ATTI PARLAMENTARI

XIV LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XV**
n. **70**

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

AL PARLAMENTO

sulla gestione finanziaria degli Enti sottoposti a controllo in applicazione della legge 21 marzo 1958, n. 259

FERROVIE DELLO STATO S.p.A.

(Esercizi 1999 e 2000)

Trasmessa alla Presidenza il 2 marzo 2002

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

INDICE

Determinazione della Corte dei conti n. 17/2002 del 23 aprile 2002 ..... *Pag.* 5

Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria delle Ferrovie dello Stato S.p.A., per gli esercizi 1999 e 2000 ..... » 9

DOCUMENTI ALLEGATI

Esercizio 1999:

Relazione amministrativa ..... » 87

Relazione del Collegio dei sindaci ..... » 253, 401

Relazione della Società di revisione ..... » 262, 405

Bilancio consuntivo ..... » 155

Bilancio consolidato ..... » 265

Esercizio 2000:

Relazione amministrativa ..... » 411

Relazione del Collegio dei sindaci ..... » 577, 727

Relazione della Società di revisione ..... » 583, 731

Bilancio consuntivo ..... » 475

Bilancio consolidato ..... » 587

DETERMINAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

Determinazione n. 17/2002.

LA CORTE DEI CONTI

IN SEZIONE DEL CONTROLLO SUGLI ENTI

nell'adunanza del 23 aprile 2002;

visto il testo unico delle leggi sulla Corte dei conti approvato con regio decreto 12 luglio 1934, n. 1214;

vista la legge 21 marzo 1958, n. 259;

vista la legge n. 210 in data 17 maggio 1985, con la quale la Ferrovie dello Stato S.p.A. è stata sottoposta al controllo della Corte dei conti;

visti i bilanci di esercizio della S.p.A. suddetta relativi agli esercizi finanziari 1999 e 2000, nonché le annesse relazioni del Consiglio di amministrazione e del Collegio dei sindaci;

esaminati gli atti;

udito il relatore Consigliere dottor Adolfo Teobaldo De Girolamo e, sulla sua proposta, discussa e deliberata la relazione con la quale la Corte, in base agli atti ed agli elementi acquisiti, riferisce alle Presidenze delle due Camere del Parlamento il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della S.p.A., per gli esercizi 1999 e 2000;

ritenuto che, assolto così ogni prescritto incombente, possa, a norma dell'articolo 7 della citata legge n. 259 del 1958, darsi corso alla comunicazione alle dette Presidenze, oltre che dei bilanci di esercizio – corredati delle relazioni degli organi amministrativi e di revisione – della relazione come innanzi deliberata, che alla presente si unisce perché ne faccia parte integrante;

PER QUESTI MOTIVI

comunica, a norma dell'articolo 7 della legge n. 259 del 1958, alle Presidenze delle due Camere del Parlamento, insieme con i bilanci per gli esercizi 1999 e 2000 – corredati delle relazioni del Consiglio di amministrazione e del Collegio dei sindaci – della Ferrovie dello Stato S.p.A., l'unita relazione con la quale la Corte riferisce il risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria della Società medesima.

ESTENSORE
Adolfo T. De Girolamo

PRESIDENTE
Luigi Schiavello

Depositata in Segreteria il 2 maggio 2002.

IL DIRIGENTE SUPERIORE
(Dr. Cataldo Potenzi)

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

RELAZIONE SUL RISULTATO DEL CONTROLLO ESEGUITO SULLA GESTIONE FINANZIARIA DI FERROVIE DELLO STATO S.P.A. PER GLI ESERCIZI 1999 E 2000

S O M M A R I O

1. – Premessa ..... *Pag.* 13

2. – Le vicende societarie ed il quadro istituzionale di riferimento ... » 13

3. – Il Gruppo F.S., la sua articolazione e le principali aree di intervento ..... » 19

4. – Organizzazione societaria e *corporate governance* ..... » 24

5. – La programmazione dell'attività e l'intervento pubblico sul servizio ..... » 27

6. – L'andamento dei principali settori operativi di F.S. S.p.A. ..... » 35

7. – Le risorse umane ed i relativi costi ..... » 38

8. – Vicende giudiziarie e legali ..... » 44

9. – I risultati economico-finanziari della gestione di Ferrovie dello Stato S.p.A. ..... » 47

9.1 – Notazioni generali e di sintesi. Il Fondo di ristrutturazione di cui alla legge n. 448 del 1998 ..... » 47

9.2 – Stato patrimoniale ..... » 53

9.3 – Conto economico ..... » 64

10. – Il bilancio consolidato del Gruppo ..... » 71

10.1 – Notazioni generali e di sintesi ..... » 71

10.2 – Andamento della gestione ..... » 78

11. – Considerazioni conclusive ..... » 83

1. Premessa

La Corte dei conti ha riferito al Parlamento sulla gestione finanziaria di Ferrovie dello Stato S.p.A. fino al 1998[1].

Si procede ora al referto - in attuazione degli artt. 2 e 7 della legge 21 marzo 1958 n. 259 - sulla gestione finanziaria degli esercizi 1999 e 2000, nonchè sulle vicende di maggior rilievo intervenute fino a data corrente.

2. Le vicende societarie ed il quadro istituzionale di riferimento

La Corte si è soffermata nelle precedenti relazioni al Parlamento sulle importanti vicende normative e sui fatti organizzativi che nell'ultimo quinquennio hanno interessato le Ferrovie dello Stato.

Dalla legge 17 maggio 1985, n. 210, che ha istituito l'Ente Ferrovie, in luogo dell'Azienda autonoma, si sono susseguiti mutamenti di grande rilievo.

A decorrere dal 12 agosto 1992, l'Ente è stato trasformato, con apposita delibera del CIPE, ai sensi del decreto-legge 11 luglio 1992, n. 333, convertito con modificazioni nella legge 8 agosto 1992, n. 359, in società per azioni[2], con l'unico azionista Stato che detiene il pacchetto azionario tramite il Ministero del Tesoro.

La Corte dei conti ha continuato ad esercitare il controllo, nelle modalità stabilite dalla normativa del 1985, in conformità ai principi affermati dalla Corte costituzionale nella sentenza n. 466 del 1993, secondo i quali la funzione della Corte permane nei confronti degli enti trasformati in società per azioni, se negli stessi sussista una partecipazione esclusiva, maggioritaria o di controllo dello Stato.

Nel corso del 1998 e 1999 FS ha attuato il processo di divisionalizzazione, con il quale l'originario modello accentrato di società per azioni è venuto a frazionarsi in rami aziendali (divisioni, per l'appunto) che rispondono all'Azienda, sulla base di una contabilità industriale, con i loro *budget*, i loro costi, i loro ricavi. Sono state così

---

[1] Si veda "Relazione della Corte dei conti al Parlamento sulla gestione finanziaria delle Ferrovie S.p.A. per l'esercizio 1998", in Atti parlamentari, XIII Legislatura, Doc. XV, n. 263.

[2] La denominazione completa della società è "Ferrovie dello Stato – Società di trasporti e servizi per azioni".

costituite la Divisione Passeggeri[3], la Divisione Trasporto regionale[4], la Divisione Cargo[5], l'Unità Tecnologie Materiale Rotabile[6].

A queste va aggiunta la Divisione Infrastruttura, che presiede alla Rete e ne cura l'attività di gestione e che è diventata, come si dirà più diffusamente in prosieguo, società nel 2001.

La divisionalizzazione è stata la prima fase del processo programmato per pervenire ad una configurazione strategica e ad un modello gestionale coerenti con i principi affermati nelle Direttive Europee (che postulano la separazione tra rete e servizio commerciale) e con le indicazioni del Governo (che ha richiesto una progressiva chiarificazione e trasparenza dei rapporti tra i vari settori aziendali).

Nel corso del 2000, si è dato avvio e largamente realizzato il processo di riorganizzazione societaria, con il trasferimento alla società controllata Trenitalia S.p.A. (già Italiana Trasporti Ferroviari S.p.A.)[7] di tutte le attività afferenti al trasporto ferroviario, che risultano, così, totalmente separate, anche a livello societario, da quelle di gestione della infrastruttura.

Giova sottolineare ancora che la *societarizzazione* ha preso avvio dalle disposizioni della Direttiva 91/440/CEE del Consiglio del 29 luglio 1991[8] che prevedono

---

[3] Il trasporto dei passeggeri sulla lunga e media percorrenza è la missione della Divisione Passeggeri. Essa si traduce nell'offerta di servizi di qualità al mercato "vocazionale", costituito dalle aree territoriali e dai segmenti di mercato dove la ferrovia ha un vantaggio competitivo ed ha un'effettiva prospettiva di sviluppo.

[4] La Divisione Trasporto Regionale gestisce il trasporto dei viaggiatori sulle brevi distanze, in ambito regionale e metropolitano, assicurando, in sintonia con gli Enti Locali, i collegamenti ferroviari concordati con lo Stato nel Contratto di Servizio.

[5] La Divisione Cargo ha il compito di sviluppare il ruolo delle Ferrovie dello Stato come operatore del settore merci, in Italia e all'estero. Da essa dipende tutto il sistema di trasporto delle merci per ferrovia e la sua integrazione con le altre modalità di trasporto. L'obiettivo strategico affidato alla Divisione Cargo, nell'ambito della nuova società, è il risanamento e il rilancio del trasporto merci.

[6] L'Unità Tecnologie Materiale Rotabile progetta, acquista e ristruttura veicoli ferroviari, giovandosi della sua esperienza nella sperimentazione e nel settore collaudi. È responsabile della manutenzione del parco veicoli delle Ferrovie dello Stato e di altre aziende private di trasporto su rotaia e su gomma.

[7] Il verbale dell'Assemblea straordinaria di ITF S.p.A. che ha deliberato la modifica della denominazione sociale in Trenitalia S.p.A. è stato omologato in data 20 giugno 2000.

[8] La stessa è stata seguita dalle direttive n. 18 e 19 del 1995 - che riguardano rispettivamente "le licenze delle imprese ferroviarie" e "la ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e la riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura" - ed è stata recepita nell'ordinamento italiano dal DPR n. 277 del 7 luglio 1998.

la separazione, almeno contabile, fra il gestore dell'infrastruttura ed il gestore dei servizi di trasporto. E ciò, a modifica di una politica comunitaria trentennale che aveva cercato di armonizzare la concorrenza tra i modi di trasporto, privilegiando quello ferroviario ed accettando che, in questo, tutti i costi fossero a carico dell'azienda di trasporto, con una tariffazione al costo marginale sociale d'uso delle infrastrutture. Il processo in atto è, altresì, conforme al modello delineato dalle Direttive governative del 30 gennaio 1997 (direttiva "Prodi") e del 18 marzo 1999 (direttiva "D'Alema") nelle quali si è preso atto del mutato orientamento a livello comunitario e della radicale inversione di tendenza per il settore del trasporto ferroviario, e si è imposta l'adozione del modello di separazione societaria sopraindicata.

Trenitalia S.p.A, resa operativa dal 1° giugno 2000, ha, in una prima fase, gestito in regime di affitto il ramo d'azienda e successivamente – a far tempo dal 1° dicembre 2000 – ne è divenuta definitiva cessionaria, incorporando le attività svolte dalla "Divisione Passeggeri", "Trasporto regionale" e "Cargo", nonché dall'"Unità tecnologie materiale rotabile". La nuova società – che è appartenuta integralmente a Ferrovie dello Stato fino al 30 giugno 2001 e ne è stata direttamente controllata – ha autonomia gestionale ed operativa e gestisce direttamente il traffico passeggeri e merci sulla rete ferroviaria italiana.

Il processo di riarticolazione societaria è però stato ulteriormente portato avanti e F.S. ha predisposto, con riferimento alla data del 30 novembre 2000, il progetto di scissione del complesso aziendale composto dai rami d'azienda "Corporate"[9] e "Centro Servizi"[10] (già USARU) da F.S. S.p.A. in favore della "F.S. Holding S.r.l.", società costituita dalla F.S. S.p.A., in qualità di socio unico, con atto notarile in data 15 dicembre 2000, e poi ceduta integralmente al Tesoro[11]. La Società ha per finalità statutarie: a) la realizzazione e la gestione di reti di infrastruttura per il trasporto

---

[9] Comprende l'attività di regolazione, di indirizzo e di controllo (a livello strategico, politico e formale) all'interno di FS e verso le società del Gruppo, nel rispetto delle autonomie societarie e della separazione di ruoli e responsabilità tra attività infrastrutturali e attività di trasporto, secondo lo schema di organizzazione in divisioni adottato già dall'anno 1999.

[10] Provvede all'erogazione di servizi comuni a supporto del *core business*, forniti a FS e alle Società operative del Gruppo.

[11] Il capitale sociale di tale società, pari a 10.000 Euro, è stato, infatti, ceduto da FS al Ministero del Tesoro, bilancio e programmazione economica, con atto notarile in data 1° marzo 2001 e per un corrispettivo equivalente al valore nominale dello stesso.

ferroviario; b) lo svolgimento dell'attività di trasporto, prevalentemente su rotaia, di merci e di persone, ivi compresa la promozione, attuazione e gestione di iniziative e servizi nel campo dei trasporti; c) lo svolgimento di ogni altra attività strumentale, complementare e connessa a quelle suddette, direttamente o indirettamente, ivi comprese espressamente quelle di servizi alla clientela e quelle volte alla valorizzazione dei beni posseduti per lo svolgimento delle attività di cui alle lett. a) e b).

Contestualmente alla scissione parziale[12], deliberata dall'Assemblea straordinaria del 9 aprile 2001, la società scissa, e cioè F.S. S.p.A. ha assunto la denominazione sociale di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) (chiamata correntemente *Infrastruttura*) e, sulla base di modificazioni statutarie deliberate dall'Assemblea straordinaria del 9 aprile 2001, continua a provvedere istituzionalmente alla realizzazione ed alla gestione di reti di infrastruttura per il trasporto ferroviario. Con la scissione, che ha efficacia giuridica dal 1° luglio 2001, si è anche determinato il passaggio di Trenitalia da RFI (già Ferrovie dello Stato S.p.A.) a Ferrovie Holding S.r.l.

In prosieguo, secondo il piano completo di riarticolazione ed in tempi non brevissimi, per le procedure da esperire ai sensi dell'art. 2343 del c.c., la Società scissa (la parte rimanente di FS S.p.A., e cioè RFI) formerà oggetto di conferimento in natura a F.S. Holding.

Il Ministero del Tesoro, Bilancio e Programmazione Economica (oggi Ministero dell'Economia e delle Finanze) con lettera del 31 luglio 2000, ha posto tra le condizioni per l'approvazione del progetto di scissione parziale che:

- fosse determinato con precisione, da parte di FS il periodo di transizione nel quale Infrastruttura "sarebbe stata partecipata al 100% dal Tesoro";
- FS assumesse l'impegno formale e sostanziale del rigoroso rispetto della tempistica, in modo da limitare al minimo indispensabile il controllo diretto della Società per l'Infrastruttura da parte del Tesoro.

---

[12] L'atto definitivo di scissione parziale è stato formalizzato con rogito notarile del 21 giugno 2001, con effetto giuridico dal 1° luglio 2001 ed effetto contabile retroattivo dal 1° gennaio 2001; l'efficacia della scissione, ai sensi dell'art. 2504-decies I comma c.c., coincide con il primo giorno del mese successivo all'ultima delle iscrizioni dell'atto nell'ufficio del registro delle imprese di Roma.

Proprio al fine di conformarsi alle condizioni poste dal Ministero, contestualmente all'atto di scissione in favore di FS holding s.r.l., risulta siano state avviate tempestivamente le procedure di conferimento in natura di cui all'art. 2343 del cod. civile. di R.F.I. a F.S. Holding[13].

E' da porre in rilievo che la Società beneficiaria del surrichiamato atto di scissione parziale, con l'acquisizione del ramo d'azienda "holding", da un lato viene ad avere il presidio dei processi di indirizzo e controllo del Gruppo, dall'altro provvede alla fornitura dei servizi comuni (amministrativi, contabili, gestione uffici, mense etc.) complementari alle attività primarie delle società del Gruppo stesso.

FS Holding – che, con delibera dell'Assemblea straordinaria del 13 luglio 2001, ha mutato la propria forma da s.r.l. a società per azioni[14], assumendo la denominazione di Ferrovie dello Stato S.p.A. - interamente ceduta al Ministero del Tesoro e totalmente controllata dallo stesso, viene, così ad assumere il ruolo di Capogruppo del sistema FS, quale soggetto sovraordinato rispetto alle Società operative, nei confronti delle quali ha il compito di indirizzo, coordinamento e controllo formale, politico e strategico. Ciò vale in particolare anche per le società direttamente operanti nel settore ferroviario, e cioè Trenitalia e RFI, che conservano la loro piena autonomia gestionale e contabile e continuano, nella configurazione a regime, ad operare anche attraverso le società controllate già esistenti, di cui detengono direttamente le partecipazioni. Da notare, al riguardo, che Infrastruttura continuerà a controllare la TAV S.p.A., che, in coerenza con le indicazioni del Ministero del Tesoro[15], manterrà la propria autonomia giuridica, che è funzionale alle esigenze di finanziamento del progetto Alta velocità/Alta capacità.

A completamento del processo, in luogo dell'Ente pubblico del 1985 esiste ora un variegato e multifunzionale Gruppo con:

- a capo del sistema una Società (FS holding S.p.A., ora ridenominata Ferrovie dello Stato S.p.A.) di proprietà dello Stato;

---

[13] L'apporto è effettuato provvisoriamente al valore nominale delle azioni apportate, con l'intesa che l'azionista non riceverà né pagamento né azioni fino a che non siano esperite le procedure previste dall'art. 2343 c.c.

[14] Il fine dichiarato della trasformazione, disposta ai sensi della legge n. 474 del 1994, è quello di offrire più puntuale garanzia sotto il profilo della gestione e del controllo, consentendo maggiore trasparenza nei rapporti con il socio.

[15] Si ritrovano nella citata nota del 31 luglio 2000 relativa all'approvazione del progetto.

- all'attuazione dei compiti fondamentali dell'Ente: Infrastruttura (anch'essa trasferita a FS holding) e Trenitalia, con una serie di società controllate.

Nei confronti di tali soggetti viene, quindi, oggi ad esercitarsi il controllo affidato alla Corte dei conti dalla legge 17 maggio 1985, n. 210.

3. Il Gruppo F.S., la sua articolazione e le principali aree di intervento

Per il periodo 1999-2000, prescindendo dalle ulteriori vicende societarie che hanno portato, nel corso del 2001, alla sostituzione della Capogruppo, di cui si è fatto cenno nel paragrafo precedente, il Gruppo Ferrovie dello Stato si è articolato nelle componenti di seguito precisate.

Società-guida è stata Ferrovie dello Stato S.p.A. che, principalmente con la Divisione Infrastruttura, è chiamata ad assicurare unitariamente tutte le attività dell'esercizio ferroviario sull'intera rete FS; assicurare lo sviluppo ed il mantenimento in efficienza del sistema infrastrutturale; assicurare lo sviluppo tecnologico dei sistemi e componenti dell'esercizio ferroviario; rispondere della Sicurezza dell'esercizio ferroviario; rispondere della capacità della rete e della sua utilizzazione per le imprese ferroviarie attraverso la definizione dell'orario sulla rete FS e la gestione dei contratti con le imprese ferroviarie stesse; raccogliere ed integrare le responsabilità in materia di Navigazione, Sanitaria e di Istituto sperimentale.

Nel settore della logistica integrata in posizione di preminenza, dal II semestre 2000, si colloca Trenitalia S.p.A., società di trasporto del Gruppo. La sua missione è quella di assicurare il trasporto ferroviario passeggeri a media e lunga percorrenza, metropolitano e regionale, nonché di assicurare il trasporto merci. Nel periodo intercorso tra il 1° gennaio ed il 31 maggio 2000 la società, già Italiana Trasporti Ferroviari S.r.l., costituita il 12 novembre 1997 allo scopo di predisporre il veicolo societario necessario all'attuazione del processo di articolazione societaria della Capogruppo, non ha sviluppato attività di rilievo.

Il 30 maggio 2000 la società e la Capogruppo hanno sottoscritto il contratto di affitto dell'Azienda Trasporto, avente per oggetto i beni strumentali di "proprietà" delle Divisioni Trasporto (Passeggeri, Trasporto Regionale e Cargo) e dell'Unità Tecnologie Materiale Rotabile.

Il contratto di affitto si è poi sciolto per mutuo consenso delle parti, in occasione della stipula del contratto di compravendita della stessa Azienda. In data 28 novembre 2000, infatti, con efficacia dal 30 novembre 2000, è stata perfezionata tra la Capogruppo e Trenitalia S.p.A. la cessione dell'Azienda Trasporto.

Per effetto del contratto Trenitalia S.p.A. è succeduta, in via definitiva, nella posizione della Capogruppo riguardo ad ogni diritto ed ogni rapporto giuridico inerente, direttamente o indirettamente, all'Azienda.

Sempre nel settore della logistica integrata si colloca, dapprima in posizione di preminenza, e poi - dal II semestre 2000 - di grande rilevanza, la società FS CARGO S.p.A., che, a seguito della cessione da parte della Capogruppo, come già ricordato in precedenza, del ramo d'azienda trasporto alla società Trenitalia S.p.A., è passata sotto il controllo diretto di quest'ultima. La Società, che opera in Italia e all'estero attraverso un gruppo di partecipate di rilievo nel settore della logistica, ha per scopo la gestione, l'organizzazione, la produzione e la vendita di servizi di trasporto delle merci e della logistica integrata, con particolare riferimento a quelli d'interesse del Gruppo FS. Nel corso dell'esercizio 2000 risulta essere proseguito il processo di razionalizzazione del portafoglio partecipativo avviato nel 1997, attualmente in fase di completamento, finalizzato al raggiungimento di diversi obiettivi tra cui:

- costruire un gruppo fortemente focalizzato sul *core business* della logistica, incentrata sul trasporto ferroviario;
- razionalizzare la presenza nelle aree più critiche tra cui quelle del trasporto intermodale, delle attività terminalistiche e manovre ferroviarie, della logistica integrata e dei traffici internazionali;
- dismettere alcune strutture societarie diseconomiche e/o non strategiche, anche per liberare risorse finanziarie da destinare ad altri obiettivi di business.

Le altre controllate maggiormente significative della sub-holding Trenitalia S.p.A. sono:

- La società ITALCONTAINER S.p.A., che si occupa della organizzazione e commercializzazione dei traffici di container e di unità di trasporto intermodale.
- La società OMNIAEXPRESS S.p.A. che, dall'esercizio 2000, è impegnata solo nello svolgimento di trasporti in servizio per conto delle strutture ferroviarie del Gruppo, sia che si tratti di trasporti a carro che di collettame.
- La società OMNIA LOGISTICA S.p.A. che è operativa dal 1° gennaio 2000, a seguito dell'acquisizione, avvenuta il 31 dicembre 1999, del ramo d'azienda da

Omniaexpress. La società svolge attività di logistica integrata, comprensiva del trasporto di autovetture (sistemi dedicati) e attività collettamistica (sistemi multiclienti generici).

- La società SERFER s.r.l. che riveste un ruolo di rilevanza strategica nell'ambito della razionalizzazione del sistema terminalistico, in quanto il settore in cui opera (progettazione, realizzazione, manutenzione dei raccordi ferroviari nonché la gestione dei servizi ferroviari di manovra) è ritenuto funzionale allo sviluppo delle attività di Trenitalia S.p.A. – Divisione Cargo, per poter controllare direttamente le leve produttive, quali la manovra, la condotta e la manutenzione, fidelizzando in tal modo i clienti attraverso la fornitura di servizi logistici complementari.

Nel settore dei trasporti su gomma operano: la società SOGIN S.r.l. che è la sub holding del Gruppo FS per il controllo delle partecipazioni del comparto del trasporto passeggeri con autobus - la cui attività operativa è caratterizzata dall'organizzazione e gestione dei servizi automobilistici ferroviari, regolati da apposita convenzione stipulata con la Capogruppo – e la controllata SITA S.p.A., la quale rappresenta la realtà operativa più significativa.

Nel settore dei trasporti alta velocità sono operative:

- la controllata TAV S.p.A., che, quale concessionaria della Capogruppo, ha per scopo la progettazione esecutiva e la costruzione delle linee e delle infrastrutture ferroviarie ai fini del sistema Alta Velocità, e che nel corso del 2000 ha proseguito la sua attività, direttamente e negli sviluppi dei rapporti con gli appaltatori[16].
- la società ITALFERR S.p.A., la cui attività consiste, principalmente, nella fornitura di servizi di progettazione, gestione di commesse e controllo della costruzione fino al pre-esercizio per gli investimenti di nuova realizzazione o di potenziamento e di rinnovo tecnologico della infrastruttura ferroviaria sia per conto della Capogruppo e di Trenitalia

---

[16] Sugli effetti dell'art. 131 della legge 23 dicembre 2000, n. 388 (legge finanziaria 2001), che ha disposto l'applicazione della normativa nazionale in materia di affidamento dei lavori ed ha, conseguentemente, determinato un riassetto delle modalità giuridico-contrattuali di realizzazione, si riferisce al paragrafo 10.2, riguardante l'andamento della gestione per il bilancio consolidato.

S.p.A. che di TAV S.p.A. Tale attività si svolge su tutto il territorio nazionale e riguarda i seguenti settori:

- sistema ad alta capacità ferroviaria, sia per le tratte che i nodi urbani interessati;
- principali itinerari e valichi;
- principali nodi urbani della rete FS;
- tecnologie di segnalamento e controllo della circolazione.

