, ha guadagnato otto punti percentuali a scapito del traffico internazionale.

Il favorevole scenario internazionale, caratterizzato da una crescita generalizzata delle maggiori economie e da una progressione della domanda internazionale, ha determinato notevoli aumenti di traffico nelle tonnellate/Km in importazione ed esportazione che sono cresciute rispettivamente dell'8,8% e dell'1,4% nei confronti dell'anno precedente.

Anche nel 1997 è perdurato il forte sbilanciamento dei flussi di import/export, dove le importazioni rappresentano esattamente il doppio delle esportazioni.

Nell'analisi del traffico per modalità buone performance sono state raggiunte dal traffico combinato e da quello tradizionale anche se il primo registra tassi di crescita quasi doppi rispetto a quelli del traffico tradizionale (rispettivamente 13% e 5,5%). Sul totale delle tonnellate/Km il traffico combinato, che nel 1997 si è attestato a 9.460 milioni di tonnellate/km, rappresenta il 37,2% del totale; nel 1990 tale traffico incideva solo per il 25%.

Pertanto, nonostante i grandi sforzi profusi, non si sono potute cogliere fino in fondo le obiettive potenzialità, a causa della rigidità aziendale e delle difficoltà nelle relazioni industriali.

Risorse umane del Gruppo

Anche nell'esercizio in esame è proseguita l'opera di contenimento degli organici presenti nel Gruppo. Al 31 dicembre 1997 la consistenza è risultata di 123.476 unità (3.313 in meno rispetto al 31 dicembre 1996); al contempo la consistenza media annua è stata di 125.674 unità (rispetto alle 127.248 del 1996).

Con specifico riferimento alla Capogruppo FS si evidenzia che dagli inizi del 1990 alla fine del 1997 il numero dei dipendenti FS si è ridotto di 86.406 unità, di cui circa 63.000 purtroppo mediante lo strumento indifferenziato dei prepensionamenti (legge 141/90) attuato nell'arco degli anni dal 1990 al 1995, strumento che ha portato al depauperamento di professionalità significative per la Capogruppo. Nel 1997 inoltre è proseguito il ricorso ad un programma di esodi incentivati il quale, congiuntamente alle scadenze programmate dalla riforma pensionistica, ha interessato 3.288 unità.

A seguito del combinato effetto dell'aumento del traffico ferroviario e del progressivo calo nella consistenza del personale, la produttività "tecnica" del lavoro (quella cioè che fa riferimento alle quantità di prodotto vendute pro-capite, misurata in termini di Unità di Traffico per addetto) è stata di 613.073 UT per dipendente; si è così raggiunto un livello di produttività fra i più alti fra quelli fatti registrare dalle principali reti ferroviarie europee (migliore di quello delle ferrovie tedesche). Purtroppo, il risultato economico rimane negativo a causa del maggior costo unitario del lavoro. Il definitivo risanamento richiederà pertanto opportuni interventi su questo fronte.

Nel 1997 la produttività "tecnica" del lavoro, (produzione offerta pro-capite, misurata in termini di tonnellate/Km lorde per addetto) è stata di 935 mila TKBR per dipendente (2,3% sul valore del 1996).