Nel settore finanziario la società FERCREDIT S.p.A. 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.

Nel settore immobiliare si pongono la Metropolis S.p.A. e la Grandi Stazioni S.p.A.

La società METROPOLIS S.p.A. si occupa della gestione del patrimonio immobiliare non strumentale di FS, ed ha continuato a svolgere, per conto della Capogruppo, le attività inerenti la Gestione degli Alloggi, la Gestione Commerciale, la Gestione Tecnica, la Dismissione del patrimonio non strumentale e la valorizzazione del patrimonio. Fanno capo a METROPOLIS S.p.A. due partecipazioni di controllo: METROPARK S.p.A., di cui Metropolis S.p.A. detiene l'intera partecipazione, e ROMADUEMILA S.p.A.

La società GRANDI STAZIONI S.p.A., a seguito della modifica dell'assetto societario avvenuta nel corso del 2° semestre 2000, ha proceduto all'ampliamento ed alla revisione dell'originaria missione aziendale, che si orienta verso forme innovative e competitive di gestione, mirate alla valorizzazione degli asset di riferimento:

- patrimonio immobiliare;
- flussi viaggiatori e non viaggiatori in transito;
- marchio aziendale.

E' da sottolineare la scelta operata dalla società di svolgere la propria missione anche attraverso l'acquisto di immobili, e non unicamente mediante la gestione di lungo periodo di immobili di proprietà di terzi. L'ipotesi di acquisto degli immobili era prevista nella gara di privatizzazione della società. Tale scelta si è concretizzata nel

corso del 2000 nella stipula di un contratto preliminare di compravendita di alcuni fabbricati "non strumentali" della Capogruppo, contigui ad alcune grandi stazioni, tra Metropolis S.p.A. (in proprio e in qualità di mandataria della Capogruppo) e Grandi Stazioni S.p.A.

Il Gruppo è presente anche nel settore delle agenzie di viaggio con la società PASSAGGI S.p.A. che svolge attività nel campo del turismo, quali organizzazione di viaggi e soggiorni, attività commerciale di agenzia di viaggio, acquisto, vendita e nolo di mezzi di trasporto terrestre, aereo e marittimo, preparazione e realizzazione congressi e gestione uffici.

La società ha iniziato a svolgere la propria attività il 1° maggio 1999 a seguito della stipula del contratto d'affitto di ramo d'azienda con la società SAP S.r.l. in liquidazione, con il quale ha rilevato in gestione le agenzie di viaggio localizzate nelle principali stazioni italiane.

Merita, infine, menzione il "progetto BASICTEL" finalizzato alla realizzazione di quel particolare "asset" infrastrutturale che è rappresentato dalla rete di Elettrodi di FS. L'iniziativa[17] ha preso l'avvio dalla costituzione della società "Basictel" – dapprima s.r.l. e poi s.p.a. – in data 28 dicembre 1999 ed è proseguita nel 2000 con la scelta del partner privato con cui condividere il perseguimento dello scopo sociale (che è quello di realizzare, acquisire e gestire infrastrutture di telecomunicazioni strumentali alla prestazione di servizi di trasmissione dati, immagini e fonia via cavo).

---

[17] Il progetto prevede, come illustrato da FS, la realizzazione di un "network" nazionale di fibra ottica (c.d. "backbone"), con l'utilizzazione del supporto fisico offerto da una porzione della rete di trasmissione elettrica di proprietà di FS (circa 40.000 Km) e che Basictel goda del diritto di utilizzo esclusivo del "backbone" fino al 2020, a fronte di un determinato corrispettivo da pagarsi in rate annuali.

4. Organizzazione societaria e *corporate governance*

L'organizzazione di Ferrovie S.p.A. è conforme a quella prevista dalle norme civilistiche per le società per azioni. Organi sociali sono, quindi, l'Assemblea dei soci (ordinaria e straordinaria), il Consiglio di Amministrazione, il Presidente, l'Amministratore delegato ed il Collegio sindacale.

Per il periodo 1999-2000 l'Assemblea è stata costituita, come per il passato, dall'azionista unico "Stato", che detiene il pacchetto azionario ed esercita i relativi poteri attraverso il Ministero del tesoro, bilancio e programmazione economica (oggi Ministero dell'Economia e delle Finanze).

All'Assemblea compete la nomina degli amministratori, dei sindaci e del Presidente del Collegio sindacale.

Nel periodo in riferimento ha operato dapprima il Consiglio di amministrazione nominato il 18 febbraio 1998, composto da 9 componenti[18], tra cui il Presidente e l'Amministratore delegato. L'organismo è stato poi ricostituito, per un triennio, nell'assemblea del 22 febbraio 2001[19], con la conferma a Presidente del precedente Amministratore delegato e con la nomina di altri quattro consiglieri. Il Consiglio di amministrazione ha confermato l'amministratore delegato, attribuendogli gli stessi poteri già conferitigli dal precedente Consiglio.

Il Collegio sindacale, che si compone di tre membri (3 effettivi, di cui 1 con funzioni di Presidente, e 3 supplenti) ha operato nella composizione deliberata dell'Assemblea del 3 febbraio 1999.

In occasione della ricordata scissione parziale di Ferrovie S.p.A. a favore di Ferrovie Holding, decisa nell'assemblea straordinaria del 9 aprile 2001, si sono deliberate modifiche allo Statuto della Società tra cui, opportunamente, l'abrogazione degli artt. 21, 22, 23 e 24 relativi al Consiglio generale, che, come sempre rilevato dalla Corte dei conti in sede di referto, non avevano mai avuto attuazione; l'organismo – mai costituito – è stato così abrogato anche sul piano formale.

---

[18] Presidente era il Prof. Claudio Dematté e Amministratore delegato l'Ing. Giancarlo Cimoli.

[19] L'Ing. Giancarlo Cimoli è stato scelto quale Presidente. Gli altri quattro consiglieri sono il Prof. Claudio Podestà, il dott. Francesco Forlenza, l'Ing. Mauro Moretti, il dott. Luca Egidi, in seguito dimessosi e sostituito dal dott. Gabriele Spazzadeschi.

I compensi annui lordi per il Collegio sindacale sono rimasti quelli stabiliti alla nomina (80 milioni di lire per il Presidente, 60 milioni per ciascun sindaco effettivo, 5 milioni per i supplenti).

I compensi annui lordi per il Consiglio d'amministrazione, all'atto della nomina del 22 febbraio 2001, sono stati fissati nelle seguenti misure:

- Consiglieri d'amministrazione 80 milioni di lire
- Presidente[20] 400 milioni di lire.

I gettoni di presenza sono rimasti stabiliti nella misura di 300 mila lire a seduta.

La spesa per i compensi complessivi annui per gli organi di gestione e controllo è risultata pari a:

1160 milioni di lire per il 1999 e 1190 milioni di lire per il 2000 per il Consiglio d'amministrazione;

210 milioni di lire per il 1999 e 485 per il 2000 per il Collegio dei sindaci.

Il Consiglio di amministrazione ha tenuto 24 sedute nel 1999 e 15 sedute nel 2000.

Le adunanze del Collegio sindacale sono state 12 nel 1999 e 11 nel 2000.

Con riguardo al profilo organizzativo, la Corte osserva che la crescente complessità della struttura del Gruppo postula la sussistenza di un idoneo sistema di coordinamento operativo e di controllo.

Il completamento della societarizzazione, la costituzione della Holding, la diversificazione delle attività, la creazione di un gruppo societario articolato e variegato rendono ancor più opportuno l'adeguamento dei criteri generali di *governance* per regolare in modo efficace i rapporti tra la Capogruppo e le varie società ed assicurare unitarietà e coordinazione nelle strategie e nell'azione.

Evidentemente, quel che si richiede è un adeguato governo dell'impresa nella sua globalità, con riguardo anche ai meccanismi di controllo disponibili nell'esercizio delle funzioni direzionali, ai fini del perseguimento degli obiettivi comuni e del mantenimento degli equilibri economico-aziendali.

In tale linea si pongono le comunicazioni organizzative che risultano predisposte e diramate dall'Amministratore delegato in concomitanza con il completamento della

---

[20] Il Presidente, come già segnalato, riveste anche la carica di Amministratore delegato.

riorganizzazione societaria, quali quella del 5 febbraio 2001 sul "ruolo della Holding del Gruppo FS in assetto multisocietario", ovvero quella del 30 marzo 2001 su "Finanza, controllo e partecipazioni" ovvero ancora quella del 23 maggio 2001 sulle "Risorse umane".

Con tali atti si tende a definire il complesso delle regole sulla base delle quali devono svolgersi i rapporti tra le varie società operative e la Holding, cui è assicurato concretamente il potere di definizione degli obiettivi strategici e del processo di pianificazione e controllo, a livello economico, patrimoniale, finanziario e di investimento.

In aggiunta alla predetta disciplina dettata per le attività del Gruppo, si riscontra l'utilizzazione frequente dell'usuale strumento della nomina di Consiglieri d'amministrazione della Capogruppo negli organi gestori delle società controllate e collegate.

Il rimedio, se pur di immediata utilità, è limitato ed empirico e non si è rivelato, di per sé, particolarmente efficace nell'esperienza di Gruppi similari; la titolarità contestuale di funzioni gestorie in capo ai medesimi soggetti, con la complessità dei ruoli e la gravosità dei compiti, non sempre ha consentito di ottenere i risultati auspicati in termini di indirizzo e controllo del sistema.

5. La programmazione dell'attivita' e l'intervento pubblico sul servizio

Una costante dell'azione di FS S.p.A. – che si rinviene anche per altre Società in mano pubblica - è il condizionamento da indicazioni e valutazioni delle autorità governative. E ciò vale sia per la programmazione dell'attività, sia per le altre fasi decisionali.

V'è diffusa, frequente traccia dell'intervento pubblico, e tale circostanza, pur nell'attuale inevitabilità, non contribuisce, in taluni casi, a fare chiarezza, in tema di individuazione di ruoli e di responsabilità, per le scelte strategiche ed operative effettuate.

Si pensi alla fondamentale scelta operata - di cui si è già ampiamente detto - della societarizzazione dei rami aziendali relativi alla gestione del trasporto ed alla gestione delle infrastutture (in luogo della semplice separazione contabile pur consentita dalle disposizioni della Unione europea); anche tale opzione, così ricca di potenzialità positive ma anche di rischi, non è riferibile in via esclusiva al *management* di Ferrovie ma deriva da precise indicazioni dell'azionista[21].

Ciò premesso, è da dire che anche il Piano d'Impresa 1999-2003, strumento fondamentale per la programmazione dell'attività della Società, su cui la Corte ha ampiamente riferito nella relazione precedente[22], ha tenuto conto degli indirizzi fissati nella direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 18 marzo 1999 ed ha definito, su tali basi, le linee operative per la riorganizzazione e lo sviluppo dell'azienda, con l'indicazione in particolare delle nuove regole, del nuovo modello organizzativo e dei progetti di risanamento e di rilancio.

I rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria (per il periodo in riferimento 1999-2000 ancora FS S.p.A) e lo Stato, sulla base del DPR 8 luglio 1998. n. 277 (Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie) sono disciplinati dall'atto di concessione e dal contratto di programma.

---

[21] Contenute nelle citate direttive governative del 30 gennaio 1997 e del 18 marzo 1999.

[22] Si veda la citata "Relazione della Corte dei conti al Parlamento sulla gestione finanziaria delle Ferrovie S.p.A. per l'esercizio 1998", in Atti parlamentari, XIII Legislatura, Doc. XV, n. 263, pagg. 10-13.

Con decreto n. 138 T, in data 31 ottobre 2000, il Ministro dei Trasporti e della Navigazione (ora delle Infrastrutture e Trasporti) ha rilasciato alla FS la concessione per 60 anni della gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, revocando la precedente (di 70 anni) che prevedeva anche l'esercizio del servizio di trasporto pubblico. Il nuovo atto di concessione, con la ridefinizione dei compiti della società, ha comportato una nuova precisazione dell'oggetto sociale, cui si è proceduto con apposita modificazione statutaria[23].

Con il contratto di programma, a firma del Ministro dei Trasporti (ora delle Infrastrutture e Trasporti) e dell'Amministratore delegato della FS S.p.A., sono disciplinati i rapporti tra le parti, con la determinazione degli oneri statali destinati alla manutenzione della infrastrutture, nonchè dei finanziamenti - sempre dello Stato - finalizzati al potenziamento della rete ferroviaria esistente. Il contratto è stipulato, nel limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, nel rispetto dei principi di indipendenza patrimoniale, gestionale e contabile dallo Stato, di economicità in relazione alla qualità del servizio prestato e di programmazione delle attività, degli investimenti e dei finanziamenti miranti alla realizzazione dell'equilibrio finanziario e degli obiettivi tecnici e commerciali, indicando i mezzi per farvi fronte[24].

Lo schema del contratto di programma per il periodo 2001-2005 è stato approvato dal CIPE in data 4 aprile 2001, in sostituzione del precedente relativo al periodo 1994-2000, scaduto il 31 dicembre 2000.

Il nuovo contratto 2001/2005 regolamenta, ai sensi dell'art. 4 dell'Atto di concessione ed in attuazione dell'art. 5, comma 2,3,4 e 5, del richiamato DPR 8 luglio 1998, n. 277, i rapporti tra lo Stato ed il Gestore dell'infrastruttura[25], con la quantificazione dei contributi pubblici in conto esercizio, degli investimenti da finanziare, dei nuovi programmi di sviluppo, degli investimenti per la manutenzione

---

[23] Le modifiche si sono deliberate, come già ricordato, in occasione della scissione parziale di Ferrovie S.p.A. a favore di Ferrovie Holding, decisa nell'assemblea straordinaria del 9 aprile 2001.

[24] In tali termini dispone l'art. 5, comma 2, del DPR n. 277 del 1998.

[25] Nel contratto è previsto, in coerenza con le direttive del Presidente del Consiglio dei Ministri del 30 gennaio 1997 e 18 marzo 1999, nonché con la nota n. 5516 del 30 luglio 2000 del Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non abbia una partecipazione diretta nel Gestore, ma in un diverso soggetto societario.

straordinaria, dell'entità dell'impegno finanziario in tema di ricerca, sperimentazione ed adeguamento della rete ferroviaria, del programma di risanamento acustico ed ambientale e di miglioramento della sicurezza nelle gallerie su intesa con il Ministro dell'Interno, del piano degli investimenti "*alta velocità, alta capacità*". Sono posti, altresì, rigorosi vincoli di bilancio riguardo ai contributi pubblici per la gestione e la procedura di definizione della priorità per gli investimenti.

Le parti concordano anche che gli obblighi di finanziamento degli investimenti assunti dallo Stato saranno adempiuti dal Ministero del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione economica sotto forma di aumento di capitale in favore del soggetto societario direttamente partecipato[26], il quale provvederà a sua volta a trasferire detti finanziamenti, sempre sotto la stessa forma di aumento di capitale, a favore della società da quest'ultimo controllata destinataria finale del contratto, alla stregua dell'art.1 dell'atto di concessione di cui al DM 138 T del 31 ottobre 2000.

Gli elementi finanziari concordati e programmati possono sintetizzarsi secondo lo schema che segue.

[26] FS Holding.

Contributi pubblici in c/esercizio al Gestore dell'Infrastruttura, compresi i contributi per l'obbligo di collegamento ferroviario via mare fra la penisola, la Sicilia e la Sardegna per gli anni 2001-2005

(In miliardi di lire)

2001	2002	2003	2004	2005	TOTALE
2.861	**2.979**	**2.640**	**2.243**	**2.253**	**12.976**

Investimenti già previsti dal Piano d'impresa 1999-2003 di Ferrovie dello Stato S.p.A.

(In miliardi di lire)

Stimati	**20.794**
Finanziamenti disponibili	**13.074**
Ulteriori fabbisogni	**7.720**

Nuovi programmi di sviluppo della rete infrastrutturale 2001-2005

(In miliardi di lire)

Investimenti sulla rete fondamentale	**6.540**
Investimenti sulla rete complementare	**1.050**
Investimenti sui nodi	**3.150**
Investimenti diffusi	**4.425**
Totale	**15.165**

Investimenti per la manutenzione straordinaria 2001-2005

(In miliardi di lire)

2001	2002	2003	2004	2005	TOTALE
550	**1.950**	**1.050**	**1.050**	**1.050**	**5.650**

Impegni del gestore dell'Infrastruttura per la ricerca, la sperimentazione, nonché per l'adeguamento della rete ferroviaria alle specifiche tecniche dell'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità

(In miliardi di lire)

Processi, sistemi informativi ed omologazione	**109,5**
Prototipi, dimostratori, impianti sperimentali	**55,2**
Strumenti di sperimentazione, certificazione e diagnostica	**57,7**
Studi e sperimentazioni	**47,5**
TOTALE	**270,0**

Progetto di risanamento acustico ed ambientale e progetti di miglioramento della sicurezza nelle lunghe gallerie ferroviarie derivanti dalle intese con il Ministero dell'Interno

(In miliardi di lire)

Programma di miglioramento sicurezza nelle lunghe gallerie	**350**
Programma di risanamento acustico e ambientale	**2.350**
TOTALE	**2.700**

Piano degli investimenti AV/AC già approvati

(In miliardi di lire)

Stimati	**49.141**
Ante CdP	**1.416**
A carico dello Stato CdP	**15.426**
Capitali di prestito	**21.300**
Ulteriori fabbisogni	**11.000**

In sostanza l'accordo quadro raggiunto vale, in termini di pianificazione, 47.725 miliardi di lire; di questi 7000 sono immediatamente coperti con gli stanziamenti della finanziaria 2001. Per le rimanenti esigenze si dovrà provvedere con le successive finanziarie.

Con la ratifica da parte del CIPE vengono ad essere utilizzabili – come si è detto - le risorse della legge finanziaria 2001, che divengono immediatamente spendibili. Di tali risorse 2.600 miliardi sono destinati all'*Alta Velocità* Torino-Milano-Napoli. Per il nodo di Roma sono previsti 120 miliardi di lire che finanzieranno l'infrastruttura della

stazione Roma Tiburtina, mentre al potenziamento della linea Roma-Ancona sono destinati 135 miliardi di lire. Altri finanziamenti interesseranno la linea Padova- Mestre, il nodo di Venezia, il nodo di Torino, la tratta Palermo-Messina-Catania e la linea Napoli-Bari.

Relativamente all'attività di trasporto ferroviario (disciplinata innovativamente dal DPR 8 luglio 1998, n, 277, e dal DPR 16 marzo 1999, n. 146, con cui è stata modificata la normativa sui trasporti pubblici in attuazione delle direttive comunitarie in precedenza ricordate) è da segnalare che il Ministro dei Trasporti e della Navigazione, in data 23 maggio 2000, ha assegnato alla FS S.p.A. la licenza per lo svolgimento dell'attività di trasporto ferroviario.

Stessa licenza è stata in pari data assegnata a Trenitalia S.p.A.. Tale autorizzazione, che rappresenta il primo passo verso la liberalizzazione del settore voluta dalla normativa europea e nazionale, è stata rilasciata in applicazione dell'art. 5 del D.L. 28 marzo 2000, n. 70, recante "Disposizioni urgenti per il contenimento delle spinte inflazionistiche". Il decreto-legge è stato però convertito dalla legge 26 maggio 2000, n. 137, soltanto con riferimento all'art. 2, comma 2, con ciò ponendo il problema della validità della licenza rilasciata sulla base di un decreto non convertito. Successivamente, con l'art. 131 legge n. 388/2000 (legge finanziaria per il 2001), la previsione di cui all'art. 5 del decreto-legge decaduto è stata definitivamente reintrodotta nell'ordinamento.

Nel medesimo ambito di liberalizzazione, in data 24 giugno 2000, il Ministro dei Trasporti e della Navigazione ha rilasciato ulteriori licenze ferroviarie alla Rail traction Company, Del Fungo Giera e Ferrovie Nord Milano. Le licenze, però, allo stato della normativa, consentono il solo trasporto intermodale combinato di merci su tratte internazionali.

Nel periodo considerato dalla relazione, il contratto di servizio - con cui lo Stato acquista quei servizi che hanno fini sociali quali la garanzia della mobilità per i cittadini, ma con costi non sostenibili dall'Azienda - ha visto, quindi, quali controparti del rapporto solamente Ferrovie S.p.A. (oggi RFI S.p.A.) e Trenitalia S.p.A. (dall'inizio del secondo semestre 2000).

In proposito è da evidenziare che soltanto in data 13 luglio 2000 è stato stipulato il contratto di servizio con cui sono stati disciplinati i rapporti per il pregresso periodo 1° gennaio 1997-31 dicembre 1999.

Il ritardo è da porre in relazione con le lentezze delle procedure per l'adozione del Piano d'impresa (confronto con organizzazioni sindacali, pareri delle Commissioni parlamentari competenti e della Conferenza permanente Stato, Regioni e Province autonome) – già ricordate nella precedente relazione[27] - e che hanno condizionato anche la definizione del contratto di servizio[28].

La Corte, pur consapevole delle difficoltà esistenti per quel che riguarda la complessità dei procedimenti da porre in essere e la tempestiva conoscenza dei flussi finanziari e delle risorse disponibili, osserva che il mancato rispetto delle sequenze temporali previste dalle direttive governative limita in modo rilevante le funzioni - di programmazione dell'attività e regolamentazione preventiva del rapporto - assegnate al Piano d'impresa ed ai contratti di programma e di servizio pubblico[29].

---

[27] Si veda cit. relazione, pagg. 11-13.

[28] Al contratto di servizio pubblico, che si sarebbe dovuto riferire al periodo 1997-2000, si doveva procedere, in base all'art. 1, comma 2, della direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 30 gennaio 1997, entro due mesi dall'approvazione del Piano d'impresa.

[29] I ritardi sono evidenziati negativamente dalle Commissioni permanenti della Camera e del Senato nei pareri resi, ai sensi dell'art. 1, comma 2, della legge n. 238 del 1993. Sull'anomalia del procedimento si è anche soffermata la Corte dei conti – Sez. controllo legittimità atti Stato ed altre amministrazioni – II collegio, nella deliberazione n. 8/01/P del 15 febbraio 2001.

6. L'Andamento dei principali settori operativi di F.S. S.p.A.

Dalle relazioni del Consiglio di Amministrazione sulla gestione per l'esercizio 1999 e per l'esercizio 2000 si rilevano i dati sui risultati operativi della Società nel trasporto ferroviario[30].

Il prodotto globale venduto (che è espresso dalla somma dei "viaggiatori/km in complesso" e delle "tonnellate/km vendute al pubblico") esposto nelle relazioni al bilancio è di 64,7 miliardi di unità di traffico (UT) per il 1999, con un incremento dichiarato del 2% circa rispetto al 1998[31], per il quale si era, invece, riferito un valore – superiore – pari a 72 miliardi di UT[32].

La Società, su specifica richiesta di chiarimenti della Corte in ordine ai dati evidenziati nelle relazioni del Consiglio di amministrazione al bilancio ed ai commenti alle percentuali di variazione - che non trovavano riscontro negli elementi numerici esposti - ha precisato che "i dati di produzione hanno subito una riclassificazione che ha prodotto modifiche all'intera serie storica, a seguito di una revisione dei criteri di calcolo applicati alla consuntivazione delle Unità di traffico". La nuova serie espone: 68,1 miliardi di UT per il 1996; 68,8 miliardi di UT per il 1997; 66,1 miliardi di UT per il 1998 e 67,2 miliardi di UT per il 1999.

Nel 2000 FS ha operato nel settore del traffico ferroviario solamente fino al 31 maggio (in quanto dal 1° giugno è subentrata Trenitalia) e, dal raffronto con lo stesso periodo del 1999, risulta, sulla base delle valutazioni effettuate dalla Società, che il prodotto globale venduto ha avuto un incremento del 2,7%. Considerando, per un raffronto più compiuto e significativo anche i risultati operativi di Trenitalia, per il periodo giugno-dicembre, si arriva ad un prodotto globale venduto di 68,8 miliardi di unità di traffico.

Pur in ripresa nel 2000, rispetto al 1998 ed al 1999, i risultati non appaiono sostanzialmente migliorativi rispetto ai dati del 1997 e del 1996; siffatto andamento,

---

[30] I risultati economici sono riportati in seguito, nello specifico paragrafo del presente referto.
[31] Dati e commento si ritrovano nella relazione del Consiglio di amministrazione al bilancio 1999, nel paragrafo "andamento della gestione nei settori in cui opera la Società".
[32] Con riduzione del 3,6% rispetto al 1997, anno nel quale il prodotto dichiarato era stato di 74,9 miliardi di UT.

anche se non determina una diminuzione dei ricavi del traffico, in virtù degli intervenuti aumenti dei prezzi e delle tariffe di fornitura del servizio[33], sembra costituire ostacolo al raggiungimento di uno degli obiettivi fondamentali della politica nazionale dei trasporti, e cioè quello di una progressiva, costante crescita del trasporto su rotaia.

In particolare, nel settore passeggeri e nel rapporto viaggiatori/km, che rappresenta all'incirca i due terzi della domanda espressa in unità di traffico, si rileva un trend negativo nel 1999 (con un calo del 2,4% per la componente "media e lunga percorrenza" ed una crescita dello 0,7% per la componente "trasporto regionale") ed un andamento sostanzialmente corrispondente per i primi 5 mesi del 2000 (- 2,5% per il traffico a media e lunga percorrenza; +2,6% per il trasporto regionale). Nel rimanente periodo dell'anno, nel quale opera Trenitalia, il traffico a media e lunga percorrenza registra un incremento dell'1,6% ed il trasporto regionale dell'1,7% rispetto al corrispondente periodo del 1999.

Per quanto riguarda le singole tipologie di prodotto-treno, degno di nota è il buon andamento del segmento Eurostar, nel quale la domanda viaggiatori è in forte espansione (+ 20,6% nel 1999; + 16,1% nei primi 5 mesi del 2000 e + 12,6% nella rimanente parte dell'anno). Il traffico Intercity, oggetto di riorganizzazione anche per far fronte all'erosione della domanda a favore del segmento Eurostar, nel 2000 è ritornato a crescere.

Nel 1999 anche il settore merci ha registrato una battuta d'arresto, segnando una flessione del 2,2% sul 1998 per le tonnellate trasportate e del 3,7% per le tonnellate/km[34]. Nel 2000, la considerazione dell'andamento nei primi 5 mesi, mostra, secondo le valutazioni dell'Azienda, buoni risultati con una crescita sia delle tonnellate trasportate (+10,5%) sia delle tonnellate/km (+8,2%). Determinante risulta l'aumento del traffico combinato che è stato pari, in tonnellate, al 13,1%. Il trend è sostanzialmente confermato dal risultato di Trenitalia.

---

[33] In attuazione del provvedimento del CIPE (Comitato interministeriale programmazione economica) del 6 novembre 1999 i prezzi dei biglietti per i treni Eurostar sono aumentati mediamente del 4,7 % dal 16 gennaio 2000; nel mese di maggio 2000 sono anche aumentate anche le tariffe dei treni Intercity in servizio sulle principali direttrici. Dal mese di ottobre 2000 l'aumento ha riguardato le tariffe dei restanti servizi a media e lunga percorrenza.

[34] Nel 1998 le tonnellate trasportate erano cresciute dell'1,3% e il rapporto tonnellate/km era sceso del 2,1%.

In tema di sicurezza dell'esercizio ferroviario, che costituisce dichiaratamente un obiettivo fondamentale per l'Azienda, si evidenzia che, nel 2000, si è concluso il Piano triennale per la sicurezza, avviato nel 1998. Il lavoro svolto nel triennio ha riguardato tutti i settori: il potenziamento dell'infrastruttura, la messa in atto di nuove procedure, l'organizzazione del lavoro, il rinnovo del materiale rotabile, la formazione del personale (in primo luogo dei macchinisti), la sperimentazione degli apparati e dei sistemi, e le adozioni di nuovi dispositivi.

Dall'analisi e dalle verifiche effettuate da F.S. è comunque emerso un buon livello generale della sicurezza che, secondo quanto riferito dalla Società, risulta spesso superiore a quello di altre importanti reti ferroviarie europee.

Viene anche evidenziato che, nel 2000, il numero degli incidenti "tipici", quelli cioè direttamente connessi alla circolazione dei treni (deragliamenti, scontri, incendi, investimenti ai passaggi a livello) è diminuito, passando dai 100 incidenti del 1999 ai 95 incidenti del 2000, con conferma del trend positivo registrato nell'ultimo quinquennio, periodo nel quale il totale dei sinistri si è quasi dimezzato[35].

L'indicatore di sicurezza, misurato in numero di incidenti "tipici" per milione di treni-Km effettuati (0,28 nel 2000 contro 0,30 nel 1999), ha confermato l'andamento positivo degli ultimi anni.

In base agli ultimi dati disponibili per le altre reti, limitatamente al 1999, il numero di incidenti "tipici", per milione di treni-Km, è stato di 0,42 per la RENFE (ferrovie spagnole), di 0,59 per la SNCF (ferrovie francesi) e di 0,47 per la CCFF (ferrovie svizzere).

---

[35] Tali dati confermano che il sistema ferroviario resta comunque il mezzo più sicuro tra le diverse modalità di trasporto. Per quanto riguarda il numero delle persone coinvolte in tali incidenti, il dato del 2000, in termini di vite umane, ha raggiunto i minimi storici.

7. Le risorse umane ed i relativi costi

Il contratto collettivo nazionale di lavoro del personale[36] di FS S.p.A. è scaduto il 31 dicembre 1999 e non è stato ancora rinnovato[37].

Di rilievo, comunque, per tale materia, è l'accordo quadro intervenuto il 23 novembre 1999 tra Società ed Organizzazioni sindacali, alla presenza del Ministro dei Trasporti e del Ministro del Tesoro, riguardante i piani industriali e le modalità di definizione del nuovo contratto delle attività ferroviarie. Tale intesa recepisce sostanzialmente le indicazioni contenute nella direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 18 marzo 1999 ed è finalizzata a consentire il perseguimento degli obiettivi di riequilibrio e sviluppo societario.

Sulla base anche di accordi intervenuti con le parti sindacali negli anni 1998 e 1999 è continuata l'attività di contenimento degli organici, soprattutto con il concordato accoglimento di domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro presentate dal personale inidoneo e dal personale utilizzato in eccedenza in attività amministrativa e tecnico-specialistica.

Con tali misure, nonché per effetto delle scadenze programmate della riforma pensionistica, dei licenziamenti, delle dimissioni e delle scadenze dei "contratti di formazione lavoro" e di altre cause, la fuoriuscita di personale ha interessato 6.729 unità per il 1999, 7.924 per il 2000 (di cui 2.505 per il personale passato a Trenitalia).

La consistenza del personale è risultata:

- al 31 dicembre 1999 di 112.018 unità (con una riduzione di 4.717 unità);
- al 31 dicembre 2000 di 44.937 unità per la Società FS, cui vanno aggiunte, per un raffronto significativo, le 61.231 unità in servizio alla stessa data presso Trenitalia; per un totale di 106.168 unità; con riguardo a tale dato complessivo si registra una diminuzione di 5.850 unità rispetto al 1999.

---

[36] Nella precedente relazione al Parlamento (cfr. citata relazione per l'esercizio 1998, pagg. 18-19) si è evidenziato che il rapporto di lavoro del personale dirigente della Capogruppo e delle altre aziende del Gruppo dal 1° novembre 1998 è disciplinato dalla contrattazione collettiva nazionale sottoscritta tra la FNDAI e la Confindustria per i dirigenti di aziende industriali. E ciò in coerenza con la natura di S.p.A. dell'Azienda e con la logica del mercato.

[37] Il rinnovo appare particolarmente problematico, in quanto si tratta di trasformare un accordo nazionale, in precedenza esclusivamente aziendale, in un accordo "delle attività ferroviarie",

La Società ha evidenziato - nelle relazioni del Consiglio d'amministrazione - che dall'inizio del 1990 alla fine del 1999 il numero dei dipendenti si è ridotto di 94.487, di cui 60.500 nel periodo 1990-1995, mediante lo strumento indifferenziato dei prepensionamenti (legge n. 141 del 1990).

In tema di produttività, 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.

Il dato della produttività per il 1999 (che è l'ultimo esposto nelle relazioni al bilancio di esercizio) è pari a 567 mila unità di traffico per addetto, con un incremento dichiarato del 2,2% e con recupero della flessione dell'1,1% registrata nel 1998.

Poichè il valore considerato[38], di 567 mila UT per addetto, risultava inferiore al valore riferito – sempre dalla Società - per il 1998, che era di 608,7 mila UT per addetto[39], la Corte ha chiesto precisazioni.

La Società ha evidenziato che anche per tali dati valgono i chiarimenti forniti per i valori sul prodotto globale, di cui si è riferito al paragrafo 6, circa la operata riclassificazione in base a nuovi criteri di calcolo - non esplicitati - con conseguente modifica della serie storica.

La nuova serie espone i seguenti risultati: 546 mila UT per addetto per il 1996, 566 mila per il 1997, 558,8 mila per il 1998, 588,9 mila per il 1999 e 627,8 mila per il 2000.

Il costo del personale è passato dai 9.033 del 1998 agli 8.884 miliardi del 1999, con una diminuzione di 149 miliardi. Nel 2000, sommando il dato di FS con quello di Trenitalia, il valore globale lordo scende ancora e risulta pari a 8.665 miliardi di lire.

Il minor costo è dovuto alla ricordata riduzione degli organici.

La retribuzione media è aumentata dell'1,93 % nel 1999 e dello 0,52 % nel 2000.

---

cioè applicabile a tutti i lavoratori che saranno chiamati ad operare nelle nuove società secondo criteri privatistici.

[38] Relazione del Consiglio di amministrazione al bilancio 1999, pag. 10.

[39] L'Azienda segnala che la variabile risulta cresciuta del 75% dal 1990 al 1999, con notevole riduzione del divario rispetto ai livelli di produttività delle altre reti europee.

Va infine notato che dal 1° aprile 2000 è stato soppresso, in attuazione della legge n. 488 del 1999 (legge finanziaria 2000) il Fondo pensioni FS con contestuale istituzione presso l'INPS di un apposito Fondo Speciale al quale è iscritto obbligatoriamente tutto il personale dipendente della Società FS[40].

[40] La stessa legge finanziaria ha previsto, ai fini dello svolgimento dei compiti di gestione del Fondo speciale, il trasferimento all'INPS di un contingente massimo di 250 unità di personale FS entro 2 anni. Nel 2000 le unità trasferite sono state 203.

CONSISTENZA PERSONALE F.S. S.p.A. E TRENITALIA

Tabella 1

	Dirigenti	Restante Personale	Totale
Consistenza al 31.12.1999	984	111.034	112.018
Personale trasferito alla Società Trenitalia	332	62.651	62.983
Personale trasferito in altre Società o Enti	108	1.477	1.585
Assunzioni	32	1.289	1.321
Cessazioni	73	3.761	3.834
Consistenza al 31.12.2000	503	44.434	44.937

Tabella 2

(in milioni di lire)

COSTO PERSONALE F.S. S.p.A.	1998	1999	2000
Retribuzioni	6.751.121	6.624.286	4.257.290
Oneri sociali e previdenziali	2.282.204	2.259.552	1.494.179
Totale generale	9.033.325	8.883.838	5.751.469

COSTO PERSONALE F.S. S.p.A. E TRENITALIA

Tabella 3

(in milioni di lire)

	F.S. 1999	F.S. 2000	TRENITALIA 2000	TOTALE 2000	VARIAZIONI %
RETRIBUZIONI					
- Competenze fisse	5.491.277	3.507.597	1.663.994	5.171.591	-6
- Straordinario	254.397	167.844	154.498	322.342	27
- Trasferte	66.049	48.921	13.442	62.363	-6
- Competenze accessorie	808.753	524.727	286.120	810.847	0
- Indennità di mancato preavviso	3.810	8.201	6.705	14.906	291
Totale retribuzioni	6.624.286	4.257.290	2.124.759	6.382.049	
ONERI SOCIALI E PREVIDENZIALI:					
- Contributo al Fondo Pensioni	1.492.609	944.666	563.030	1.507.696	1
- Contributi all'INPS e altri Enti	157.821	125.826	-	125.826	-20
- Accantonamento e rivalutazioni Fond	444.317	294.445	158.255	452.700	2
- Rivalutazione indennità di buonuscita	150.139	117.326	64.559	181.885	21
- Altri costi	14.666	11.916	2.908	14.824	1
Totale oneri sociali e previdenziali	2.259.552	1.494.179	788.752	2.282.931	
Totale generale	8.883.838	5.751.469	2.913.511	8.664.980	

Tabella 4

(in milioni di lire)

RETRIBUZIONE MEDIA	1996	1997	1998	1999	2000 F.S. + TRENITALIA
Retribuzioni	6.971.243	6.707.579	6.751.121	6.624.286	6.382.049
Consistenza media	123.417	122.765	118.705	114.193	109.497
Retribuzione media	56,5	54,5	56,9	58,0	58,3
% su anno precedente	0	-3,27	4,40	1,93	0,52

COSTO DEL LAVORO F.S. S.p.A.

Tabella 5

(in milioni di lire)

PERSONALE DIRIGENTE	1998	1999	2000
RETRIBUZIONI			
- Competenze fisse	126.546	151.972	100.603
- Straordinario	16	0	93
- Trasferte	7.805	6.261	2.025
- Altre competenze accessorie	43.621	51.177	42.438
- Indennità di mancato preavviso	870	561	1.649
Totale retribuzioni	178.858	209.971	146.808
ONERI SOCIALI E PREVIDENZIALI:			
- Contributo al Fondo Pensioni	36.400	47.491	25.083
- Contributi all'INPS e altri Enti	14.458	14.543	13.772
- Accantonamento e rivalutazioni Fondo TFR	11.174	12.297	10.119
- Rivalutazione indennità buonuscita	4.009	4.529	3.658
Totale oneri sociali e previdenziali	66.041	78.860	52.632
Totale generale	244.899	288.831	199.440

Tabella 6

(in milioni di lire)

ALTRO PERSONALE	1998	1999	2000
RETRIBUZIONI			
- Competenze fisse	5.260.625	5.339.305	3.406.994
- Straordinario	250.688	254.397	167.751
- Trasferte	58.368	59.788	46.896
- Competenze accessorie	979.997	757.576	482.289
- Indennità di mancato preavviso	22.585	3.249	6.552
Totale retribuzioni	6.572.263	6.414.315	4.110.482
ONERI SOCIALI E PREVIDENZIALI:			
- Contributo al Fondo Pensioni	1.488.998	1.445.118	919.583
- Contributo all'INPS e altri Enti	121.344	143.278	112.054
- Accantonamento e rivalutazioni Fondo TFR	444.507	432.020	284.326
- Rivalutazione indennità di buonuscita	142.409	145.610	113.668
- Altri costi	18.905	14.666	11.916
Totale oneri sociali e previdenziali	2.216.163	2.180.692	1.441.547
Totale generale	8.788.426	8.595.007	5.552.029

8. Vicende giudiziarie e legali

Dalle relazioni al bilancio del Consiglio di amministrazione risultano talune vicende giudiziarie e legali che di seguito si ritiene utile riportare.

Nel marzo 1999 sono stati notificati alle società TAV e ITALFERR, controllate di F.S., processi verbali di constatazione del Nucleo Centrale di Polizia Tributaria della Guardia di Finanza nei quali si configurano presunte irregolarità amministrative e fiscali su operazioni poste in essere nel periodo 1992-1996. Tali rilievi, che comprendono la presunta inesistenza delle attività di progettazione di massima fatturate da ITALFERR e TAV, sono stati recepiti in successivi avvisi di rettifica ai fini IVA e avvisi di accertamento ai fini delle Imposte Dirette.

Su tali rilievi le società interessate hanno avviato approfondite verifiche il cui esito ha indotto gli amministratori (anche sulla scorta di pareri di autorevoli consulenti) a non dar corso a specifiche appostazioni in bilancio, fatta eccezione per un importo relativamente marginale (Lire 0,5 miliardi), correlato alla liquidazione di fatture per prestazioni professionali delle quali, a giudizio delle Società, non è stata incontrovertibilmente comprovata la sussistenza.

In data 8 marzo 2000 è stata resa nota la delibera dell'Antitrust del 24 febbraio 2000 con la quale l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, a seguito di una istruttoria avviata nel febbraio 1999, ha condannato le FS al pagamento di una multa in ragione di 6,3 miliardi di lire per abuso di potere dominante nel settore del trasporto dei "containers" e delle casse mobili, due delle modalità più diffuse per il trasporto combinato delle merci.

L'abuso è stato riscontrato nel settore della trazione ferroviaria ed è stato messo in atto, secondo l'Authority, "attraverso comportamenti discriminatori idonei a favorire società controllate o partecipate delle stesse Ferrovie (nel caso specifico la società Italcontainer e la società Cemat) a discapito degli altri concorrenti la cui posizione è rimasta invece pressoché stabile in termini di numero di treni movimentati ovvero si è significativamente ridotta in termini di quota".

Avverso detta delibera FS ha presentato ricorso al TAR del Lazio.

I procedimenti giudiziari avviati dalle Procure di Roma, Perugia, Milano, nei precedenti anni, nei confronti di alcuni rappresentanti ed ex rappresentanti della Società e sue controllate per reati contro la Pubblica Amministrazione, concernenti l'affidamento di appalti e forniture, e già segnalati nella relazione sulla gestione dei precedenti esercizi, non hanno avuto, a tutt'oggi, evoluzioni pregiudizievoli per la società.

La Società evidenzia che, con provvedimento di archiviazione del GIP del Tribunale di Roma, si è di recente concluso un procedimento in ordine alle questioni inerenti la progettazione di massima da FS a TAV e che aveva visto coinvolti rappresentanti della Società.

Relativamente ai giudizi penali connessi all'insorgere di malattie professionali derivanti dalla lavorazione dell'amianto, di cui si è in passato riferito, la Società segnala di aver deciso di intervenire volontariamente nel procedimento penale presso il Tribunale di Bologna, a carico di due ex dirigenti FS accusati di omicidio colposo, pur essendo stata citata in qualità di responsabile civile.

Per quanto concerne invece il procedimento penale relativo alla attività di lavorazione dell'amianto nell'OGR di Torino, definitosi nel 1999 a seguito di sentenza della Corte di Appello di Torino, sono state definite transattivamente le quasi totalità delle posizioni delle parti civili costituite.

In data 6 marzo 2001 si è concluso, con sentenza di assoluzione di tutti gli imputati, il procedimento penale in corso presso il Tribunale di Piacenza, relativo al sinistro ferroviario occorso in data 12 gennaio 1997.

Per quanto riguarda il procedimento penale intentato nei confronti di persone coinvolte nell'incendio del treno dei tifosi della Salernitana, la Società si è costituita parte civile dinanzi al Tribunale di Salerno.

Per gli stessi fatti è, peraltro, pendente un contenzioso civile la cui potenziale passività è già stata valutata e di cui si è tenuto conto nella redazione del bilancio.

In ordine comunque a tutti gli incidenti verificatisi la Società ribadisce quanto già riferito in passato, e cioè che la eventuale responsabilità civile che fosse accertata a suo carico sarebbe comunque coperta (salvo eventuale franchigia) dalla compagnia assicuratrice.

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

Da segnalare infine che il Consiglio di Stato, con sentenza n. 2135/2001, ha ritenuto illegittimo l'affidamento da parte della FS S.p.A. a proprie società controllate o partecipate dei servizi automobilistici sostitutivi dei servizi ferroviari. Tali servizi automobilistici devono essere affidati, secondo le norme UE, con gara pubblica a cui devono poter partecipare tutte le imprese operanti sul mercato.

In precedenza, era stato considerato legittimo tale affidamento, diretto ed esclusivo, dei servizi integrativi e sostitutivi delle Ferrovie dello Stato alle controllate Sogin S.r.l. e Sita S.p.a.

FS ha impugnato l'atto, ritenendo che sussistano validi motivi per sostenere che l'affidamento rientri nei canoni della legittimità.

9. I risultati economico-finanziari della gestione di Ferrovie dello Stato S.p.a.

9.1 – Notazioni generali e di sintesi. Il Fondo di ristrutturazione di cui alla legge n. 448 del 1998

Ferrovie dello Stato, nella sua qualità di società per azioni, redige annualmente il bilancio di esercizio ai sensi dell'art. 2423 e segg. del codice civile.

I bilanci per gli esercizi 1999 e 2000, costituiti dallo stato patrimoniale, dal conto economico e dalla nota integrativa, sono stati approvati dall'Assemblea rispettivamente nelle adunanze del 28 giugno 2000 e 21 giugno 2001.

La nota integrativa - cui sono allegati il rendiconto finanziario ed il prospetto dei debiti trasferiti allo Stato in data 31 dicembre 1996, ai sensi dell'art. 2, comma 12, della legge n. 662 del 1996, per i quali la Società continua a svolgere le incombenze amministrative - riporta tutte le informazioni richieste dall'art. 2427 del cod. civ. e specifica i motivi che hanno determinato l'aggiunta di speciali voci al bilancio, secondo il disposto dell'art. 2423 ter, comma 3, cod. civ.

Sui bilanci, prima della presentazione all'Assemblea, si è espresso favorevolmente il Collegio sindacale che, rispettivamente nelle riunioni del 7 giugno 2000, per l'esercizio 1999, e 6 giugno 2001, per l'esercizio 2000, ha redatto la relazione prevista dall'art. 2429 del c.c.

Entrambi i bilanci sono stati certificati, con relazioni rispettivamente del 22 giugno 2000 e del 20 giugno 2001, dalla KPMG S.p.A., incaricata di formulare il giudizio professionale sul bilancio, basato sulla revisione contabile.

Il risultato economico e le principali poste dello stato patrimoniale degli esercizi del triennio 1998-2000 sono sintetizzati nei prospetti che seguono:

Sintesi dati bilancio FFSS S.p.A.

			In miliardi di lire
	1998	**1999**	**2000**
Valore della produzione	**15.464**	**14.613**	**11.670**
Costi della produzione prima degli amm.ti svalutazioni, accant.ti ed altri	(12.947)	(12.944)	(9.761)
Margine del valore della produzione prima degli amm.ti, svalutazioni	2.517	1.669	1.909
Ammortamenti, svalutazioni, accant.ti ed oneri diversi di gestione	(4.517)	(4.380)	(3.214)
Margine del valore della produzione	**(2.000)**	**(2.711)**	**(1.305)**
Proventi ed oneri finanziari	(255)	(20)	162
Rettifiche di valore di attività finanziarie	(42)	(36)	(482)
Proventi ed oneri straordinari	183	196	282
Risultato prima delle imposte	(2.114)	(2.571)	(1.342)
Imposte sul reddito d'esercizio	(324)	(280)	(203)
PERDITA D'ESERCIZIO	**(2.438,3)**	**(2.851,2)**	**(1.545,1)**

			In miliardi di lire
	1998	**1999**	**2000**
Immobilizzazioni	88.313	88.492	80.094
Attivo circolante	11.583	13.698	10.624
Capitale sociale	**61.585**	**36.596**	**36.596**
Totale patrimonio netto	61.820	33.745	38.350
Fondi per rischi ed oneri	20.463	51.039	42.193
T.F.R.	6.612	6.627	2.732
Debiti	10.441	10.594	7.019

Al fine di conferire maggiore significatività al raffronto per il 2000, esercizio nel quale, come più volte ricordato, è stata trasferito[41] a far tempo dal 1° giugno, il ramo d'azienda "trasporto" a Trenitalia, si riportano qui di seguito, i corrispondenti dati per FF.SS. e per la nuova società di trasporto:

Sintesi dati bilancio 2000 FF.SS. S.p.A. e Trenitalia S.p.A.

			In miliardi di lire
Esercizio 2000	**FF.SS.**	**Trenitalia**	**Totale**
Valore della produzione	11.670	5.615	17.285
Costo della produzione prima degli amm.ti svalutazioni,accant.ti ed altri	(9.761)	(5.870)	(15.631)
Margine del valore della produzione prima degli amm.ti, svalutazioni	1.909	(255)	1.654
Ammortamenti, svalutazioni, accant.ti ed oneri diversi di gestione	(3.214)	(180)	(3.394)
Margine del valore della produzione	**(1.305)**	**(435)**	**(1.740)**
Proventi ed oneri finanziari	162	56	218
Rettifiche di valore di attività finanziarie	(482)	(7)	(489)
Proventi ed oneri straordinari	282	21	303
Risultato prima delle imposte	(1.342,1)	(364)	(1.706,1)
Imposte sul reddito d'esercizio	(203)	(103)	(306)
PERDITA D'ESERCIZIO	**(1.545,1)**	**(467)**	**(2.012,1)**

			In miliardi di lire
Esercizio 2000	**FF.SS.**	**Trenitalia**	**Totale**
Immobilizzazioni	80.094	10.728	90.822
Attivo circolante	10.624	5.999	16.623
Capitale sociale	**36.596**	**1.000**	**37.596**
Totale patrimonio netto	**38.350**	**1.532**	**39.882**
Fondo per rischi ed oneri	42.193	3.723	45.916
T.F.R.	2.732	3.778	6.510
Debiti	7.019	7.695	14.714

[41] Il trasferimento decorre dal 1° giugno, per effetto del contratto di locazione, dal 30 novembre 2000 a seguito della formale compravendita.

Dai surriportati elementi emerge che il valore della produzione, in diminuzione per il 1999 , è in crescita per il 2000 – considerando il dato aggregato FF.SS.-Trenitalia.

Il costo della produzione, sostanzialmente stabile per il 1999, aumenta nel 2000; tale incremento, considerando il solo dato FS, resta inferiore alla percentuale di crescita del valore della produzione, sì da determinare un miglioramento del margine lordo del valore della produzione per il 2000, dopo l'andamento sfavorevole del 1999. Considerando, invece, per il 2000, il dato aggregato FS – Trenitalia, non si registra incremento.

Detto margine, ridotto degli ammortamenti, delle svalutazioni, degli accantonamenti e degli oneri diversi di gestione, resta comunque di segno negativo.

La perdita d'esercizio, che segna nel 1999 la punta massima con 2.851 miliardi di lire, si riduce a 1.545 miliardi nel 2000. Il miglioramento risulta meno sensibile considerando il dato aggregato FS – Trenitalia per il 2000.

Il capitale sociale diminuisce nel 1999 di 24.989 miliardi di lire, essendo stato destinato alla provvista del Fondo di ristrutturazione istituito dall'art. 43, 5° comma, della legge n. 448 del 1998[42].

Detto Fondo, costituito per 17.792 miliardi di lire al 31 dicembre 1998 ed incrementato di 32.625 miliardi nel corso dell'esercizio 1999, è stato utilizzato per 1.743 miliardi nel 1998, per 1.886 miliardi nell'esercizio 1999 e per 1.933 nell'esercizio 2000, a copertura degli ammortamenti calcolati negli stessi esercizi sui beni attribuiti al ramo d'azienda "Infrastruttura".

A ciò va aggiunta l'ulteriore utilizzazione autorizzata dall'Assemblea del 15 novembre 2000, per la copertura delle minusvalenze, pari a 5.310 miliardi di lire, derivanti dalla ricordata vendita del ramo d'azienda trasporto ferroviario alla controllata Trenitalia S.p.A. (dal 1° dicembre 2000, con contratto del 28 novembre 2000).

Al 31 dicembre 2000 il Fondo ammonta a 39.544 miliardi di lire.

---

[42] La norma dispone che, in attesa che vengano definiti gli assetti del settore ferroviario in attuazione del decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 277, e che, conseguentemente, il Ministro del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione economica disponga la valutazione del ramo d'azienda "Gestione dell'Infrastruttura" ai sensi dell'articolo 55 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, la Società Ferrovie dello Stato S.p.A è autorizzata a costituire, a valere sul proprio netto patrimoniale, un fondo di ristrutturazione di importo pari al valore netto dell'infrastruttura risultante dal bilancio al 31 dicembre 1997.

La Corte, nella precedente relazione al Parlamento, aveva manifestato perplessità sulla singolare utilizzazione, da parte della Società, di tale dotazione, che viene destinata principalmente a "sterilizzare nel conto economico la posta relativa agli oneri di ammortamento dell'infrastruttura, oneri che in un'ottica di ristrutturazione non potrebbero essere considerati in quanto, per loro natura, sono costi ordinari, ricorrenti e destinati economicamente a rettificare i ricavi conseguenti all'utilizzo della struttura medesima da parte delle aziende di trasporto".

Interpellata specificamente sulla tematica, la Società, pur riconoscendo la correttezza delle osservazioni della Corte e la incontestabilità del concetto di ristrutturazione evocato, ha richiamato l'attenzione sulla circostanza che la scelta adottata sembra giustificata dagli stessi lavori preparatori della legge n. 448 del 1998; nella relazione di accompagnamento al relativo d.d.l. è affermato che, "dovendo i conti del Gestore presentare un tendenziale equilibrio tra i ricavi derivanti dalla riscossione dei canoni ed i contributi pubblici con i costi di gestione dell'infrastruttura al netto degli ammortamenti e di eventuali oneri di ristrutturazione, si rende necessaria la sterilizzazione a conto economico di tali costi, pena la fissazione di canoni di utilizzo della rete insostenibili da parte delle imprese esercenti il trasporto ferroviario".

Per la Società la decisione di neutralizzare gli ammortamenti con il fondo non è, quindi, basata sulla considerazione che tale posta di conto economico non abbia la sua validità ed importanza, ma "sul fatto che si è già scelto di non gravare la clientela di tali oneri allo scopo di non scoraggiare l'utilizzo dell'infrastruttura". Si è in presenza, sempre ad avviso della Società, di un atteggiamento prudenziale, voluto dallo stesso legislatore, che nasce dal timore che l'esercizio dell'infrastruttura ferroviaria non consenta di assicurare la copertura dei costi di ammortamento. E ciò non per una condizione accidentale di sopravalutazione dei cespiti nei bilanci FS o di inconsistenza degli stessi – che sono correttamente iscritti al costo di acquisto o produzione diminuito degli ammortamenti – ma per una ipotizzata condizione "strutturale"[43].

---

[43] La stessa può imputarsi a varie cause, tra le quali: il fatto che i tracciati delle linee sono basati più su criteri sociali generali spesso caratteristici delle varie epoche di costruzione che su criteri commerciali di redditività; il fatto che la costruzione ed il rinnovo di linee ferroviarie presenta in Italia costi obiettivamente elevati in conseguenza della natura morfologica ed idrogeologica del Paese; il fatto che l'utenza consideri ancora il servizio ferroviario un *servizio povero*, per cui vengono preferiti altri modi di trasporto in caso di aumento dei prezzi.

In relazione alle argomentazioni della Società, la Corte, pur prendendo atto delle circostanze che, allo stato, giustificano la scelta, ne ribadisce il carattere temporaneo ed eccezionale e richiama l'esigenza – d'altronde condivisa dalla stessa Società – che, non appena sarà conclusa la perizia in corso, ai sensi dell'art. 2343 del cod.civ. per il conferimento ad FS "Holding" – ora Ferrovie dello Stato S.p.A.[44] - di Rete Ferroviaria Italiana (R.F.I.) si consideri integralmente la situazione e si dia anche applicazione all'art. 55 della legge n. 449 del 1997 che prevede la valutazione dell'Infrastruttura su parametri di redditività.

In tal modo, oltre a pervenirsi ad una effettiva e convincente chiarezza dei documenti contabili e ad una reale attendibilità delle poste del patrimonio netto, si proseguirà nella via del risanamento finanziario dell'Azienda, in coerenza con l'evolversi delle prospettive di redditività dell'Infrastruttura ferroviaria.

[44] E' questa, come si è detto, la nuova denominazione della Holding FS dal luglio 2001.

9.2. - Stato patrimoniale

1. - Sulle risultanze patrimoniali per il 1999 e 2000 incide notevolmente la vicenda del fondo di ristrutturazione voluto dalla legge n. 448 del 1998, su cui si è riferito nelle notazioni di sintesi. Il capitale sociale decrementato, come già detto, di 17.792 miliardi, si riduce dai 61.585 miliardi del 1998 ai 36.596 del biennio in considerazione.

Il patrimonio netto, sceso a 33.745 miliardi nel 1999, segna un incremento di 4.605 miliardi nell'esercizio 2000 solamente in quanto si è parzialmente giovato del versamento di 6.150 miliardi in conto futuri aumenti del capitale sociale.

La legge n. 488 del 1999 (Finanziaria 2000)[45] ha disposto in 6.150 miliardi di lire l'ulteriore apporto dello Stato al capitale sociale di FS S.p.A..

L'intero ammontare è stato versato dal Ministero del Tesoro in 7 tranche e l'importo è stato appostato, in attesa della delibera assembleare di aumento del capitale, alla voce "versamenti in conto futuri aumenti di capitale".

Anche l'ammontare globale dei fondi per rischi ed oneri – aumentato di 30.575 miliardi nel 1999 per effetto del ricordato incremento del fondo di ristrutturazione di cui alla legge n. 448 del 1998 che costituisce la prevalente voce – si riduce nel 2000 di 8.846 miliardi.

Si ritiene utile segnalare che l'Assemblea straordinaria del 24 gennaio 2001 ha deliberato le seguenti operazioni:

- riduzione del capitale sociale da 36.595,8 miliardi di lire a 33.744,7 miliardi e, quindi, per 2.851,2 miliardi di lire (con il conseguente annullamento di 2.851.175.968 azioni ordinarie del valore nominale di lire 1.000) a parziale copertura della perdita di lire 2.851,2 miliardi risultante dal bilancio chiuso al 31.12.1999, perdita che si riduce a lire 882 – rappresentante la quota frazionabile – da portare a nuovo;

- aumento del capitale sociale da lire 33.744,7 miliardi a lire 39.894,7 miliardi (con conseguente modifica dell'art. 5 dello statuto sociale) mediante emissione alla pari di n. 6.150.000.000 nuove azioni del valore nominale di lire 1.000 cadauna - godimento regolare - riservate all'azionista "Ministero del Tesoro, del Bilancio e della

---

[45] La previsione della legge finanziaria era di 6.150 miliardi in conto competenza e 5.150 in termini di cassa. Con la legge n. 317 del 2000 (di assestamento del bilancio 2000) è stata apportata una variazione in aumento di cassa pari a 1.000 miliardi.

Programmazione Economica" a fronte ed in corrispettivo dei versamenti già effettuati per la legge finanziaria 2000.

2. - Per le voci di maggior rilievo dello stato patrimoniale, sulla base anche di quanto rappresentato nella nota integrativa, valgono le notazioni che seguono.

Immobilizzazioni immateriali - Sono iscritte in bilancio al costo di acquisto o produzione interna comprensivo di oneri accessori ed al netto delle quote di ammortamento calcolate in misura costante in funzione delle residue possibilità di utilizzo del bene. Fra esse sono appostati anche i contributi in conto interessi di pertinenza della controllata TAV, il cui ammortamento avrà inizio quando matureranno i ricavi sulle linee ad alta velocità attualmente in costruzione. La posta complessiva è pari a 610,2 miliardi di lire nell'esercizio 2000 con una diminuzione di 48,5 miliardi rispetto alla posta del 1999 (riclassificata[46] da 414,3 miliardi a 658,7 miliardi). .

Immobilizzazioni materiali - Sono esposte al costo di acquisto o costruzione interna comprensivo degli oneri accessori, al netto degli ammortamenti. Il loro valore di carico è pari a 112.196 miliardi nell'esercizio 1999 ed a 87.858 miliardi nel 2000. Da esso devono essere detratti, per ammortamenti e svalutazioni, 32.222 miliardi per il 1999 e 20.826 per il 2000. Ai loro valori netti di bilancio pari a 79.973 miliardi[47] per il 1999 e 67.032 miliardi per il 2000, si suddividono nelle seguenti voci: 1) Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale per miliardi 57.083 nel 1999 e 56.884 nel 2000; 2) Materiale rotabile, navi traghetto e impianti industriali per miliardi 11.563 nel 1999 e 568 nel 2000; 3) Attrezzature industriali e commerciali per miliardi 310 nel 1999 e 250 nel 2000; 4) Altri beni per miliardi 140 nel 1999 e 79 nel 2000; 5) Immobilizzazioni in corso e acconti per miliardi 10.877 nel 1999 e 9.250 nel 2000.

Immobilizzazioni finanziarie

a) Partecipazioni - Sono valutate al costo, rettificato, ove necessario, per perdite permanenti di valore, mentre quelle per le quali siano in atto scelte strategiche di

---

[46] La riclassifica, effettuata nel 2000 per i bilanci 1999 e 2000, è dovuta alla iscrizione nelle immobilizzazioni immateriali in corso delle partite che, nell'esercizio 1999, erano incluse tra le immobilizzazioni materiali in corso.

[47] E' questo l'importo rappresentato nel bilancio di esercizio 1999 e non quello riclassificato, secondo il criterio riportato alla precedente nota, per il bilancio 2000.

cessione, sono trasferite all'attivo circolante al minore valore tra il valore iscritto in bilancio ed il presunto valore di realizzo.

In particolare, le partecipazioni nelle società controllate, per il 1999, sono passate da un valore di bilancio iniziale di 862,8 miliardi ad un valore finale di 866,3 miliardi. Per le società collegate, i rispettivi valori sono aumentati da 163,2 a 163,5 miliardi, mentre, per le altre imprese, il valore delle partecipazioni è diminuito da 317,5 miliardi a 288,9 miliardi. In conseguenza, il totale delle partecipazioni è passato da 1.343,5 miliardi a 1.318,6 miliardi. E ciò senza variazioni considerevoli nell'assetto della voce partecipazioni.

Nel 2000 le partecipazioni nelle società controllate sono passate a 2.285,6 miliardi, dai miliardi 866,3 del 1999. Per le società collegate i rispettivi valori sono diminuiti da 163,4 miliardi a 106 miliardi, mentre, per le altre imprese, il valore delle partecipazioni passa da 288,8 miliardi a 279,2 miliardi. In conseguenza, il totale delle partecipazioni è passato da 1.318,6 a 2.670,9 miliardi. Le notevoli variazioni derivano, tra le altre vicende: dalla cessione del ramo Azienda Trasporti alla Società controllata Trenitalia S.p.a., per la quale F.S. ha sottoscritto e versato l'aumento di capitale sociale (che è passato da 200 a 1.000 miliardi) e, successivamente, ha versato in conto futuri aumenti di capitale l'importo di 1.000 miliardi, anch'esso ricompreso nella voce; dall'aumento del capitale sociale della Società Basictel (9.681 milioni); dalla costituzione della Società F.S. Lab controllata al 100% da F.S. (1.936 milioni).

Tra le vendite, che hanno riguardato partecipazioni in società che operano nel ramo trasporti, passeggeri e merci, cedute alle Società Trenitalia, si segnalano quella relativa alla controllata F.S. CARGO (128.518 milioni); alle collegate Cisalpina A.G. (49.392 milioni), ITEF S.r.l. (7.428 milioni).

Tra le altre variazioni di rilievo v'è quella relativa alla riduzione di valore della partecipazione nella società Basictel S.p.A., a seguito della vendita del diritto di opzione (5.607 milioni).

I movimenti nel fondo svalutazione partecipazioni hanno riguardato: l'utilizzo del fondo svalutazione per le perdite delle Società Passaggi S.p.a. (250 milioni) e Bologna 2000 S.p.a. (241 milioni), la cancellazione del fondo accantonamento per il Consorzio Metrebus, liquidato nel corso del 2000 (28 milioni). Gli accantonamenti sono

riconducibili alle perdite di esercizio delle Società Trenitalia (467.508 milioni), F.S. Cargo (8.041 milioni), Passaggi S.p.a. (220 milioni), SAP S.r.l. in liquidazione (700 milioni), Efeso S.p.a. in liquidazione (103 milioni) e Bologna 2000 S.p.a. (144 milioni).

b) Crediti verso imprese controllate - Nel 1999 l'importo (6.683,6 miliardi) è costituito dal finanziamento fruttifero concesso a Fercredit e dai finanziamenti infruttiferi di F.S. a TAV per la realizzazione del Sistema Alta Velocità. Il rimborso di detti finanziamenti è previsto oltre i 5 anni. Nel 2000 l'incremento della voce, passata a 9.727,9 miliardi, è da attribuire alla rilevazione dei crediti di F.S. verso Trenitalia per la cessione del ramo d'azienda Trasporto (2.939 miliardi), la cui riscossione è prevista in 10 rate semestrali a decorrere dal 1° gennaio 2004. Quanto all'incremento del credito verso TAV di 108.207 milioni, esso rappresenta la differenza tra l'importo versato da F.S. nell'esercizio 2000 (505.757 milioni) e la somma restituita dalla Società TAV a F.S. (397.550 milioni) a seguito della restituzione da parte del Consorzio Cepav degli anticipi ricevuti per lavori di costruzione della Tratta Milano-Bologna, non più realizzati.

c) Crediti verso altri – La posta, che passa dai 103 miliardi del 1999 ai 53 miliardi del 2000, comprende, tra le altre voci, i crediti verso il personale per l'integrazione di contributi per la riliquidazione dell'indennità di buonuscita; il saldo residuo di 4.251 milioni al 31.12.2000 è relativo a recuperi da effettuare tramite apposite trattenute mensili. Poiché esistono incertezze sulla recuperabilità di detti crediti, è stato effettuato, per pari importo, un accantonamento al "Fondo rischi ed oneri - altri rischi minori".

La voce per mutui ex OPAFS, trasferiti alla Società a seguito della soppressione dell'istituzione, si è decrementata (dai milioni 13.871 del 1999 ai milioni 3.937 del 2000) per la cessione a Trenitalia di quota parte dei crediti in relazione al trasferimento del personale F.S..

Il decremento di crediti verso l'erario per acconto IRPEF, passato dai 66.137 milioni del 1999 ai 26.154 milioni del 2000, è da attribuire principalmente alla cessione di crediti stessi alla Società Trenitalia, in quanto correlato al personale trasferito.

d) Impieghi Fondo pensioni - Nel 1999 l'importo è costituito da depositi presso la Cassa DD.PP.. Nel 2000, in attuazione dell'art. 43 della legge 23.12.1999, n. 488 (legge finanziaria 2000) il Fondo pensioni è stato soppresso e, con la stessa

decorrenza, è stato istituito un Fondo speciale presso l'INPS, al quale è stato iscritto tutto il personale.

Attivo circolante

a) Rimanenze - Sono passate dai 1.404,7 miliardi dell'esercizio 1999 ai 577 miliardi del 2000. La variazione in diminuzione è stata prevalentemente determinata dalla riduzione delle giacenze – nell'ambito della voce "materie prime, sussidiarie e di consumo" - per la vendita del magazzino alla Società Trenitalia (-822.018 milioni), nonchè dall'incremento del valore del magazzino del ramo infrastrutture (+66.966 milioni).

b) Crediti - La posta ammonta a 9.142,7 miliardi nell'esercizio 2000, con una variazione in diminuzione rispetto all'esercizio precedente di 2.543,6 miliardi. Il decremento della voce, per la massima parte, è da porre in relazione alla cessione del ramo d'azienda trasporto alla Società Trenitalia. Ulteriore decremento è derivato dall'adeguamento dei fondi svalutazione crediti alla stima delle presunte perdite al 31.12.2000 (41.750 milioni).

Le voci maggiormente significative sono: crediti verso clienti (447.657 milioni); crediti verso imprese controllate (1.925,8 miliardi), dovuti prevalentemente a rapporti di natura commerciale; crediti verso imprese collegate (10,7 miliardi); crediti verso altri (6.758,5 miliardi) di cui crediti verso l'Erario per 2.840 miliardi, crediti verso il Tesoro per 3.790 miliardi e crediti diversi per 70 miliardi.

c) Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni - Nell'esercizio 2000, la posta si è azzerata a seguito della vendita della Società Lingotto S.p.a. alla Società Metropolis.

d) Disponibilità liquide - La posta ammonta a 903.713 milioni nell'esercizio 2000, con un aumento rispetto al precedente esercizio di 313.296 milioni. L'importo dei depositi bancari e postali (228.450 milioni) comprende anche gli interessi maturati al 31.12.2000, pari a 2.177 milioni.

Ratei e Risconti attivi - Nell'esercizio 2000 tale voce ha registrato l'importo di 2.180 milioni, con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 1999 di 169 milioni. I ratei attivi ammontano a 59 milioni (55 milioni nel 1999); i risconti attivi sono pari a

2.121 milioni (1.956 milioni nel 1999) e sono relativi prevalentemente a premi di assicurazione o abbonamenti a riviste.

Patrimonio netto - Nell'esercizio 1999, il patrimonio netto è diminuito rispetto al 1998 di 28.075,6 miliardi. Le variazioni intervenute nel 1999 sono dovute a: 1) Costituzione del Fondo Ristrutturazione in applicazione del quinto comma dell'art. 43 della legge n. 448/1998 per una consistenza iniziale di 17.792,2 miliardi, nei limiti delle riserve; 2) abbattimento di riserve per un importo corrispondente; 3) utilizzo del Fondo stesso per l'anno 1998 a copertura degli oneri di ammortamento dell'infrastruttura; 4) rinvio alla Assemblea straordinaria della decisione per l'integrazione della consistenza iniziale del fondo – secondo i criteri stabiliti dalla legge, attraverso l'utilizzo di residue riserve eventuali e riduzione di capitali sociali.

Più in particolare si precisa che il Consiglio di amministrazione, nella seduta del 14 giugno 1999, ha approvato il progetto di bilancio per l'anno 1998, con l'iscrizione del Fondo Ristrutturazione ex "lege" n. 448/98 di 17.792,2 miliardi e di una partita di rettifica del patrimonio netto di pari importo e l'utilizzo del Fondo per miliardi 1.743,2 a fronte degli ammortamenti dei cespiti attribuiti al gestore dell'infrastruttura. L'assemblea in sede straordinaria, nell'adunanza del 14 giugno 1999, ha deliberato: la riduzione delle riserve esistenti, per il ripiano della perdita dell'esercizio risultante dal progetto di bilancio 1998; l'aumento della consistenza iniziale del fondo sino all'importo di 50.416,7 miliardi, mediante annullamento delle riserve residue e riduzioni del capitale sociale; di dare atto che dopo tale operazione il capitale sociale ammonta a 29.195,8 miliardi.

Nel corso dell'esercizio 1999 è stato sottoscritto e versato l'aumento di capitale sociale stabilito dall'Assemblea straordinaria del 21.12.1999 in lire 7.400 milioni. A seguito di tale sottoscrizione il capitale sociale, al 31.12.1999, ha raggiunto l'importo di 36.595,8 miliardi.

Nel 2000 il patrimonio netto, riportato in bilancio, è aumentato rispetto all'esercizio precedente di 4.604,8 miliardi. Nel corso dell'esercizio è stato versato l'importo di 6.150 miliardi in conto futuro aumento di capitale sociale (il cui perfezionamento è avvenuto nell'esercizio 2001).

Il capitale sociale al 31.12.00 è rimasto invariato rispetto all'esercizio precedente.

Fondi per rischi ed oneri

Fondo di ristrutturazione industriale - Nel 1999 l'utilizzo del fondo riflette quanto corrisposto ai dipendenti per incentivare l'esodo anticipato, nel quadro del processo di ristrutturazione a suo tempo avviato dalla Società. Nel 2000 il decremento del fondo è dovuto sia all'utilizzo delle somme per coprire i costi di incentivazione all'esodo anticipato, sia al trasferimento alla Società Trenitalia di quanto necessario per fronteggiare gli oneri futuri, in vista del proseguimento del processo di ristrutturazione a suo tempo avviato dalla Società.

Fondo ristrutturazione legge 448/98 - Pari a 16.049,1 miliardi, al 31.12.1998, nel corso dell'esercizio 1999 è stato integrato di 32.624,4 miliardi ed utilizzato per 1.886,3 miliardi, a fronte delle quote di ammortamento relative ai beni del ramo d'azienda infrastruttura. Nel 2000 è stato utilizzato per 1.933,4 miliardi per oneri di ammortamento, relativi ai beni del ramo azienda infrastruttura, e per 5.320 miliardi per la copertura delle minusvalenze derivanti dalle cessioni del ramo d'azienda trasporti alla società controllata Trenitalia.

Altri fondi

a) Competenze al personale da definire - Nel 1999 il fondo è stato utilizzato (3.875 milioni) per le somme liquidate nell'esercizio al personale, mentre l'ulteriore incremento (4.294 milioni) è stato operato per adeguamento. Nel 2000 l'utilizzo (5.975 milioni) concerne somme liquidate nell'esercizio al personale ed è stato ceduto per la quota di 84 milioni a Trenitalia, in relazione agli oneri relativi al personale trasferito dalle F.S. alla Società. L'ulteriore incremento (3.248 milioni) è stato fatto per adeguarlo a quanto ritenuto necessario.

b) Partite relative a crediti nei confronti del Ministero del Tesoro:

- Personale in mobilità presso Enti pubblici territoriali: 39.914 milioni nel 1999, invariato nel 2000.

- Interessi per gestione del fondo debiti pregressi: 125.454 milioni nel 1999; nel 2000 è stato utilizzato a seguito del parere sfavorevole espresso dall'Avvocatura circa il riconoscimento del credito alle F.S.

c) Fondo adeguamento scorte ex Aziende - Costituito sin dalla trasformazione dell'Azienda in Ente pubblico economico, nel 1999 è stato incrementato (93.505 milioni) rispetto all'esercizio precedente per far fronte alla presumibile perdita di valore dei materiali in giacenza e lenta movimentazione. Nel 2000 è stato parzialmente utilizzato (165.410 milioni), a seguito della cessione a Trenitalia delle giacenze di magazzino al 31 maggio 2000.

d) Fondo relativo al contenzioso nei confronti del personale e di terzi - Nel 1999 è stato utilizzato per il pagamento dell'"integrativo bis" in base all'accordo con le OO.SS. del 13 novembre 1995. Nel 2000, le relative disponibilità sono state in parte ricomprese nella cessione del ramo di azienda Trasporto, a seguito del trasferimento dei beni alla società Trenitalia, e in parte incrementate e decrementate, a seguito di una revisione delle possibili soccombenze in controversie con il personale e con i terzi.

e) Fondo sostituzione e smaltimento traverse – E' stato costituito per far fronte agli oneri che derivano dalla sostituzione di traverse in cemento armato precompresse risultate fessurate, ivi compreso l'onere relativo al loro smaltimento in quanto ritenute "rifiuto tossico e nocivo". E' stato utilizzato per 10.960 milioni nell'esercizio 1999, e per 12.986 milioni nel 2000.

f) Fondo decoibentazione rotabili – E' stato costituito a fronte degli oneri previsti per la decoibentazione da amianto del materiale rotabile. Il suo utilizzo è stato di 69.922 milioni nell'esercizio 1999 e di 15.662 milioni nel 2000. E' stato ceduto successivamente alla Società Trenitalia.

g) Fondo decremento cespiti – E' stato costituito nel 1996 a fronte di possibili minusvalenze su cespiti già in esercizio o in corso di costruzione, la cui validità è tuttora in corso di verifica. E' stato utilizzato solo nel 2000, per 64.034 milioni, in relazione alle riduzioni dei valori delle immobilizzazioni e parzialmente ceduto alla Società Trenitalia.

Trattamento di fine rapporto per lavoro subordinato - Si compone di due fondi distinti: uno per il trattamento di fine rapporto, l'altro per l'indennità di

buonuscita. Nell'esercizio 1999 gli utilizzi per cessazione del rapporto sono ammontati a 397.977 milioni, mentre gli incrementi per accantonamenti e rivalutazioni sono stati pari a 594.456 milioni. Le anticipazioni al personale ammontano a 180.783 milioni. Nel 2000 gli utilizzi per cessazione del rapporto hanno raggiunto l'importo di 278.186 milioni, gli incrementi per accantonamenti e rivalutazioni sono stati pari a 411.711 milioni. Le anticipazioni al personale sono state di 69.498 milioni. L'elevato importo registrato nella posta "Trasferimenti ad altre Società, Pubbliche Amministrazioni ed Enti" (milioni 2.891.194), è da attribuire al trasferimento di personale a Trenitalia, Italferr, Metropolis ed all'Inps per trasferimento di personale addetto alla gestione del Fondo Pensioni.

Debiti

Debiti verso banche e altri finanziatori - Nell'esercizio 1999 tale voce ha subito un decremento di 98,6 miliardi per il rimborso delle quote dei prestiti scadenti nell'esercizio, mentre non sono stati realizzati nuovi prestiti. Nel 2000 si registra un incremento di 245,2 miliardi di lire (+300 miliardi di anticipazioni concesse dalle banche in base alle linee di credito accordate alla Società e -54,8 miliardi al rimborso delle quote di prestiti scadenti nel 2000).

Debiti verso fornitori - Nel 1999 l'incremento registrato, pari a 481 miliardi, è dovuto all'effetto differenziale della riduzione dei debiti verso i fornitori ed all'incremento delle fatture da ricevere. Nel 2000, il decremento della posta (1.190 miliardi) è dovuto per 489 miliardi al trasferimento dei debiti a seguito della cessione del ramo azienda trasporti, nonché alla riduzione degli acquisti di materie prime, sussidiarie e di consumo.

Debiti verso imprese controllate – La posta si è incrementata di 997 miliardi nel 2000, passando dai 1.086 miliardi del 1999, a 2.083 miliardi. I principali creditori risultano essere, ordinariamente per saldi per conti correnti operativi, Trenitalia, TAV, Metropark, Italcontainer, Grandi Stazioni, Efeso.

Debiti tributari - Riguardano l'imposta patrimoniale e le ritenute alla fonte da versare. La variazione in diminuzione della posta per il 1999 (per 1.371 miliardi) è ricollegabile, in massima parte, al decremento del debito per imposta patrimoniale registrato nell'esercizio 1999, pari a 1.152,3 miliardi; tale ultimo importo è il risultato

dell'incremento di 70,4 miliardi per l'imputazione della quota di interessi di rateazione, relativo alla definizione del carico tributario 1992/1995, e del decremento di 1.222,7 miliardi per il pagamento delle rate scadute nel 1999 e relative ai debiti per gli anni 1992/1995. Nell'esercizio 2000 il debito per imposta patrimoniale è azzerato per il versamento dell'ultima rata con cui è stato saldato l'importo per imposta patrimoniale per gli esercizi 1992-1995.

Gli altri debiti tributari riguardano le ritenute operate dalla Società nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi (107.838 milioni) e altre imposte (89 milioni).

Altri debiti - Nell'esercizio 1999 l'incremento della voce è attribuibile all'aumento dei debiti verso il Tesoro per pagamento pensioni (909.500 milioni). I debiti verso il personale (929.815 milioni) riguardano competenze maturate nell'esercizio non ancora liquidate e l'ammontare delle ferie maturate e non godute. Nell'esercizio 2000 il decremento dei debiti nei confronti del Tesoro per pagamento pensioni (2.291 miliardi) è dovuto alla regolazione delle partite creditorie e debitorie riguardanti il fondo pensioni. Quanto alla diminuzione dei debiti verso il personale (533.379 milioni), è da porre in relazione sia alla cessione del ramo aziendale trasporti sia alla riduzione del personale medesimo.

Ratei e risconti passivi – I ratei passivi sono per lo più relativi agli interessi passivi sui prestiti a medio-lungo termine maturati nell'esercizio e non liquidati ed agli interessi sui debiti verso l'INAIL. I risconti riguardano il contributo dello Stato per le opere danneggiate dall'alluvione del Piemonte del 1994 ed i ricavi che derivano dalla cessione alla Società Basictel dei diritti di utilizzazione degli elettrodotti, per il passaggio di cavi in fibre ottiche, il cui contratto ha durata di 20 anni.

STATO PATRIMONIALE (in milioni di lire)

ATTIVO	1998	1999	2000
A) Crediti verso soci per decimi	0	0	
B) Immobilizzazioni:			
1 - Immateriali	243.320	414.321	610.247
2 - Materiali	80.164.940	79.973.181	67.031.762
3 - Finanziarie:			
- Partecipazioni	1.343.518	1.318.635	2.670.926
- Crediti verso imprese controllate	6.447.694	6.683.600	9.727.926
- Crediti verso altri	113.734	103.010	53.395
- Altri titoli	0	0	0
- Impieghi Fondo pensioni	215	215	0
Totale B) Immobilizzazioni	88.313.421	88.492.963	80.094.256
C) Attivo circolante			
1 - Rimanenze	1.369.997	1.404.760	577.071
2 - Crediti	9.163.320	11.686.358	9.142.771
3 - Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni	58.545	16.202	0
4 - Disponibilità liquide	990.817	590.417	903.713
Totale C) Attivo Circolante	11.582.678	13.697.737	10.623.555
D) Ratei e risconti	381	2.011	2.180
TOTALE DELL'ATTIVO (A+B+C+D)	99.896.480	102.192.711	90.719.991
PASSIVO			
A) Patrimonio netto			
1 - Capitale sociale	61.585.892	36.595.863	36.595.863
2 - Altre riserve:			
- Riserve per trasformazioni in S.p.a.	5.057.324	0	0
- Contributi CEE ed altri Enti	767.609	0	0
- Versamenti dell'azionista per contrarre prestiti con rimborso a suo carico	0	0	0
- Interventi diretti dell'azionista	0	0	0
- Riserve ex art. 8, L. n. 421/96	12.734.947	0	0
- Perdite ripianate in corso d'anno	1.905.185	0	0
- Rett. netto patrimoniale per costituzione Fondo di ristrutturazione L. 448/98	-17.792.271	0	0
- Utili/perdite portate a nuovo	0	0	-2.851.175
- Utili/perdite dell'esercizio	-2.438.329	-2.851.176	-1.545.111
- Versamento in conto futuri aumenti di capitale	0	0	6.150.000
Totale A) Patrimonio netto	61.820.357	33.744.687	38.349.577
B) Fondi per rischi ed oneri:			
1 - Per Fondo pensioni	1.246	1.246	0
2 - Per imposte	13.051	27.516	13.630
3 - Per ristrutturazioni industriali	1.141.751	947.727	187.354
4 - Per ristrutturazioni L. 448/98	16.049.112	46.787.332	39.543.909
5 - Altri	3.258.075	3.274.582	2.447.628
Totale B) Fondi per rischi ed oneri	20.463.235	51.038.403	42.192.521
C) T.F.R. per lavoro subordinato	6.612.367	6.627.838	2.732.312
D) Debiti:			
1 - Verso banche	90.188	0	300.000
2 - Verso altri finanziatori	256.221	247.832	192.943
3 - Acconti	100.419	92.267	101.911
4 - Verso fornitori	2.527.470	3.008.443	1.818.423
5 - Verso imprese controllate	806.934	1.086.569	2.082.648
6 - Verso imprese collegate	143.583	162.876	115.769
7 - Tributari	1.749.504	378.624	107.928
8 - Verso Istituti di previdenza	470.607	448.279	681.649
9 - Altri	4.296.198	5.168.739	1.618.166
Totale D) Debiti	10.441.124	10.593.629	7.019.437
E) Ratei e risconti	559.397	188.154	426.144
TOTALE DEL PASSIVO	99.896.480	102.192.711	90.719.991

9.3 – Conto economico

Si è già osservato nel paragrafo sulle notazioni generali ed a commento dei dati di sintesi che il valore della produzione per FS, diminuito nel 1999, è in tendenziale crescita nel 2000 – esercizio nel quale è venuto meno dal 1° giugno l'apporto del ramo d'azienda trasporti, trasferito a Trenitalia.

I costi della produzione, stabili nel 1999, sono in diminuzione. Ciò comporta un incremento del margine del valore della produzione pari a 1.909 miliardi – prima degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi – in ripresa, dopo il calo del 1999. Il valore è comunque inferiore al dato 1998 (2.517 miliardi), anche ove si aggiunga il dato Trenitalia (–255 miliardi).

Il margine del valore netto, che resta di segno negativo, dopo il calo del 1999 presenta un saldo negativo minore per il 2000 (–1.305 miliardi rispetto a –2.711).

Corrispondente è l'andamento della perdita d'esercizio che, dopo la punta massima di 2.851 miliardi del 1999, si assesta sui 1.545 miliardi del 2000.

Per l'esercizio 2000 resta la difficoltà di valutazione comparativa dei dati, risentendo le poste della più volte ricordata cessione del ramo d'azienda trasporti, che tra l'altro ha determinato, come si dirà in prosieguo, una minusvalenza di 5.234 miliardi di lire, compensata con un prelievo dal fondo di ristrutturazione pari a 5.310 miliardi di lire. In taluni casi, per conferire maggior significato al raffronto, è necessario considerare – nei limiti in cui ciò è contabilmente ammissibile – anche il dato Trenitalia.

Nell'ambito dei ricavi delle vendite e prestazioni, la voce "Prodotti del traffico"[48] si è attestata nel 1999 sull'importo di 7.887,5 miliardi, con un incremento rispetto all'esercizio precedente di 31.352 milioni. Tale risultato è stato determinato da un aumento dei ricavi viaggiatori pari a 150.691 milioni, e da una riduzione dei ricavi del settore merci pari a 122.439 milioni. In dettaglio, per quanto riguarda il settore viaggiatori nella lunga percorrenza, tale incremento è da attribuire alla forte espansione della domanda dei treni Eurostar; per il trasporto regionale, l'aumento dei ricavi è da imputarsi all'espansione della domanda di servizi soprattutto nelle aree

---

[48] Per l'andamento del prodotto globale venduto si fa rinvio al paragrafo 6, dove si è anche segnalato che l'incremento dei ricavi è prevalentemente dovuto all'aumento del prezzo dei biglietti e delle tariffe, e non a crescita del prodotto globale.

metropolitane. La diminuzione registrata nel settore merci, è stata determinata sia dalla contrazione delle tonnellate Km trasportati sia dalla contrazione dei ricavi postali derivante dalla risoluzione del contratto per il trasporto degli effetti postali. Nel 2000 la forte contrazione registrata nella posta "prodotti del traffico" è stata causata dall'affitto prima e dalla cessione poi del ramo azienda "trasporto" alle società Trenitalia. I ricavi da traffico esposti nel bilancio 2000 si riferiscono al solo periodo gennaio-maggio 2000, in quanto nei restanti sette mesi dell'anno l'attività è stata svolta da Trenitalia, nel cui bilancio i ricavi da traffico ammontano a 4.966,7 miliardi.

Per gli altri ricavi da vendite e prestazioni, ed in particolare per la voce "Prestazioni a terzi, vendite ed altri ricavi", passata dai 595.770 milioni del 1999 ai 1.693,7 miliardi del 2000, l'aumento è dovuto principalmente all'incremento della voce vendita di materiali di scorta, in seguito al trasferimento a Trenitalia di tutti i materiali di scorta attribuibili al settore trasporto per 716.932 milioni.

Le partite "pedaggio ed altre prestazioni del ramo d'Azienda Infrastruttura" non sono presenti nel bilancio 1999 e si registrano nel 2000 in quanto relative al corrispettivo pagato da Trenitalia per l'utilizzo dell'infrastruttura nel periodo 1° giugno 2000 – 31 dicembre 2000.

I contributi statali riportati nel conto economico[49] sono passati dai 7.778 miliardi di lire del 1999, ai 6.219 miliardi del 2000, con una diminuzione pari al 20,04%. Al riguardo va detto che i contributi relativi al contratto di servizio pubblico sono stati iscritti nei limiti della quota attribuibile ai primi cinque mesi del 2000, periodo nel quale FS ha gestito direttamente in servizio di trasporto.

Se si considerano anche i contributi di cui ha fruito Trenitalia per il contratto di servizio pubblico, nei restanti mesi del 2000, l'importo totale risulta pari a 8.041 miliardi di lire.

Nella posta "altri ricavi e proventi", l'incremento registrato nella voce altri contributi per il 1999, rispetto all'esercizio precedente, pari a 33.727 milioni, è da imputarsi alla stipula delle convenzioni tra le Direzioni della Divisione Trasporti Regionali e le Amministrazioni Territoriali in base alle quali sono stati riconosciuti a favore di F.S. contributi in conto esercizio a fronte della manutenzione di rotabili adibiti

---

[49] Il dato delle contribuzioni è riportato nel prospetto di sintesi a fine del paragrafo.

al trasporto metropolitano e Regionale. Nel 2000 tale voce presenta un saldo di 57.348 milioni, attribuibile alla quota relativa all'esercizio 2000 di contributi ricevuti dallo Stato per l'alluvione in Piemonte del 1994 (39.945 milioni) ai contributi ricevuti dagli Enti Pubblici (15.383 milioni), dallo Stato (1.012 milioni) e dalle U.E. (1.008 milioni).

Per i dati sul costo del personale si rinvia a quanto esposto nel precedente specifico paragrafo 7.

Nel 2000 i costi per i servizi sono diminuiti complessivamente di 420.537 milioni, ciò trova giustificazione, per la maggior parte delle voci, nell'imputazione dei costi afferenti ai settori del ramo "trasporto" solo per i primi 5 mesi dell'esercizio.

Tra le voci che presentano variazioni maggiormente significative troviamo i costi per i servizi relativi alla gestione del patrimonio immobiliare FS, che subiscono un incremento dovuto all'aumento delle prestazioni della controllata "Grandi Stazioni" (114.435 milioni), e i costi per servizi informatici in outsourcing (198.384). Questi ultimi sono stati in parte riaddebitati alla Società Trenitalia per 57.449 milioni.

L'incremento dei premi assicurativi è conseguenza degli aumenti delle tariffe applicati nell'esercizio 2000; una parte però di detti costi sono stati addebitati alla Società Trenitalia confluendo nei ricavi FS "Ricavi delle vendite e prestazioni e altri ricavi" (19.334 milioni).

La variazione dei costi per pubblicità e marketing è dovuta principalmente ai costi per la campagna informativa riguardante la societarizzazione; gli addebiti alla Società Trenitalia sono pari a 34.430 milioni e sono rilevati nella voce "Altre prestazioni di servizi".

L'incremento della voce "altre prestazioni di terzi" è dovuto principalmente all'aumento dei costi sostenuti per la riparazione dei danni causati da calamità naturali (39.375 milioni), per le alluvioni verificatesi nel 2000 e per il ripristino delle opere danneggiate nell'alluvione del Piemonte del 1994.

Nella posta "ammortamenti e svalutazioni", gli ammortamenti, nell'esercizio 1999, hanno raggiunto l'importo di 3.603,7 miliardi, con un aumento rispetto al 1998 di 225.026 milioni. L'incremento più significativo si è registrato nella voce "infrastruttura ferroviaria" (143.579 milioni), in quanto la sistemazione dei principali nodi ferroviari, il raddoppio delle linee e la realizzazione di impianti tecnologici tesi al miglioramento

della qualità del servizio e dei livelli di sicurezza della circolazione hanno avuto un notevole incremento che ha comportato un aumento degli investimenti con conseguente crescita degli ammortamenti connessi. La lievitazione degli ammortamenti registrata nel materiale rotabile (66.934 milioni) è da attribuire alla entrata in esercizio di nuovi rotabili, parte dei quali adibiti al potenziamento del servizio metropolitano.

La voce "svalutazioni delle immobilizzazioni" presenta un saldo di 89.477 milioni per svalutazioni dei materiali rotabili e delle immobilizzazioni.

Nel 2000 gli ammortamenti ammontano a 2.665,6 miliardi con un decremento, rispetto al 1999, di 938.069 milioni.

Per effetto del contratto di affitto e successiva cessione a Trenitalia, gli ammortamenti dei beni ceduti a quest'ultima sono stati calcolati solo per i primi cinque mesi dell'anno. Di conseguenza tutte le voci oggetto di cessioni hanno subito un decremento, ad esclusione degli ammortamenti relativi all'infrastruttura ferroviaria il cui aumento è stato di 59.669 milioni.

La voce "altre svalutazioni" delle immobilizzazioni mostra un saldo di 50.868 milioni per svalutazioni delle immobilizzazioni in corso.

Il saldo Proventi/Oneri finanziari, pur restando di segno negativo nel 1999, mostra un aumento complessivo, rispetto al 1998, di 235.077 milioni, in gran parte dovuto al fatto che gli oneri finanziari 1998 includevano, per 206.000 milioni, interessi sulla cessione del credito verso la Società Infostrada ad istituti finanziari. Nel 2000 il saldo Proventi/Oneri finanziari mostra un aumento positivo, rispetto al 1999, di 181.975 milioni, dovuto all'incremento della voce "dividendi in imprese collegate".

La posta rettifiche di valore di attività finanziarie nel 1999 ha raggiunto l'importo di 36.164 milioni, con un decremento rispetto all'esercizio precedente di 6.097 milioni. Tale importo deriva dalle svalutazioni apportate alle partecipazioni nelle società controllate - tra le quali la SAP in liquidazione (3.999 milioni), FS Cargo (15.261 milioni), Passaggi (382 milioni) - nonché dall'adeguamento al prezzo di vendita del valore della partecipazione nella Lingotto S.p.A. (16.199 milioni).

Nel 2000 tale voce si è attestata sull'importo di 481.708 milioni con un incremento rispetto al precedente esercizio di 445.844 milioni, riferibili alle svalutazioni apportate alle partecipazioni nelle società controllate tra cui Trenitalia (467.508

milioni), SAP in liquidazione (5.690 milioni), FS Cargo (8.041 milioni). Le Società FS Cargo S.p.A. e Passaggi S.p.A. sono state cedute in data 1° dicembre 2000 alla Società Trenitalia.

Per quanto riguarda la voce "Proventi ed oneri straordinari", le plusvalenze da alienazioni sono attribuibili alla vendita di fabbricati civili non strumentali ed alla vendita di terreni e fabbricati strumentali.

Tra i proventi straordinari sono da segnalare l'utilizzo del Fondo ristrutturazione industriale – per 194.025 milioni nel 1999 e per 177.593 milioni nel 2000 - speculare ai costi per gli esodi incentivanti del personale in esubero ed il già segnalato utilizzo del Fondo di cui alla legge n. 448/98, a copertura della minusvalenza, determinatasi nell'esercizio 2000 per la cessione del compendio aziendale costituente "l'Azienda Trasporto" alla controllata Trenitalia S.p.A..

Le sopravvenienze attive, ricomprese nella voce "altri proventi", comprendono 103.875 milioni che derivano dalla cancellazione del fondo rischi per beni in contestazione, a seguito del trasferimento alle FS del fabbricato di Villa Patrizi in Roma.

*****

CONTRIBUZIONI STATALI A FF. SS.

(in milioni di lire)

	1998	**1999**	**2000**
- Contratto servizio pubblico	**2.924.300**	**2.927.400**	**1.301.304**
- Contributi Reg. CEE	**3.275.700**	**2.770.000**	**2.806.871**
- Fondo ristrutturazione legge n.448/98	**1.743.158**	**1.886.274**	**1.933.423**
- Esodi anticipati	**30.449**	**194.025**	**177.593**
TOTALE	**7.973.607**	**7.777.699**	**6.219.191**

Oltre a tali contributi sono da considerare anche quelli, pari a 1.821.825 milioni, derivanti dal contratto di servizio pubblico tra lo Stato e Trenitalia.

Conto economico - esercizi 1999-2000

(in milioni di lire)

A - Valore della produzione	1998	1999	2000
1. Ricavi delle vendite e prestazioni			
a) Prodotti del traffico viaggiatori:			
- clientela ordinaria	3.475.427	3.627.112	1.510.025
- contratto s.p. con Enti Territoriali	13.641	12.647	5.304
b) Prodotti del traffico merci e poste	1.442.847	1.320.408	604.932
c) Contratto di serv. Pubbl. con Stato	2.924.300	2.927.400	1.301.304
d) Altri ricavi da vendite e prestazioni	552.953	595.770	1.693.730
e) Pedaggio e prestazioni diverse ramo Azienda Infrastrutture	0	0	559.673
TOTALE 1	8.409.168	8.483.337	5.674.968
2. Variazioni delle rimanenze di prodotti, semilavorati e finiti.	0	0	0
3. Variazioni lavori in corso su ordinazioni	6.024	57.945	-59.132
4. Incrementi immobilizzaizoni per lavori interni	1.002.980	1.119.019	810.016
5. Altri ricavi e proventi			
a) Contributi in conto esercizio:			
- Ai sensi dei regolamenti CEE	3.275.700	2.770.000	2.806.871
- Altri	16.017	49.744	57.348
b) Utilizzo fondo ristrutturazione	1.743.158	1.886.274	1.933.423
c) Altri ricavi e proventi	1.023.044	246.480	447.002
TOTALE 5	6.057.919	4.952.498	5.244.644
Totale A) Valore della produzione	15.464.043	14.612.799	11.670.496

B - Costi della produzione	1998	1999	2000
6. Materie prime, consumo e merci	1.242.533	1.316.297	1.171.446
7. Servizi	2.384.901	2.557.569	2.137.032
8. Godimento beni dei terzi	246.382	212.874	113.391
9. Personale	9.033.325	8.883.838	5.751.469
10. Ammortamenti e svalutazioni	3.753.471	3.793.588	2.758.326
11. Variazioni delle rimanenze	39.717	26.550	588.592
12. Accantonamenti per rischi	451.282	379.588	295.069
13. Altri accantonamenti	123.827	10.663	34.500
14. Oneri diversi di gestione	189.248	196.399	125.575
TOTALE B) Costi delle produzioni	17.464.686	17.324.267	12.975.310

C - Proventi ed oneri finanziari	1998	1999	2000
15. Proventi da partecipazioni:			
- da imprese controllate e collegate	196	859	233.557
- da altre imprese	3.303	3.393	3.533
TOTALE 15	3.499	4.252	237.090
16. Altri proventi finanziari:			
a) da crediti iscritti in immobilizzazioni	3.514	3.247	10.675
b) da titoli iscritti in immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	1	0	0
c) da titoli iscritti in attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	12.230	13.668
d) proventi diversi dai precedenti:			
- da imprese controllate e collegate	3.816	2.749	15.796
- da Altri	113.276	97.364	106.126
TOTALE 16	120.607	115.590	146.265
17. Interessi ed altri oneri finanziari:			
- verso imprese controllate e collegate	13.123	11.090	82.821
- su debiti verso Istituti finanziari	47.823	34.250	0
- oneri finanziari diversi	317.903	94.170	138.225
TOTALE 17	378.849	139.510	221.046
Totale proventi e oneri (15+16-17)	-254.743	-19.668	162.308

D - Rettifiche di attività finanziarie	**1998**	**1999**	**2000**
18. Rivalutazioni	0	0	0
19. Svalutazioni di partecipazioni	42.261	36.164	-481.708
TOTALE D) Rettifiche (18-19)	-42.261	-36.164	-481.708
E - Proventi ed oneri straordinari	**1998**	**1999**	**2000**
20. Proventi straordinari:			
- plusvalenze da alienazioni	83.823	51.310	48.785
- contributo Stato per esodi anticipati	30.449	194.025	177.593
- altri proventi	1.628.939	374.815	409.273
- prelievo f.do ristrutturazioni ex lege 448/98	0	0	5.310.000
TOTALE 20	1.743.211	620.150	5.945.651
21. Oneri straordinari:			
- minusvalenze da alienazioni	17.897	22.603	5.323.816
- imposte relative da esercizi precedenti	3.532	2.684	6.264
- costi per esodi anticipati	30.449	194.025	177.593
- altri oneri	1.508.165	204.714	155.874
TOTALE 21	1.560.043	424.027	5.663.547
Totale E partite straordinarie (20-21)	183.168	196.123	282.104
Perdita di esercizio	**2.438.329**	**2.851.176**	**1.545.111**

10. Il bilancio consolidato del Gruppo

10.1 - Notazioni generali e di sintesi

Il bilancio consolidato, redatto in conformità di quanto dispone il D. lgs. n. 127 del 1991, include i bilanci della Capogruppo e delle società nelle quali la Capogruppo detiene direttamente o indirettamente la maggioranza del capitale sociale ovvero esercita un'influenza dominante nell'assemblea ordinaria delle stesse.

Le Imprese comprese nell'area del consolidamento (si veda prospetto A che segue) sono consolidate con il metodo integrale, mentre le società collegate sulle quali la Capogruppo esercita, direttamente o indirettamente, un'influenza significativa o per le quali detiene una quota di capitale sociale tra il 20% (10% per le Società con azioni quotate in borsa) e il 50% sono valutate con il metodo del patrimonio netto (cfr. prospetto B).

Le società in liquidazione ed escluse dall'area di consolidamento sono iscritte al valore di carico riveniente dall'ultimo consolidamento rettificato per tener conto delle eventuali minusvalenze emergenti dai relativi bilanci intermedi di liquidazione.

PROSPETTO A

Elenco imprese incluse nel consolidamento con metodo integrale
(ex art. 26 D.Lgs. 127/91)

Denominazione	Sede	Capitale sociale in milioni di lire	Società partecipante	% di partecipazione
a) Impresa controllante:				
Ferrovie dello Stato Società di Trasporti e Servizi per Azioni	Roma	36.595.863		
b) Imprese controllate direttamente:				
Trenitalia S.p.A. (già ITF Italiana Trasporti Ferroviari S.p.A.)	Roma	1.000.000	FS S.p.a.	100,00
Metropolis - Società per le Valorizzazioni e Diversificazioni Patrimoniali S.p.A.	Roma	200.000	FS S.p.a.	100,00
T.A.V. - Treno Alta Velocità S.p.A.	Roma	400.000	FS S.p.a.	100,00
FS Holding S.r.l.	Roma	19	FS S.p.a.	100,00
FS Lab S.r.l.	Roma	1.936	FS S.p.a.	100,00
S.EL.F. - Società Elettrica Ferroviaria S.r.l.	Roma	19	FS S.p.a.	100,00
Fercredit - Servizi Finanziari S.p.a.	Roma	25.000	FS S.p.a.	90,00
			Metropolis S.p.A.	10,00
Italferr S.p.A.	Roma	14.186	FS S.p.a.	98,50
Grandi Stazioni S.p.A.	Roma	8.333	FS S.p.a.	47,99
			Metropolis S.p.A.	11,99
Sogni S.r.l.	Firenze	30.000	FS S.p.a.	55,00
c) Imprese controllate indirettamente:				
FS Cargo S.p.A.	Roma	177.631	Trenitalia S.p.A.	100,00
Serfer - Servizi ferroviari S.r.l.	Genova	10.000	FS Cargo S.p.A.	100,00
Omniaexpress S.p.A.	Roma	15.267	FS Cargo S.p.A.	100,00
Omnia Logistica S.p.A.	Roma	5.034	FS Cargo S.p.A.	100,00
Ecolog S.p.A. (già Stifes S.p.A.)	Firenze	226	FS Cargo S.p.A.	100,00
Servizi Ferroviari Portuali - Ferport S.r.l.	Genova	1.000	Serfer S.r.l.	100,00
Immobiliare FS Lombardia S.r.l.	Milano	10.000	Metropolis S.p.A.	100,00
Romaduemila S.p.A.	Roma	30.000	Metropolis S.p.A.	100,00
Metropark S.p.A.	Roma	500	Metropolis S.p.A.	100,00
Passaggi S.p.A.	Roma	500	Trenitalia S.p.A.	50,00
			Grandi Stazioni S.p.A.	50,00
Cargo Chemical S.r.l. (già Chemoil Logistica S.r.l.)	Roma	1.994	FS Cargo S.p.A.	95,00
Italcontainer S.p.A.	Milano	11.000	FS Cargo S.p.A.	71,00
Servizi Ferroviari Portuali - Ferport Napoli S.r.l.	Napoli	1.000	Serfer S.r.l.	60,00
Sita S.p.A.	Firenze	7.000	Sogin S.r.l.	100,00
Sita Viaggi S.r.l. (già New Siamic Express s.r.l.)	Padova	190	Sita S.p.A.	97,00
NET - Nord Est Terminal S.p.a.	Padova	3.000	FS Cargo S.p.A.	51,00

PROSPETTO B

Elenco delle partecipazioni valutate con il metodo del patrimonio netto

(Ai sensi dei commi 1 e 3 art. 36 D.Lgs. 127/91)

Denominazione	Sede	Capitale sociale in milioni di lire	Società partecipante	% di partecipazione
a) Imprese controllate:				
Basictel S.p.A.	Roma	9.871	FS S.p.A.	100,00
b) Imprese collegate:				
Bologna 2000 S.r.l.	Bologna	418	FS S.p.A.	50,00
Cisalpino AG	Berna	109.321	Trenitalia S.p.A.	50,00
Sve Rail Italia AB	Stoccolma	658	Trenitalia S.p.A.	50,00
Artesia Sas	Parigi	426	Trenitalia S.p.A.	50,00
Pol Rail S.r.l.	Roma	500	FS Cargo S.p.A.	50,00
Cargo SI - Cargo Svizzera Italia S.r.l.	Milano	194	FS Cargo S.p.A.	50,00
Port multimodal Services S.r.l.	Genova	90	Italcontainer S.p.A.	50,00
Isfort- Istituto Superiore di Formazione e Rircerca S.p.A.	Roma	2.500	FS S.p.A.	49,00
Viaggi e Turismo Marozzi S.r.l.	Bari	2.000	Sita S.p.A.	49,00
Ferrovie Nord Milano Autoservizi S.p.A.	Milano	13.500	Sita S.p.A.	49,00
S.G.T. - Società Gestione Terminali Ferro Stradali S.p.A.	Pomezia-(RM)	400	FS Cargo S.p.A.	43,75
Bimodale Italia S.r.l.	Roma	50	Omniaexpress S.p.A.	20,00
			Italcontainer S.p.A.	20,00
T.S.F. - Telesistemi Ferroviari S.p.A.	Roma	149.099	FS S.p.A.	39,00
Metronapoli S.p.A.	Napoli	1.000	Trenitalia S.p.A.	38,00
Cemat - Società Nazionale per il Trasporto Combinato Strada-Rotaia S.p.A.	Roma	7.000	FS Cargo S.p.A.	35,41
Sinter Inland Terminal S.p.A.	Trieste	3.001	Italcontainer S.p.A.	35,00
Società Alpe Adria S.p.A.	Trieste	501	FS Cargo S.p.A.	33,33
East Rail S.r.l.	Trieste	252	FS Cargo S.p.A.	32,00
Interporto Rivalta Scrivia S.p.A.	Tortona (AL)	20.580	FS Cargo S.p.A.	30,00
Euretitalia S.r.l.	Milano	100	Italcontainer S.p.A.	25,00
Smafer - Servizi Media Advertising Ferroviari S.p.A.	Milano	5.000	FS S.p.A.	20,00
Istituto Scientifico Breda S.p.A.	Milano	1.000	FS S.p.A.	20,00
Ferrovie Nord Milano S.p.A.	Milano	207.096	FS S.p.A.	14,74

I risultati economici del Gruppo FF. SS. ed i principali elementi patrimoniali per gli esercizi 1999 e 2000 sono sintetizzati nei prospetti che seguono:

Sintesi bilancio consolidato Gruppo FF. SS.

			In miliardi di lire
	1998	**1999**	**2000**
Valore della produzione	16.072	15.038	16.260
Costi della produzione prima degli amm.ti svalutazioni, accant.ti ed oneri diversi di gestione	(13.482)	(13.536)	(13.567)
Margine del valore della produzione prima degli amm.ti, svalutazioni, acc.ti e oneri diversi di gest.	2.590	1.772	2.693
Ammortamenti, svalutazioni, accant.ti ed oneri diversi di gestione	(4.625)	(4.457)	(4.272)
Margine del valore della produzione	**(2.035)**	**(2.685)**	**(1.579)**
Proventi ed oneri finanziari	(248)	(74)	72
Rettifiche di valore di attività finanziarie	(14)	(5)	(5)
Proventi ed oneri straordinari	258	259	539
Risultato prima delle imposte	(2.039)	(2.555)	(963)
Imposte sul reddito d'esercizio	372	317	359
PERDITA D'ESERCIZIO	**(2.411)**	**(2.880)**	**(1.335)**

Sintesi risultati patrimoniali bilancio consolidato Gruppo FFSS

			In miliardi di lire
	1998	**1999**	**2000**
Immobilizzazioni	89.185	90.713	91.095
Attivo circolante	12.591	14.911	16.324
Capitale sociale	**61.586**	**36.596**	**36.596**
Totale patrimonio netto	**61.756**	**33.646**	**38.637**
Fondi per rischi ed oneri	20.490	51.093	45.963
T.F.R.	6.708	6.730	6.723
Debiti	12.269	13.924	15.607

Si riportano di seguito i principali elementi del bilancio della Capogruppo e quelli del bilancio consolidato per il 2000. Può così trarsi la misura dell'incidenza delle diverse componenti sui risultati finali.

Sintesi dati bilancio FF. SS. S.p.A. e bilancio consolidato

			In miliardi di lire
Esercizio 2000	**FF.SS.**	**Altre**	**Totale consolidato**
Valore della produzione	**11.670**	4.590	**16.260**
Costo della produzione prima degli amm.ti svalutazioni,accant.ti ed altri oneri	(9.761)	(3.806)	(13.567)
Margine del valore della produzione prima degli amm.ti, svalutazioni, accant.ti ed altri oneri	1.909	784	2.693
Ammortamenti, svalutazioni, accant.ti ed oneri diversi di gestione	(3.214)	(1.058)	(4.272)
Margine del valore della produzione	**(1.305)**	**274**	**(1.579)**
Proventi ed oneri finanziari	162	(90)	72
Rettifiche di valore di attività finanziarie	(482)	487	5
Proventi ed oneri straordinari	(282)	821	539
Risultato prima delle imposte	(1.342,1)	983	(963)
Imposte sul reddito d'esercizio	(203)	562	359
UTILE (PERDITA) D'ESERCIZIO	**(1.545,1)**	**210**	**(1.335)**

			In miliardi di lire
Esercizio 2000	**FF.SS.**	**Altre**	**Totale consolidato**
Immobilizzazioni	80.094	10.728	90.822
Attivo circolante	10.624	5.999	16.623
Capitale sociale	**36.596**	**1.000**	**37.596**
Totale patrimonio netto	**38.350**	**1.532**	**39.882**
Fondo per rischi ed oneri	42.193	3.723	45.916
T.F.R.	2.732	3.778	6.510
Debiti	7.019	7.695	14.714

Prospetto di raccordo tra il bilancio di esercizio delle Ferrovie dello Stato S.p.A. ed il Bilancio Consolidato relativamente al risultato di esercizio ed al patrimonio netto

(in milioni di lire)

BILANCIO CONSOLIDATO	1999		2000	
	Patrimonio netto	Risultato d'esercizio	Patrimonio netto	Risultato d'esercizio
Bilancio Ferrovie dello Stato S.p.a.	33.744.687	-2.851.176	38.349.576	-1.545.111
- Utili/perdite delle partecipazioni dopo l'acquisizione al netto dei dividendi e delle svalutazioni:				
- Quota di competenza del gruppo degli utili/perdite dell'eserc. e di quelli precedenti	9.135	-8.873	-445.319	-460.043
- Elisione svalutazione partecipazioni	86.863	38.885	578.658	506.837
- Storno dividendi	-9.738	-2.378	-9.738	-14.317
Totale	86.259	27.634	123.600	32.477
- Altre rettifiche di consolidamento:				
- Valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in imprese non consolidate e collegate	-15.825	11.105	-16.907	5.939
- Storno utili/perdite infragruppo	-223.568	-67.526	-291.098	-67.947
- Ammortamento differenze di consolidamento	-45.105	-984	-47.243	-2.131
- Altre	12.573	999	254.215	241.902
Totale	-271.925	-56.407	-101.034	177.762
- Riserve per contributi da Enti pubblici ricevuti da Società consolidate	5.459	0	5.251	0
- Riserve di consolidamento	14.065	0	14.135	0
- Riserve per differenze di traduzione	2.625	0	4.515	0
Patrimonio netto di Gruppo	33.581.171	-2.879.948	38.396.044	-1.334.871
Patrimonio netto di competenza di terzi (escluso utile/perdita)	57.332	0	228.644	0
Utile/perdita di competenza di terzi	7.563	7.563	12.894	12.894
Patrimonio netto di terzi	64.895	7.563	241.538	12.894
Totale Patrimonio netto consolidato	33.646.066	-2.872.385	38.637.582	-1.321.977

Il bilancio consolidato si chiude con una perdita di esercizio di 2.879,9 miliardi di lire nel 1999 e di 1.334,8 miliardi nel 2000. La perdita complessiva del Gruppo nel 2000 risulta inferiore alla perdita della Capogruppo.

E' comunque da notare che, nell'esercizio 2000, il valore della produzione di FF.SS. rispetto a quello delle altre società del Gruppo costituisce più del 70 % del valore complessivo consolidato; il capitale di FF. SS. più del 97% ed il patrimonio netto più del 96 %. E' evidente l'incidenza delle vicende di Ferrovie dello Stato S.p.A. sull'andamento dei risultati del Gruppo nella sua intierezza.

Si riscontra, così, coerentemente con le circostanze evidenziate per Ferrovie dello Stato S.p.A., un trend migliorativo per la perdita di esercizio e per il margine di valore della produzione (che permane di segno negativo anche nel 2000) ed una notevole riduzione del patrimonio netto. L'entità dei debiti nel consolidato è in aumento e passa dai 12.269 miliardi del 1998 ai 15.607 miliardi di lire del 2000.

10.2 – Andamento della gestione

Si forniscono qui di seguito elementi, desunti dalla relazione al bilancio di esercizio consolidato, sui risultati delle principali Società del Gruppo per i settori di intervento già ricordati nel paragrafo 3.

1. Settore Trasporti su gomma (Gruppo - SOGIN) - Sogin s.r.l. è la sub-Holding del Gruppo FS per il controllo delle partecipazioni nel comparto del trasporto passeggeri con autobus. La società, nel 1999, ha presentato un risultato positivo di esercizio di 598 milioni, inferiore rispetto a quello dell'esercizio 1998, che era stato di 36.818 milioni, determinato per la massima parte, dal dividendo straordinario di 38.500 milioni erogato dalla controllata SITA S.p.a.. Nel corso del 2000 la società ha avviato un progetto di rinnovamento sia dell'assetto della proprietà sia della struttura societaria e dell'organizzazione operativa. Quest'ultima si è evoluta attraverso la formazione di Associazioni temporanee d'Imprese, sia con partner nazionali che europei. La società ha chiuso l'esercizio con un utile netto di 6.763 milioni, con un miglioramento di 6.165 milioni.

Su tale risultato positivo ha influito il dividendo ordinario di 5.600 milioni erogato dalla controllata SITA S.p.a.

2. Settore logistica integrata (Gruppo FS Cargo nel 1999 – Gruppo Trenitalia nel 2000) - La FS Cargo S.p.a., che rappresenta la leva commerciale del traffico merci, ha chiuso l'esercizio 1999 con una perdita di 15 miliardi e l'esercizio 2000 con una perdita di 16,7 miliardi determinate anche dai risultati negativi delle società partecipate (Serfer s.r.l. e Omniaexpress).

Nell'ambito del Gruppo i risultati delle controllate di maggior rilievo sono:

a) per la Italcontainer S.p.a. una perdita di 1.983 milioni per il 1999 ed un utile netto di 137 milioni per il 2000;

b) per OMNIA Express S.p.a. una perdita di 4.584 milioni per il 1999 e di 7.714 milioni per il 2000;

c) per SERFER s.r.l. perdite pari a 10.957 milioni nell'esercizio 1999 ed a 7.679 milioni. nel 2000;

d) per OMNIA Logistica S.p.a., che svolge attività di logistica integrata, comprensiva del trasporto di autovetture e attività collettamistica ed è operativa dal 1° gennaio 2000, a seguito dell'acquisizione del ramo d'azienda da parte di Omniaexpress, si registra una perdita di 233 milioni.

Nel 2000, la sub-holding Trenitalia S.p.a., diventata come già detto, la Società di trasporto del gruppo, ha chiuso il bilancio con una perdita di 467.475 milioni.

3. Settore immobiliare (Metropolis S.p.a.) - La società, che si occupa della gestione del patrimonio immobiliare non strumentale di F.S. presenta per il bilancio 1999 un utile di 0,35 miliardi. Nel 2000 la Società ha sottoscritto con la Capogruppo, un contratto per la valorizzazione del patrimonio immobiliare disponibile industriale di proprietà di F.S.; l'integrazione contrattuale per lo svolgimento di attività finalizzate all'attuazione di una operazione di "spin-off" del patrimonio immobiliare; l'integrazione contrattuale per le attività di tutela del patrimonio immobiliare F.S., per il servizio di recupero crediti ed il contenzioso immobiliare.

Nel corso del 2000 la Società ha partecipato, tra l'altro, alle gare per la gestione integrata del patrimonio immobiliare dell'INPDAP e per l'affidamento della gestione tecnico-amministrativa degli immobili da reddito indetto dall'INPDAI. Il bilancio 2000 si è chiuso con un utile netto di 569 milioni.

Con riguardo alle partecipazioni di controllo che fanno capo a Metropolis S.p.a. si rileva che:

a) Metropark S.p.a., di cui Metropolis S.p.a. ha rilevato nel corso del 1999 la partecipazione residuale detenuta da soggetti esterni al gruppo, chiude i bilanci 1999 e 2000 con risultati positivi di 140 milioni e di 182 milioni.

b) ROMADUEMILA S.p.a., che nel corso del 1999 ha portato avanti gli incarichi, ad essa affidati dalla Capogruppo, riguardanti la valorizzazione del patrimonio immobiliare non strumentale di F.S. ubicati nel comune di Roma relativi ai progetti della Stazione di San Pietro e della Stazione Tiburtina, ha chiuso l'esercizio 1999, con una perdita di 0,2 miliardi, mentre nell'esercizio 2000 ha registrato un utile netto di 424 milioni.

c) Grandi Stazioni S.p.a. - costituita nel 1996, e che si occupa della gestione, riqualificazione e la valorizzazione di complessi di stazioni e infrastrutture nodali di

trasporto – chiude l'esercizio 1999 con un utile di 3,6 miliardi ed il 2000, con un risultato positivo di 20.812 milioni.

4. Settori trasporti alta velocità (TAV S.p.a. e Italferr S.p.a)

Nel corso del 1999 la TAV S.p.a. ha proseguito l'attività iniziata negli esercizi precedenti. Si è completato l'iter autorizzativo della dorsale Milano-Napoli con l'inserimento del nodo di Firenze, la variante di Carcolle e Roma, gli ultimi 14 Km della Roma-Napoli. compresa la stazione campana di Afragola, la strada comunale 870 nell'ambito della tratta Bologna-Firenze. E' intervenuta l'approvazione, da parte della Commissione Trasporti della Camera, della risoluzione relativa al quadruplicamento dell'intera tratta Torino-Milano, nel quadro di una progressiva realizzazione di un progetto di rete che interessi tanto la direttrice principale Torino-Milano-Venezia, quanto gli interventi complementari alla stessa. Il 1999 si è chiuso con una perdita di 428 milioni.

Nel corso del 2000, si è conclusa la fase autorizzativa della linea alta velocità Torino-Milano-Napoli con la chiusura della Conferenza di Servizi relativa alla tratta Torino-Milano.

Per quanto riguarda le direttrici Milano-Genova e Milano-Venezia, è da evidenziare che l'art. 131 della legge 23 dicembre 2000, n. 388 (legge finanziaria 2001), ha stabilito un riassetto delle modalità giuridico-contrattuali di realizzazione, disponendo, in conformità alla normativa europea, l'applicazione della disciplina nazionale in materia di affidamenti.

In relazione a ciò, sono state modificate le concessioni rilasciate dalla Capogruppo alla TAV S.p.a., per la parte riguardante i lavori di costruzione, con il conseguente scioglimento delle convenzioni stipulate con i General Contractor delle summenzionate direttrici ferroviarie. Risulta esclusa dall'ambito di applicazione della legge, la tratta Torino-Milano, mentre per quella Verona-Venezia lo scioglimento delle convenzioni è avvenuto per volontà della Capogruppo e della Società. Tale scioglimento è stato contestato dal General Contractor ed ha portato alla costituzione di un collegio arbitrale, che, in data 2 marzo 2001, ha esperito un tentativo di conciliazione con esito negativo. L'esercizio 2000 registra una perdita di 22 milioni.

Nell'ambito del medesimo settore la Società ITALFERR S.p.a., che - come già detto - ha per oggetto la progettazione e la realizzazione di opere riguardanti i sistemi di trasporto sia in Italia che all'estero, nel corso del 1999, ha avuto incarichi per complessivi 431 miliardi - di cui 427 miliardi per la Capogruppo e 4 miliardi per TAV S.p.a. - portando il portafoglio ordini ad oltre 2.100 miliardi.

Il bilancio dell'esercizio 1999 si chiude con un valore della produzione di 264 miliardi e con un utile netto di 5 miliardi. Il 2000 – con il portafoglio ordini rimasto invariato - registra un valore della produzione di 273,2 miliardi ed un utile netto di 9,1 miliardi.

5. Settore finanziario (Fercredit) - La società Fercredit S.p.a. esercita attività di factoring, leasing e di credito al consumo nei confronti dei fornitori F.S. e delle Società del Gruppo, nonché l'analisi finanziaria dei fornitori della Capogruppo. Ha registrato un risultato netto positivo di 5,1 miliardi nel 1999 e di 5,3 miliardi di lire nel 2000.

6. Settore Agenzie Viaggio (PASSAGGI S.p.a.). La Passaggi S.p.a. ha iniziato a svolgere la sua attività il 1° maggio 1999. Al 31 dicembre 1999 ha registrato una perdita di 776 milioni. Il 2000 si è chiuso con una perdita di 11 milioni.

7. Si evidenzia infine che nel corso dell'esercizio 1999, sono entrate nell'area di consolidamento la Società Serfer S.r.l. - con le sue controllate Servizi Ferroviari Portuali Ferporti S.r.l., Servizi Ferroviari Portuali Ferport Napoli S.r.l. – e la Società Omnia Logistica S.r.l., a seguito della revoca dello stato di liquidazione e della modifica dell'oggetto e della ragione sociale.

Sono invece uscite, a seguito del riassetto del portafoglio societario del Gruppo, dall'area del consolidamento, le Società Alom S.r.l., Interporto di Vado S.c.p.a. e Metrotipo S.p.a. con la sua controllata PRM Industriale S.p.a..

Nel corso dell'esercizio 2000, sono entrate a far parte del Gruppo la Società Sita Viaggi S.r.l., la Società SELF S.r.l., FS LAB S.r.l. e FS Holding S.r.l. e la Società Cargo Chemical S.p.a.. Si segnala, inoltre, che a seguito dell'operazione di fusione, la Società F.S. Cargo S.p.a. ha incorporato la Società SIT-Siciliana Ingegneria Trasporti S.r.l..

Si riporta qui di seguito un prospetto riepilogativo dei risultati dianzi esposti per le principali società del Gruppo.

(In milioni di lire)

	1999		2000	
	utile	perdita	utile	perdita
SOGIN s.r.l.	598		6.763	
GRUPPO FS. Cargo		15.000		16.764
Italcontainer S.p.A.		1.983	137	
Omnia Express S.p.A.		4.584		7.714
SERFER s.r.l.		10.957		7.679
Metropolis S.p.A.	350		569	
Metropark S.p.A.	140		182	
Romaduemila S.p.A.		200	424	
Grandi Stazioni S.p.A.	3.600		20.812	
TAV S.p.A.		428		22
Italferr S.p.A.	5.000		9.160	
Fercredit S.p.A.	5.150		5.325	
Passaggi S.p.A.		776		11
Trenitalia S.p.A.	==	==		467.475
Omnia logistica S.p.A.	==	==		233

11. Considerazioni conclusive

Con rinvio, per la diffusa trattazione degli argomenti, agli specifici paragrafi della presente relazione concernenti le varie problematiche, si riportano qui di seguito le principali notazioni emerse nel corso del referto.

1. Si è tempestivamente concluso il processo di ristrutturazione societaria di Ferrovie dello Stato S.p.A. e del suo Gruppo, avviato con la "divisionalizzazione" del 1998 e 1999, in conformità alle direttive governative di cui ai DPCM del 30 gennaio 1997 e 18 marzo 1999 ed alle disposizioni comunitarie, recepite nell'ordinamento nazionale dal DPR n. 277 del 7 luglio 1998, che prevedono la separazione, almeno contabile, tra la gestione dell'infrastruttura e la gestione dei servizi di trasporto.

2. Con il nuovo assetto societario, la cui definizione si è ultimata nel 2001 con la costituzione della Holding FS, prende corpo un grande e multifunzionale Gruppo con a capo del sistema una Società di proprietà dello Stato e titolare delle funzioni di indirizzo, coordinamento e controllo formale, politico e strategico (FS Holding S.p.A., che ha mutato, da ultimo, la propria denominazione in Ferrovie dello Stato S.p.A. in continuità ontologica con la Società Capogruppo per il periodo pregresso); all'attuazione dei compiti operativi fondamentali sono poste "Rete Ferroviaria Italiana S.p.A." e "Trenitalia S.p.A." con una serie di società controllate.

Con tale apparato societario plurisoggettivo, ma, al tempo stesso, funzionalmente unitario, e con la prosecuzione della intrapresa linea di risanamento finanziario, Ferrovie dello Stato tende a porsi in condizione di far fronte agli impegni conseguenti alla liberalizzazione del trasporto ferroviario, voluta dalla normativa europea e nazionale ed avviata con i primi atti autorizzativi adottati dall'autorità governativa nel 2000.

3. Dai dati del bilancio d'esercizio di Ferrovie dello Stato S.p.A. (dal 2001 divenuta Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.), che per il 2000 vanno valutati tenendo anche debito conto degli effetti, patrimoniali ed economici, della cessione del ramo d'azienda Trasporto a Trenitalia S.p.A., si rileva un tendenziale miglioramento, dopo il trend negativo del 1999, del margine del valore della produzione - che, però, resta di segno

negativo, al netto degli ammortamenti, delle svalutazioni, degli accantonamenti e degli oneri diversi di gestione – ed un contenimento della perdita di esercizio.

Sulle risultanze finali di esercizio va, comunque, ponderata l'incidenza dell'atipica utilizzazione del fondo di ristrutturazione previsto dalla legge n. 448 del 1998, che, istituito e mantenuto con quote del capitale sociale all'uopo decrementato, continua ad essere destinato a sterilizzare in bilancio gli oneri – ordinari e ricorrenti – relativi agli ammortamenti della infrastruttura, senza che si sia ancora proceduto ad una nuova determinazione, in base a parametri di redditività, dei valori di carico dell'infrastruttura medesima, in attuazione dell'art. 55 della legge n. 449 del 1997.

4. Merita attenta considerazione l'andamento del prodotto globale venduto, in diminuzione per gli anni 1998 e 1999, e che nel 2000, pur in ripresa, si assesta su livelli non migliorativi rispetto a quelli del 1996 e del 1997.

Tali risultati, da porre evidentemente in relazione con un tendenziale calo della domanda globale dei servizi di trasporto ferroviario, nonostante il favorevole andamento di taluni segmenti, non determinano una riduzione dei ricavi del traffico, in virtù degli intervenuti aumenti dei prezzi e delle tariffe di fornitura del servizio. L'andamento sembra, però, ostativo al perseguimento di uno degli obiettivi della politica nazionale dei trasporti, e cioè quello di una progressiva, costante crescita del trasporto su rotaia, con la riduzione dello squilibrio nei confronti del trasporto su strada.

5. Continua il processo di razionalizzazione delle spese per il personale, che, per la costante diminuzione del contingente numerico in servizio, grazie anche allo strumento dei prepensionamenti introdotto dalla legge n. 141 del 1990, registra un'ulteriore flessione degli oneri per il 2000.

Adolfo De Girolamo

FERROVIE DELLO STATO
SOCIETÀ DI TRASPORTI E SERVIZI PER AZIONI

BILANCIO D'ESERCIZIO 1999

FERROVIE DELLO STATO
Società di Trasporti e Servizi per Azioni
Sede legale: Roma - P.zza della Croce Rossa,1
Capitale sociale: L. 36.595.863.427.000 i.v.
Registro delle Imprese (Tribunale di Roma)
al n. 7847/92 - REA 758300

VERBALE DI ASSEMBLEA DELLA FERROVIE DELLO STATO Società di Trasporti e Servizi per Azioni

L'anno duemila il giorno ventotto del mese di giugno, alle ore 12.00, presso la sede sociale in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1, è riunita l'Assemblea della Società sotto la Presidenza del Presidente del Consiglio di Amministrazione Prof. Claudio DEMATTE' il quale invita la Dott.ssa Giuseppina MARIANI, Segretario del Consiglio di Amministrazione, a svolgere le funzioni di Segretario.

Il Presidente constata e fa constatare che:

- è presente l'intero capitale sociale rappresentato dall'unico Azionista Ministero del Tesoro, Bilancio e Programmazione Economica - Patrimonio dello Stato Italiano, con sede in Roma, Via XX Settembre n. 97, socio intestatario di n. 36.595.863.427 azioni da lire mille ciascuna, in persona della Dott.ssa Luciana PATRIZI, giusta delega conservata in atti della Società;
- le azioni risultano depositate ai sensi di legge;
- sono presenti, per il Consiglio di Amministrazione, oltre al se stesso Presidente, l'Amministratore Delegato Ing. Giancarlo CIMOLI, ed i Consiglieri On.le Anna DONATI, Prof. Claudio PODESTA', Prof. Franco Gaetano SCOCA, Prof. Mario SEBASTIANI, On.le Giancarlo TESINI e Avv. Roberto ULISSI;
- sono presenti, per il Collegio Sindacale, il Presidente Dott. Mario VINCENTI ed i Sindaci effettivi Prof. Umberto BERTINI e Prof. SANTO ROSACE;

- assiste all'assemblea, con il consenso degli intervenuti, il Dott. Francesco MENGOZZI, Direttore Generale Finanza, Amministrazione, Controllo e Patrimonio della Società;
- la presente Assemblea è stata regolarmente convocata con pubblicazione sulla G.U., Foglio Inserzioni n. 135 del 12 giugno 2000 con il seguente ordine del giorno:
  1 Relazione del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale
  2 Bilancio al 31 dicembre 1999 e relative deliberazioni
  3 Varie ed eventuali.

Il Presidente apre, quindi, i lavori e, con il consenso dei presenti, pone congiuntamente in trattazione i primi due punti all'ordine del giorno.

1. Relazione del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale.

2. Bilancio al 31 dicembre 1999 e relative deliberazioni.

Il Presidente comunica che il bilancio in esame chiude con una perdita di Lire 2.851.175.968.882, che si propone di portare a nuovo, a fronte di una perdita di 2.438 miliardi circa dell'esercizio precedente. Tale risultato sconta un maggior utilizzo (143 miliardi di Lire) del Fondo di ristrutturazione ex art. 43, comma 5^ della legge n. 448/98 per la copertura degli oneri di ammortamento del "Gestore dell'Infrastruttura" (utilizzato nell'esercizio considerato per 1.886 miliardi di Lire), secondo la destinazione approvata dall'assemblea del 21 dicembre 1999.

L'Amministratore Delegato, con il consenso dei presenti, omette la lettura della Relazione del Consiglio di Amministrazione sulla gestione e del bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 1999, corredato della Nota Integrativa, documenti che si allegano al presente atto, per formarne parte integrante e sostanziale, rispettivamente sotto le lettere "A" e "B".

Illustra gli aspetti più salienti che hanno caratterizzato la gestione dell'esercizio 1999 e fa osservare che il conto economico riclassificato presenta, sotto il profilo della gestione caratteristica, un margine del valore della produzione - prima di ammortamenti, svalutazioni ed accantonamenti - negativo per lire 274 miliardi

sostanzialmente in linea con quello del 1998 : la dinamica del valore della produzione risente dei minori interventi dello Stato per obblighi derivanti dal Contratto di Servizio Pubblico e di Programma (- 503 miliardi) e dei minori ricavi nel trasporto delle merci. Ricorda inoltre che l'esercizio 1999 non ha usufruito del provento straordinario costituito dal netto ricavo della cessione del credito verso INFOSTRADA.

Nella valutazione del margine della produzione ante corrispettivi da parte dello Stato (margine puramente industriale, sotto il diretto controllo del management), va rilevato che il risultato raggiunto (- 5.971 miliardi di lire) è migliorativo rispetto al 1998 (- 6.247 miliardi di lire). Per quanto concerne il risultato di esercizio, non considerando la netta riduzione dei corrispettivi da Stato (pari, come sopra detto, a 503 miliardi di lire), il confronto con il 1998 evidenzierebbe un miglioramento dei conti finali dell'impresa di circa 90 miliardi.

L'Amministratore Delegato conclude il proprio intervento sottolineando che il 1999 deve essere ricordato come l'anno che, grazie ai significativi eventi che lo hanno caratterizzato, ha contribuito in misura fondamentale alla realizzazione della svolta organizzativa dalla quale nascerà una impresa moderna e capace di confrontarsi con il mercato: basti pensare solo all'avvio operativo delle quattro Divisioni/Unità autonome ora affittate ma destinate a confluire definitivamente nella nuova Società di Trasporto; all'accelerazione della prima operazione di privatizzazione con il varo del Progetto "Grandi Stazioni" e alla Joint Venture tra FS e SBB nel settore Cargo.

Il Presidente invita, quindi, il Collegio Sindacale a dare lettura della Relazione sul bilancio.

Il Presidente del Collegio Sindacale dà lettura della Relazione predisposta dal Collegio stesso sul bilancio di esercizio 1999. Tale Relazione risulta allegata al presente atto, per formarne parte integrante e sostanziale, sotto la lettera "C".

Attesta quindi che la gestione della Società, di cui il bilancio è fedele rappresentazione, si è svolta in modo ordinato e regolare e che il bilancio stesso

è stato redatto secondo le disposizioni di cui agli articoli 2423 e seguenti del Codice civile con l'applicazione dei criteri esposti nella Nota Integrativa ed in conformità ai criteri stabiliti dal Consiglio di Amministrazione in data 17 maggio 2000 e deliberati definitivamente dal predetto Organo in data 29 maggio 2000.

Sottolinea che, con la Relazione sulla gestione e con la Nota Integrativa, il Consiglio di Amministrazione ha fornito ed illustrato notizie e ragguagli per la conoscenza della situazione patrimoniale e finanziaria di FS S.p.A. con particolare riferimento ai ricavi, al costo del lavoro, agli investimenti, al reperimento di risorse finanziarie nonchè a tutti i rapporti di natura commerciale e di concessione con le imprese controllate e collegate.

Il Presidente del Collegio Sindacale, nel dare inoltre atto che la Società di certificazione KPMG non ha segnalato alcun fatto censurabile, conclude 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 spettanza dell'assemblea degli azionisti".

Il Presidente, riprendendo la parola, dà poi comunicazione della Relazione di certificazione rilasciata dalla Società KPMG Peat Marwick Fides S.p.A., in data 22 giugno 2000, che si allega al presente verbale, per formarne parte integrante e sostanziale sotto la lettera "D".

Il bilancio consolidato dell'esercizio 1999, in uno alle relative Relazioni del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e della Società di revisione KPMG Peat Marwich Fides S.p.A. del 22 giugno 2000, viene parimenti allegato al presente verbale in unico fascicolo, per formarne parte integrante e sostanziale, sotto la lettera "E".

Il Presidente invita quindi l'Assemblea a deliberare in merito all'approvazione del bilancio dell'esercizio 1999.

L'Assemblea, con il voto unanime dell'intero capitale sociale, delibera di approvare il bilancio d'esercizio 1999, riportando a nuovo la perdita registrata di L. 2.851.175.968.882.

Il Presidente, null'altro essendovi da deliberare e non avendo alcuno dei presenti richiesto ulteriormente la parola, alle ore 12,30 dichiara chiusa l'assemblea.

IL PRESIDENTE

IL SEGRETARIO

REPERTORIO N. 13642

Io sottoscritto dottor ANGELO FALCONE, Notaio in Roma, con studio in Via Gaspare Spontini n. 22, iscritto nel Collegio Notarile dei Distretti Riuniti di Roma, Velletri e Civitavecchia,

CERTIFICO

che il presente estratto e' conforme all'originale Verbale in data 28 giugno 2000 esistente alle pagine nn. 258-259-260-261-262 e 263 del Libro Verbali delle Assemblee della "FERROVIE DELLO STATO - Societa' di Trasporti e Servizi per Azioni", con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1, iscritta al n. 7847/92 del Registro Imprese di Roma, cod.fisc. 01585570581 libro debitamente bollato, vidimato e tenuto nelle forme di legge, con l'avvertenza che le parti omesse non contraddicono e non alterano quanto in esso riportato.

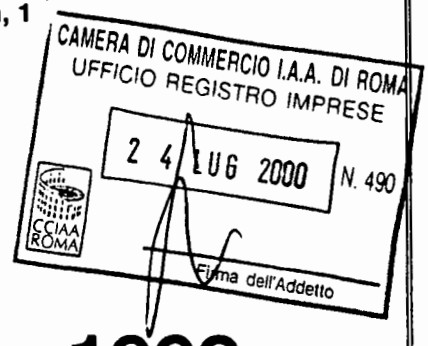
Si rilascia a richiesta della "Ferrovie dello Stato - Societa' di Trasporti e Servizi per Azioni".

Roma, in Via Gaspare Spontini n. 22, li diciotto luglio duemila.

Angelo Falcone, notaio

Ferrovie dello Stato Società di Trasporti e Servizi per Azioni

Sede in Roma - Piazza della Croce Rossa, 1



Bilancio di esercizio 1999

- **Relazione sulla gestione**
- **Bilancio al 31/12/1999**
- **Allegato 1**
- **Allegato 2**
- **Relazione del Collegio Sindacale**
- **Relazione della società di revisione**

Indice

Relazione sulla gestione

A) Informazioni di carattere generale
- 1 - Condizioni operative e sviluppo dell'attività
- 2 - Valore della produzione
- 3 - Costi della produzione
- 4 - Gestione finanziaria
- 5 - Investimenti ed opere consegnate nell'esercizio 1999
- 6 - Aumenti di capitale sociale

B) Informazioni di carattere particolare
- 1 - Attività di ricerca e sviluppo
- 2- Attività delle imprese controllate e collegate e rapporti con FS
- 3 - Fatti di rilievo avvenuti nel corso dell'esercizio 1999
- 4 - Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio 1999
- 5 - Indagini giudiziarie in corso
- 6 - Evoluzione prevedibile della gestione
- 7 - Proposte del Consiglio di Amministrazione

Allegato A alla relazione sulla gestione

Bilancio di esercizio 1999

Stato Patrimoniale e Conto Economico
- Stato Patrimoniale attivo
- Stato Patrimoniale passivo
- Conti d'ordine
- Conto Economico

Nota Integrativa
- Sezione 1: Contenuto e forma del bilancio
- Sezione 2: Introduzione ai criteri di redazione del bilancio
- Sezione 3: Criteri di valutazione
- Sezione 4: Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni
  - Stato Patrimoniale : Attivo
  - Stato Patrimoniale : Passivo
  - Stato Patrimoniale : Conti d'ordine
  - Conto Economico
- Sezione 5: Altre informazioni

Allegati
1)Rendiconto finanziario
2) Debiti trasferiti allo Stato -
Relazione del Collegio Sindacale
Relazione della società di revisione

Consiglio di Amministrazione

Presidente	DEMATTE' Prof. Claudio
Amministratore Delegato	CIMOLI Ing. Giancarlo
Consiglieri	DONATI On. Anna GABRIELLI Prof. Gilberto PODESTA' Prof. Claudio SCOCA Prof. Franco Gaetano SEBASTIANI Prof. Mario TESINI On. Giancarlo ULISSI Avv. Roberto

Collegio Sindacale

Presidente	VINCENTI Dr. Mario
Sindaci effettivi	BERTINI Prof. Umberto ROSACE Prof. Santo
Sindaci supplenti	BILOTTI Dr. Francesco LA CAVA Dr. Ugo

FERROVIE DELLO STATO
SOCIETÀ DI TRASPORTI E SERVIZI PER AZIONI

RELAZIONE SULLA GESTIONE AL 31 DICEMBRE 1999

Signori Azionisti,

il bilancio dell'esercizio 1999, che sottoponiamo alla Vostra approvazione, è stato redatto, come per il precedente esercizio in conformità degli articoli 2423 e seguenti del Codice Civile. Il C.d.A., che ha redatto il presente bilancio, è in carica dal 18 febbraio 1998.

RELAZIONE SULLA GESTIONE 1999

A) INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE

A.1- CONDIZIONI OPERATIVE E SVILUPPO DELL' ATTIVITÀ

La ripresa produttiva iniziata nella seconda parte dell'esercizio ha evidenziato un trend crescente raggiungendo un ritmo di sviluppo del PIL, nell'ultimo trimestre vicino al 3%, ha permesso all'economia italiana di uscire dalla fase di stagnazione presente dalla fine del 1998.

Su base annua nel 1999 il PIL è cresciuto dell'1,4%, tasso lievemente superiore all'anno precedente (1,3%). Tuttavia, anche se tale crescita è stata superiore alle ultime previsioni, su base annua l'economia italiana ha evidenziato ancora una fase di sviluppo stentato: infatti, nell'ultimo quadriennio, il PIL è aumentato ad un ritmo medio annuo pari all'1,2%. Nel medesimo periodo l'area dell'Euro è cresciuta in media di un punto percentuale in più; ciò in quanto il rallentamento causato dagli effetti della crisi dei paesi emergenti ha toccato il nostro paese con qualche anticipo e con una intensità decisamente maggiore.

Nel corso del 1999, per l'economia italiana la dinamica della domanda interna e di quella estera ha assunto andamenti differenziati. Nella prima parte dell'anno, la spinta proveniente dalla domanda interna è riuscita appena a compensare il contributo negativo dell'interscambio commerciale e, pertanto, il peggioramento del saldo degli scambi con l'estero ha rappresentato, sin dall'inizio del 1999, il principale fattore di freno all'espansione dell'attività economica.

Nella seconda parte dell'anno, è stata invece la spinta della domanda estera a stimolare la ripresa dell'attività produttiva, grazie alla netta inversione di tendenza delle esportazioni, favorite sia dal recupero della domanda mondiale sia dal deprezzamento dell'Euro rispetto al dollaro ed allo yen.

Secondo le stime formulate dall'Associazione Prometeia, nell'ultimo rapporto trimestrale di marzo 2000, la domanda interna al netto della variazione delle scorte, è cresciuta nel 1999 del 2% tasso questo più contenuto di quello registrato nel biennio precedente.

Gli investimenti fissi lordi, sono aumentati a ritmi sostenuti (3,2%) grazie alla notevole accelerazione della componente delle costruzioni trainata dalla forte espansione nelle infra-

strutture. La produzione industriale, dopo il forte balzo congiunturale di agosto, ha segnato nuovi arretramenti a settembre e ad ottobre e solo nei mesi di novembre e di dicembre, con il consolidarsi della ripresa economica, ha registrato buone performance con aumenti tendenziali rispettivamente del 3% e dell'8,2%.

La risalita dell'inflazione ha costituito uno degli elementi di maggiore preoccupazione dell'attuale quadro dell'economia italiana. Il tasso tendenziale di variazione dei prezzi al consumo, dopo aver segnato un minimo storico per tutto il primo semestre, è gradualmente aumentato tornando a superare la soglia del 2% a fine anno. L'aumento dell'indice medio dei prezzi nel 1999, è stato pari all'1,7% nei confronti dell'anno precedente, segnando, nonostante tutto, un valore inferiore a quello registrato nell'ultimo biennio (2%), ma superiore a quello programmato (1,5%).

L'accelerazione dei prezzi al consumo, imputabile in gran parte al rincaro del petrolio, ha interessato quasi tutti i paesi europei; tuttavia, all'interno dell'area comunitaria, l'Italia rimane tra le economie con ritmi di crescita dei prezzi superiori alla media; a fine anno, il divario rispetto alla media dei paesi dell'Euro, era ancora superiore al mezzo punto percentuale.

Il miglioramento della congiuntura internazionale, rafforzatasi nel secondo semestre del 1999, dovrebbe proseguire nel corso dell'anno 2000, nonostante i numerosi elementi di incertezza legati soprattutto al riemergere delle tensioni inflazionistiche. Per l'economia italiana, i risultati della crescita congiunturale del PIL nell'ultimo trimestre del 1999 consentono di rivedere verso l'alto la prudente stima per il 2000 fissata al 2,2%; ciò dovrebbe tradursi in un aumento consistente dell'occupazione tanto da non escludere un tasso di disoccupazione al di sotto del 10%.

Lo sviluppo dell'attività economica continuerà a riflettere essenzialmente l'evoluzione della domanda interna e, per quel che concerne i consumi privati, si prevede un recupero di dinamismo sostenuto dalla crescita del reddito disponibile delle famiglie.

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

Il settore dei trasporti, sulla base delle informazioni finora disponibili e riferite peraltro solo ad alcuni settori specifici, ha evidenziato nel 1999 una crescita della mobilità complessiva sia nel comparto viaggiatori che in quello delle merci ad un ritmo inferiore rispetto a quanto è stato realizzato nell'anno precedente. Tutti i dati di traffico concordano nel delineare, nel complesso, un trend in rallentamento per le diverse modalità di trasporto nei due comparti.

In particolare, nel settore viaggiatori si è registrato: un aumento nelle percorrenze dei veicoli leggeri autostradali del 2,5% (4,2% nel 1998); un incremento nel traffico aereo di cabotaggio dell'1,6% (6,6% nell'anno precedente), un aumento del 7,2% nei volumi del traffico internazionale, inferiore di un punto percentuale rispetto al 1998, ed un sensibile calo nella domanda marittima nelle due componenti di cabotaggio (-7,6%) ed internazionale (-13,7%), a fronte delle crescite rilevate nel 1998, rispettivamente pari a + 28% per il cabotaggio e a + 20% nell'internazionale.

Nel comparto delle merci, le percorrenze autostradali dei veicoli pesanti (che in mancanza di sufficienti informazioni sul comparto stradale nel suo insieme costituiscono una buona stima della domanda del settore), sono cresciute del 4,6% (mezzo punto percentuale in meno rispetto al 1998).

Per quanto riguarda il trasporto via mare, dopo un biennio durante il quale la domanda aveva fatto registrare una forte espansione, i dati dei primi nove mesi del 1999 hanno evidenziato una brusca inversione di tendenza con una perdita dei volumi di traffico del 4,4% e del 6,6% , rispettivamente nel cabotaggio e nel traffico internazionale. Tuttavia, in media

d'anno, la flessione dovrebbe risultare più contenuta in relazione alla ripresa dell'attività economica manifestatasi proprio negli ultimi mesi del 1999.

Anche nel comparto ferroviario la domanda ha evidenziato un rallentamento che trova origine nella contrazione dei principali indicatori macroeconomici che hanno influenzato il trasporto.

Da un lato, infatti, gli andamenti poco soddisfacenti dei consumi delle famiglie e del reddito disponibile e la sostanziale tenuta, nonostante la fine degli incentivi statali, delle nuove immatricolazioni delle auto hanno sicuramente influenzato la domanda viaggiatori per ferrovia, specialmente nel segmento del traffico a lunga percorrenza ove più consistenti sono stati gli spostamenti legati al tempo libero.

Dall'altro, il rallentamento del ciclo economico e, in particolare, la crisi che ha investito alcuni importanti settori industriali, settori ritenuti vitali per l'Azienda FS, quali quello automobilistico, il siderurgico e il chimico, hanno influenzato negativamente il trasporto merci per ferrovia.

Andamento della gestione nei settori in cui opera la Società

Nel 1999, il prodotto globale venduto dalle FS, espresso dalla somma dei viaggiatori Km e delle tonnellate Km, è stato di 64,7 miliardi di unità di traffico (UT) con un calo del 2% rispetto all'anno precedente.

Relativamente ai viaggiatori km, che rappresentano circa i due terzi della domanda complessiva espressi in Unità di Traffico, le due componenti della domanda, quella della lunga percorrenza e quella del trasporto regionale, hanno avuto tendenze contrapposte; infatti mentre la prima, pur evidenziando nella seconda parte dell'anno una discreta ripresa, ha mostrato un calo del 2,4%, l'altra componente ha fatto registrare una crescita dello 0,7%, segnando una inversione positiva del trend degli ultimi anni. Positivo invece è stato l'andamento dei viaggiatori trasportati per ferrovia: nel complesso sono cresciuti dell'1,5% passando dai 425,9 milioni del 1998 a 432,4 milioni nel 1999. Anche in questo caso la crescita della domanda è la risultante di una flessione nei viaggiatori nel segmento di lunga percorrenza ed un aumento in quello del trasporto regionale. Nel complesso, la percorrenza media di un viaggiatore, è stata di 95 km (97 km nel 1998).

Settore passeggeri media- lunga percorrenza

L'analisi dei dati congiunturali ha rilevato un primo quadrimestre caratterizzato dal perdurare della recessione della domanda e poi, via via un attenuarsi della flessione del traffico per giungere ad una inversione di tendenza con risultati positivi che hanno evidenziato una netta ripresa a partire dall'ultimo quadrimestre.

A fine anno i viaggiatori trasportati sono stati 85 milioni corrispondenti a 22,8 miliardi di viaggiatori km con una percorrenza media a viaggiatore di 270 chilometri.

La ripartizione della domanda fra media-lunga percorrenza e trasporto regionale è risultata pari rispettivamente al 55,5% e 44,5%, mentre quella dell'offerta, sempre con riferimento alle due tipologie di trasporto, è stata del 40,5% e 59,5%.

Nel 1999 il load factor dei treni viaggiatori di media-lunga percorrenza è salito al 51,3% (50,1% nel 1998), corrispondente ad una media di 274 persone per treno.

Anche nel 1999 è proseguita la forte espansione della domanda viaggiatori sui treni Eurostar che hanno fatto registrare un ulteriore aumento del 20,6% sull'anno precedente. In particolare i viaggiatori km che hanno utilizzato i treni Eurostar sono stati 4,4 miliardi mentre, i viaggiatori sono risultati 13,2 milioni.

L'aumento della domanda è stato accompagnato da un aumento dell'offerta dei treni km Eurostar, ma ciò è avvenuto in misura sensibilmente più contenuta (9%), a riprova che il mix offerto è risultato pienamente rispondente alle esigenze della clientela.

Nel 1999, la produzione Eurostar è aumentata di 1,4 milioni di treni km sul 1998 a seguito dell'estensione, su relazioni prioritarie, di collegamenti Eurostar in luogo di quelli Intercity.

A fronte dell'aumento dei treni Eurostar e del loro inserimento nel sistema di offerta di base, con l'estensione alle fasce di utilizzazione della clientela ordinaria e non solo di quella di affari, è proseguita la riorganizzazione dei servizi Intercity nazionali ed internazionali, con una riduzione, rispetto al 1998, di circa 1,6 milioni di treni km.

Per quanto concerne il prodotto notte, è stato avviato nel 1999 il Progetto Industriale Notte per le relazioni nazionali, finalizzato al riposizionamento strategico del settore ed ad un sostanziale risanamento economico, attraverso una riduzione complessiva dei volumi di offerta ed un miglioramento della qualità del servizio.

I volumi di offerta sono stati contenuti a 31,3 milioni di treni km con una riduzione di 3 milioni circa.

Settore Trasporto Regionale

In questo segmento di mercato, la domanda espressa in viaggiatori km nel 1999, è stata caratterizzata da una favorevole inversione di tendenza, registrando, in media d'anno, una crescita dello 0,7 %, pur in presenza di un leggero calo di offerta, sia in termini di posti km che di treni km, pari rispettivamente allo –0,3% ed allo –0,1%.

In particolare, dopo un avvio d'anno in flessione, la domanda viaggiatori ha manifestato netti segnali di ripresa e le variazioni congiunturali, a partire dal mese di maggio, sono state sempre positive. In valori assoluti i viaggiatori km sono risultati pari a 18,1 miliardi.

Variazioni positive si sono avute sia nel load factor viaggiatori, che in media nel 1999 è stato del 27,7% con un aumento dell'1% sull'anno precedente, sia nella frequentazione viaggiatori per treno, che è passata da 108 viaggiatori nel 1998 a 109 viaggiatori nel 1999.

Questi dati, pur mostrando una dinamica favorevole, hanno evidenziato un coefficiente medio di occupazione inferiore rispetto a quello riscontrato nei treni della lunga percorrenza ma, al riguardo, occorre tenere presente che l'interesse sociale, che riveste la funzione del trasporto pubblico locale, impone, in alcune fasce orarie, l'effettuazione di treni di interesse locale anche laddove la domanda è scarsa.

All'interno di ogni singola realtà regionale, permane elevata la differenza tra l'area metropolitana e quella periferica; in particolare, nelle aree metropolitane di Milano, Torino, Bologna, Firenze, Roma e Napoli il fattore di riempimento raggiunge su alcuni treni coefficienti di occupazione anche superiori al 100%.

L'estensione dell'impiego di altri 20 nuovi treni TAF (Treni ad Alta Frequentazione) da 550 posti, dotati di aria condizionata e di un particolare accesso per disabili), in queste aree costituisce pertanto un elemento fondamentale per migliorare la qualità del servizio in un contesto di sostanziale stabilità dell'offerta dei treni km.

Settore merci

Come già accennato, il traffico merci per ferrovia ha risentito del ristagno dell'attività economica in misura più rilevante rispetto a quella registrata negli altri settori.

Nel 1999, la crescita delle tonnellate trasportate ha registrato una battuta di arresto segnando una flessione del 2,2% sul 1998; in valori assoluti le tonnellate trasportate sono scese a 82,2 milioni.

Più rilevante (-3,7%) è risultata la contrazione per le tonnellate km che sono scese a 23.780 milioni.

Tuttavia, l'analisi dei dati mensili ha evidenziato nell'ultimo bimestre del 1999, sia per le tonnellate che per le tonnellate km, una netta ripresa del traffico, peraltro già anticipata dai positivi risultati registrati nei mesi di agosto e di settembre che, sulla base del ravvivarsi dell'economia nazionale, lascia presupporre il proseguimento favorevole del trend anche nei mesi successivi e, fa ritenere ormai completamente superata quella tendenza negativa che aveva caratterizzato sfavorevolmente i risultati del primo trimestre e, in misura meno rilevante, quelli del secondo trimestre del 1999.

Nell'analisi per tipologia di traffico, si è rilevata una flessione nelle tonnellate del traffico interno del 2,6% ed una flessione leggermente più contenuta pari all'1,9% nel traffico internazionale.

In valori assoluti, le tonnellate del traffico interno, che hanno rappresentato il 40,7% del totale trasportato, sono state 33,5 milioni mentre, quelle del traffico internazionale 48,7 milioni. In termini di tonnellate km l'incidenza del traffico interno sul totale delle tonnellate km movimentate per la clientela è stata del 48,4%, valore leggermente superiore a quello dell'anno precedente, che rafforza il proseguimento del prevalere di questa tipologia di traffico in relazione alla più lunga percorrenza delle merci in servizio interno (366 km) rispetto ai 236 km della percorrenza in servizio internazionale. Le tonnellate km del traffico interno nel 1999 sono state 12,3 milioni con una flessione del 2,3% sull'anno precedente.

Anche nel 1999 si è riscontrato il forte sbilanciamento dei flussi import/export; il volume delle esportazioni corrisponde circa alla metà di quello delle importazioni, sia in termini di tonnellate che di tonnellate km.

Le tonnellate km, relative alle modalità del combinato, che comprende casse mobili, semirimorchi e container, sono state 9.108 milioni con una diminuzione dello 0,8% sul 1998, mentre le tonnellate km per il trasporto tradizionale si sono attestate a 14.655 milioni, con una diminuzione del 5,5% sull'anno precedente. L'incidenza del combinato sul totale continua a crescere e nel 1999 ha rappresentato una quota del 38,3% (37,2% nel 1998); nel 1990 tale traffico pesava solo per il 25%.

La stessa analisi, svolta in termini di tonnellate, ha evidenziato, a fronte di una crescita del combinato dello 0,6%, una flessione nel tradizionale del 4,1%; l'incidenza del combinato sul totale delle tonnellate trasportate per la clientela è salito dal 40.3% al 41,4%.

Risorse umane

Anche nell'esercizio in esame è proseguita l'opera di contenimento degli organici. Al 31 dicembre 1999 la consistenza del personale è risultata di 112.018 unità (4.717 unità in meno rispetto al 31/12/98), mentre la consistenza media annua è stata di 114.193 unità (118.705 nel 1998).

Dall'inizio del 1990 alla fine del 1999 il numero dei dipendenti FS si è ridotto di 94.487 unità di cui 60.500 nel periodo 1990-1995 mediante lo strumento indifferenziato dei prepensionamenti (legge 141/90).

Sul fronte del contenimento degli organici, ha assunto particolare rilievo l'accordo del 4 agosto 1999 attraverso il quale, nel quadro delle regole già fissate dagli accordi del 21.5.1998 e del 19.11.1998, è stato possibile procedere all'accoglimento delle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro presentate dal personale inidoneo e dal personale utilizzato in attività amministrative e tecnico specialistiche, individuato come eccedentario.

A fronte di tali provvedimenti, nonché delle scadenze programmate dalla riforma pensionistica, dei licenziamenti, delle dimissioni, delle scadenze dei C.F.L. e di altre cause, la fuoriuscita di personale ferroviario ha interessato complessivamente 6.729 unità.

La sicurezza dell'esercizio ferroviario

In coerenza con le politiche di Gruppo, nel 1999 è stata integrata la sicurezza della circolazione con la sicurezza del lavoro e dell'ambiente, assicurando in tal modo il governo unitario della materia.

L'introduzione di nuove procedure di indagine e la definizione di un sistema di audit aziendale nel campo della sicurezza, hanno permesso l'identificazione di eventuali criticità derivanti da non corrette applicazioni di regole e di procedure che governano la sicurezza della circolazione ferroviaria.

Sulla base di queste specifiche esigenze la FS aveva messo a punto, già nel 1998, un rigoroso Piano per la Sicurezza, i cui obiettivi riguardavano lo sviluppo dei processi per rafforzare la gestione della sicurezza, l'introduzione di metodologie, di analisi di rischio da applicare alle diverse condizioni dell'esercizio, l'adozione di provvedimenti specifici per il controllo dei rischi in vari settori aziendali, nonché lo stanziamento di specifici investimenti destinati alla sicurezza.

A distanza di un anno, il Piano Annuale 1998, è stato sostanzialmente realizzato ed il sistema organizzativo è stato adeguato con la creazione di una rete trasversale a presidio della sicurezza di sistema.

Il Piano della Sicurezza per il 1999 ha raccolto ed ha rilanciato gli impegnativi obiettivi del precedente piano ed ha allargato la visione sistematica della sicurezza, integrando le aree della circolazione, del lavoro e dell'ambiente. Inoltre, particolare attenzione è stata data al fattore umano nel sistema uomo-macchina, al fine di apportare miglioramenti alle condizioni di guida del personale di macchina. Nell'esercizio il numero degli incidenti "tipici", quelli cioè direttamente connessi alla circolazione ferroviaria, è diminuito ulteriormente passando dai 106 incidenti del 1998 (valore questo già ben al di sotto ai 146 incidenti verificatesi nel 1997), ai 100 incidenti del 1999.

L'indicatore sulla sicurezza, misurato in numero di incidenti tipici per milione di treni km effettuati, ha evidenziato i buoni livelli raggiunti ed ha collocato la FS ai più alti standard di sicurezza, anche rispetto alle principali reti ferroviarie europee. Nel 1999, infatti, tale indicatore ha assunto il valore di 0,30, un centesimo di punto più basso di quello dell'anno precedente e molto al di sotto dell'analogo valore raggiunto nel 1997 e nel 1996 (rispettivamente di 0,42 e 0,50). Secondo gli ultimi dati disponibili, per le altre reti riferiti all'anno 1998, il numero di incidenti tipici per milione di treni km in circolazione è stato di 0,34 per la RENFE, di 0,64 per la SNCF e di 0,70 per la DBAG.

L'infrastruttura

La lunghezza della rete in esercizio a fine 1999 è risultata di 16.108 km, con un incremento di 28 km rispetto al 1998 al netto di dismissioni per 7 km, riguardanti i tratti di linea tra le stazioni di Ancona e Ancona Marittima e tra i bivi di Nocera e Grotti.

Fra le nuove attivazioni sono da segnalare quelle relative al Passante di Torino, tra le stazioni di Lingotto e Susa, all'ulteriore estensione del Passante di Milano, tra le stazioni di Certosa e Lancetti, alle nuove linee tra le stazioni di S.Stefano e Arcola e tra Genova Voltri e Borzoli. Inoltre è stata attivata all'esercizio l'intera direttissima Roma-Firenze, a seguito del ripristino della galleria di Orte.

Nel 1999 è proseguito il miglioramento tecnologico dell'infrastruttura ed il rafforzamento delle sue caratteristiche tecniche per la realizzazione di 40 km di varianti, 51 km di raddoppio, comprensivi dei 17 km della tratta tra le stazioni di Cesano e Monte Mario riaperta all'esercizio e 203 km di nuove elettrificazioni, tra cui la linea Mantova-Nogara-Moncelise e la Roma-Viterbo.

La rete elettrificata, a fine anno, ammonta a 10.689 km pari al 66,4% del totale, mentre quella a doppio binario interessa 6.174 km, e rappresenta il 38,3% della rete complessiva.

Le stesse percentuali, riferite all'anno 1985, risultavano essere rispettivamente del 55,2% e del 33,8%.

Le linee attrezzate con il sistema di blocco automatico alla fine del 1999 interessavano 5.340 km (+ 239 km rispetto al 1998).

La concentrazione del traffico sulla rete FS si è mantenuta sempre a livelli piuttosto alti; al riguardo si è evidenziato che, il 50% della rete ha assorbito circa il 95% delle Unità di Traffico complessive e circa l'83% dei treni km effettuati.

La qualità del servizio

Nel settore della media e lunga percorrenza, la puntualità dei treni, nel corso dell'esercizio, ha registrato generalizzati miglioramenti rispetto all'anno precedente.

In questo specifico segmento, nel 1999, la percentuale dei treni viaggiatori arrivati a destino puntuali o comunque con un ritardo non superiore a 5 minuti, è salita dal 65,3% del 1998 al 68% del 1999, mentre non ci sono state variazioni per quanto riguarda la percentuale dei treni giunti a destino con un ritardo massimo compreso entro i 15 minuti (86%).

Buoni risultati sono stati conseguiti, sempre nella fascia di ritardo contenuto entro i 5 minuti, proprio nei segmenti più pregiati quali i treni Eurostar e treni di qualità di lungo percorso i cui indici di puntualità rispetto all'anno precedente sono passati rispettivamente dal 79% all'83% per i primi e dal 76% al 79% per i secondi.

Nel settore del trasporto regionale non si sono registrate variazioni rispetto agli indicatori di puntualità rilevati l'anno precedente; la puntualità dei treni regionali, nel loro complesso, è stata dell'85% nella fascia di ritardi compresi entro i 5 minuti e del 96% con ritardi entro i 15 minuti.

Margine del valore della produzione

Il risultato economico dell'esercizio 1999 è, sotto il profilo della gestione caratteristica, riassumibile nelle seguenti cifre aggregate (importi in miliardi di lire):

DESCRIZIONE	1999	1998
Valore della produzione	14.613	15.464
Costo del personale	(8.884)	(9.033)
Altri costi della produzione prima degli Ammortamenti, svalutazioni, accant.ti ed altri	(4.060)	(3.914)
Margine del valore della produzione prima di Ammortamenti, svalutaz., accantonamenti ed altri	1.669	2.517
Ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed altri	(4.380)	(4.517)
Margine del valore della produzione	(2.711)	(2.000)

B.2 - VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione evidenzia un decremento del 5,8% rispetto al 1998 ed è dettagliato come segue (importi in miliardi di lire):

DESCRIZIONE	1999	1998
Prodotti del traffico viaggiatori:		
- clientela ordinaria	3.627	3.475
- contr. Di serv.pub. con Enti pub. Territ.li	13	14
Totale viaggiatori	**3.640**	**3.489**
Prodotti del traffico merci e poste	**1.321**	**1.443**
Contratto di servizio-pubblico con lo Stato	**2.927**	**2.924**
Prestazioni a terzi, vendite e altri	**595**	**553**
Totale ricavi vendite e prestazioni	**8.483**	**8.409**
Variazione lavori in corso su ordinazione	**58**	**-6**
Incremento immobilizzazioni per lavori interni	**1.119**	**1.003**
Altri ricavi e proventi:		
- contributi in conto esercizio	2.820	3.292
- utilizzo fondo ristr.(L.448/98)	1.886	1.743
- altri ricavi	247	1.023
Totale altri ricavi e proventi	**4.953**	**6.058**
Totale valore della produzione	**14.613**	**15.464**

Come appare dalla tabella sopra riportata, alla sfavorevole dinamica del totale del Valore della Produzione (- 851 miliardi), rispetto all'esercizio 1998, hanno contribuito essenzialmente da un lato, minori interventi dello Stato derivanti dai Contratti di Servizio Pubblico e di Programma (- 503 miliardi), minori ricavi nel trasporto delle merci (- 122 miliardi), ed una contrazione negli altri ricavi e proventi (- 777 miliardi), - in quanto, nell'esercizio precedente, il notevole importo allocato in questa ultima posta era 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 dall'altro, il maggiore utilizzo rispetto al 1998 (+ 143 miliardi) del Fondo di Ristrutturazione costituito ai sensi dell'art. 43 punto 5 della legge 23.12.1998 n.448 "Misure di Finanza Pubblica per la stabilizzazione e lo sviluppo", l' aumento verificatosi nel comparto dei ricavi tipici relativamente all'attività di trasporto dei passeggeri (+ 152 miliardi), nonché l'incremento di immobilizzazioni per lavori interni (+ 116 miliardi) e nella posta "altri ricavi delle vendite e delle prestazioni" (+ 42 miliardi).

Nell'esercizio 1999, l'utilizzo del Fondo di ristrutturazione è stato pari a 1.886 miliardi per la copertura degli oneri di ammortamento del "Gestore dell'infrastruttura".

A.3 - COSTI DELLA PRODUZIONE

L'ammontare complessivo dei costi della produzione, che presentano una contrazione di 140 miliardi, rispetto all'esercizio trascorso, risulta così articolato (importi in miliardi di lire):

DESCRIZIONE	1999	1998
Materie prime, sussidiarie, ecc.	1.316	1.243
Servizi	2.557	2.385
Godimento beni di terzi	213	246
Variazione delle rimanenze di materie Prime, sussidiarie, ecc.	(26)	40
Sub totale	**4.060**	**3.914**
Personale	8.884	9.033
Ammortamenti e svalutazioni	3.793	3.753
Accantonamenti	391	575
-Oneri diversi di gestione	196	189
Totale costi della produzione	**17.324**	**17.464**

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 per la trazione e per l'illuminazione e forza motrice.

Il totale relativo a questo comparto ha evidenziato un incremento nei costi di 74 miliardi rispetto all'esercizio precedente attestandosi a 1.316 miliardi contro i 1.242 miliardi dell'esercizio 1998.

Quantunque si sia verificato un aumento nei costi è da sottolineare che tale dinamica non è altro che l'effetto differenziale tra maggiori costi sopportati sia nell'acquisto di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci (+ 90 miliardi), - le quali hanno risentito oltre che dell'aumento dei prezzi per effetto dell'inflazione anche dell'aumento dei volumi della produzione -, sia per l'illuminazione e forza motrice (+ 6 miliardi), a fronte di minori spese sostenute per l'approvvigionamento di energia elettrica per la trazione dei treni (-23 miliardi), dovute da un lato ad una efficiente gestione della rete elettrica in alta tensione e dall'altro ad una riduzione del traffico.

E' da sottolineare inoltre che nell'anno 1999, la società FS ha profuso un grande impegno per arginare le azioni politiche ed istituzionali che stanno minacciando di portare, in tempi brevi, ad una rivoluzione delle tariffe elettriche di FS, onde contenere l'aumento dei costi, facendo valere le particolari ragioni di FS sulla pregressa cessione gratuita delle centrali elettriche, sulla gestione strategica della rete e sulla specificità del servizio.

Servizi

Nel comparto in esame si è registrato, rispetto all'esercizio 1998, un incremento complessivo di 172 miliardi nonostante si sia verificata una contrazione nei costi di alcuni settori fra i quali, quelli più significativi, relativi alle spese di manutenzione e riparazione dei

beni immobili e mobili (-13 miliardi), ai servizi per la gestione del patrimonio immobiliare (- 20 miliardi), alle spese per pulizia, autoservizi sostitutivi trasporti e spedizioni (-13 miliardi) ed a concorsi e compensi ad altre ferrovie (-4 miliardi).

I maggiori incrementi di costo sono ascrivibili invece essenzialmente ai servizi e lavori appaltati per conto di terzi (+ 107 miliardi), alle carrozze letto e ristorazione per il servizio interno ed internazionale (+ 5 miliardi), ai servizi informatici ed outsourcing (+ 23 miliardi); alle utenze telefoniche (+ 18 miliardi); alla pubblicità e marketing (+17 miliardi); alle prestazioni del genio ferrovieri (+ 9 miliardi); alle mense e tiket (+ 7 miliardi); alle consulenze e prestazioni professionali (+ 3 miliardi) nonché ad altre prestazioni (+ 28 miliardi).

Personale

Il costo del personale è passato dai 9.033 miliardi del 1998 ai 8.884 miliardi dell'esercizio 1999 con una diminuzione di 149 miliardi.

Tale minor costo è imputabile essenzialmente alla riduzione degli organici in quanto la consistenza media del personale è passata da 118.705 unità nel 1998 a 114.193 unità nel 1999 con una differenza di 4.512 unità.

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 nel 1999 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. Nel corso dell'esercizio si sono tenute in totale 322.000 giornate di corsi di formazione, di cui 7.000 giornate per i dirigenti, 15.000 per i quadri e 300.000 per il personale di I – IV Area.

Dopo la battuta di arresto registrata nel 1998, nel 1999 la produttività del lavoro, pari a 567 mila Unità di Traffico per addetto, è ritornata a crescere (+ 2,2%), recuperando completamente la precedente flessione dell'1,1%. Significativo comunque resta il trend evolutivo di questa variabile, che dal 1990 ad oggi, è cresciuta di circa il 75% riducendo così il divario rispetto ai livelli di produttività del lavoro delle principali reti europee.

Nel maggio del 1999, in linea con le indicazioni contenute nella Direttiva Governativa del 18 marzo 1999, è stato portato a compimento il processo di riorganizzazione della società FS, iniziato nel luglio 1998, con l'istituzione della Divisione Infrastruttura. E' stata così realizzata una struttura di tipo divisionale che ha permesso di identificare precise aree di business e, al contempo, di assicurare a ciascuna Divisione il controllo diretto di tutte le leve fondamentali per la gestione delle proprie aree di attività.

In tale contesto, le Relazioni Industriali si sono incentrate sulle azioni da adottare per la soluzione delle problematiche organizzative e gestionali scaturite dal processo di "divisionalizzazione

Sono state quindi definite le nuove strutture organizzative, le logiche produttivo-commerciali e la conseguente attribuzione degli impianti alle singole divisioni che sono state recepite negli accordi sottoscritti il 13 ottobre con le Organizzazioni Sindacali.

Il 23.11.99 la Società FS e le Organizzazioni Sindacali, alla presenza del Ministro dei Trasporti e del Ministro del Tesoro, hanno sottoscritto un accordo quadro sui piani industriali e sulle modalità di definizione del nuovo contratto delle attività ferroviarie che sostituirà il CCNL del personale FS S.p.A., scaduto il 31.12.99. Il nuovo CCNL delle attività ferroviarie, rivolto in prospettiva alla pluralità di aziende che operano nel settore ferroviario, decorrerà dal 1.1.2000 e scadrà il 31.12.2003.

Tale intesa, che ha complessivamente recepito le indicazioni contenute nella già citata Direttiva Governativa del 18.3.98, consentirà di proseguire nel percorso di riequilibrio e di

sviluppo, le cui premesse essenziali sono rappresentate dal programma di risanamento e dal nuovo assetto societario.

Nel quadro delle prospettive di risanamento, è stato concordato che il nuovo contratto collettivo di lavoro realizzi un ridimensionamento del costo di lavoro unitario tale da consentire al Gruppo FS la rimozione di squilibri penalizzanti rispetto alla concorrenza.

A.4 - GESTIONE FINANZIARIA

Com'è noto la legge 23/12/1996 n.662 (finanziaria 1997), ha a suo tempo sancito l'assunzione da parte dello Stato di tutto il debito delle Ferrovie dello Stato S.p.A. 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, stipulato tra FS e il Ministero del Tesoro, a gestire detto debito in nome, nell'interesse e per conto del Ministero del Tesoro. La scadenza del mandato è prevista per il 31.12.2000.

Il debito residuo per prestiti assunti dallo Stato ai sensi della menzionata legge n. 662/96, al 31.12.99 ammontava, ai cambi di fine anno, a lire 25.668.233.216.567.

L'espletamento del mandato suddetto, nel corso dell'esercizio 1999, ha consentito la rinegoziazione, a condizioni più vantaggiose, di 4 prestiti per complessivi 182 milioni di Fr.Sv.

Per quanto riguarda l'indebitamento a medio e lungo termine della società, al 31.12 1999 questi era pari a lire 247.831.872.054. Gli interessi passivi maturati nell'esercizio sull'indebitamento autonomo di FS, a medio e lungo termine sono ammontati a lire 32.988.904.009, di cui lire 11.932.390.106 relativi all'indebitamento a carico di FS per i soli interessi ed a carico dello Stato in linea capitale.

A.5 - INVESTIMENTI ED OPERE CONSEGNATE NELL'ESERCIZIO 1999

L'ammontare complessivo degli investimenti tecnici nel 1999 è stato pari a miliardi 5.089, includendo tra questi 236 miliardi di finanziamenti alla TAV S.p.A. per i lavori sulle tratte di Alta Velocità.

Per quanto riguarda l'attuazione degli interventi, si segnala che nel corso dell'anno 1999 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:

- 34 Km. di nuove linee (Passante Torinese, Passante Milanese, Genova Voltri Mare-Borzoli e S.Stefano-Arcola).

2. POTENZIAMENTO DELLE LINEE ESISTENTI:

- 51 Km. di raddoppi;
- 40 Km. di varianti tracciato;
- elettrificazioni, per un totale di 203 Km. di linee, di cui circa 80 della linea Mantova-Nogara-Monteselice e circa 80 della linea Roma-Viterbo.

3. ADEGUAMENTI TECNOLOGICI DI LINEA:

- è stato attivato il Sistema di esercizio con CTC/DCO su 239 km di linea, di cui circa 60 relativi al completamento della Civitanova-Fabriano;
- è stato attivato blocco conta-sassi su 452 km di linea, di cui circa 60 della Civitanova- Fabriano, circa 30 sulla Venezia-Trieste e circa 20 sulla Cancello-Benevento;
- è stato attivato blocco automatico su 168 km di linea, di cui circa 70 sulla Roma-Genova, 30 sulla Venezia-Tarvisio, e circa 20 sulla Verona-Brennero;
- è stata realizzata la banalizzazione di 186 km di linea;
- è stata realizzata l'attivazione della ripetizione dei segnali in macchina su 167 km di linea già attrezzata con Blocco Automatico.

4. ADEGUAMENTI TECNOLOGICI DI STAZIONE:

- n. 37 nuovi ACEI;
- n. 13 sostituzioni ACEI esistenti.

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

- n. 138 PL soppressi;
- n. 52 PL automatizzati;
- n. 29 PG eliminati.

Inoltre sono stati realizzati :

- completamento dei lavori ed entrata in esercizio di n° 44 CTA Centrali Telefoniche Automatiche) in varie località dei Compartimenti di Venezia, Verona, Trieste e Palermo e realizzazione di opere complementari di adeguamento; sono stati eseguiti inoltre lavori di risanamento ed adeguamento di impianti di telecomando TE obsoleti, tradizionali e computerizzati, onde prevenire malfunzionamenti connessi al cambiamento di data Y2K;
- progetto esecutivo del nuovo scalo merci di Trento; relazione geologico tecnica, analisi di stabilità delle opere di terra, analisi delle interazioni terreno/struttura delle fondazioni dei fabbricati;
- supporto specialistico alle unità compartimentali per la costruzione in officina ed il collaudo dei materiali delle nuove travate metalliche;
- revisione di tariffe suppletive ed aggiuntive e monitoraggio livelli prezzi;
- programmazione per la sostituzione delle travate metalliche dei ponti costruiti antecedentemente al 1925;

- esame progetti con tecnologie innovative (spalle prefabbricate);
- monitoraggio delle fondazioni di pile in alveo;
- studi e ricerche per l'individuazione di un sistema migliorativo per la realizzazione dei sottopassaggi della sede ferroviaria. Nell'ambito del "mantenimento in efficienza" sono stati effettuati investimenti per 1.358 milioni, mentre non si sono avute dismissioni.

Inoltre i rotabili messi in esercizio nel 1999 sono risultati i seguenti:

- n° 29 locomotive E 402 B 2^ Generazione;
- n ° 19 locomotive E 412;
- n° 3 locomotive E 464;
- n° 47 carrozze tipo UIC - Z1 "B";
- n° 32 TAF (Treno Alta Frequentazione);
- n° 206 carri di vario tipo.

per un valore complessivo di circa 881 miliardi.

Per completare infine l'informativa richiesta ai sensi dell'art.14 del Contratto di Programma 1994/2000, si riportano nell'allegato A) della presente relazione, le principali opere e forniture consegnate all'esercizio ferroviario nel quinquennio 1995/1999.

A.6 - AUMENTI DI CAPITALE SOCIALE

Al 31.12.1998 il capitale sociale sottoscritto e versato della società FS ammontava a L. 61.585.892.391.000.

Il 14 giugno 1999 sono state tenute due assemblee, una ordinaria ed una straordinaria; quest'ultima ha deliberato, tra l'altro, la riduzione del capitale sociale per un importo di 32.390.028.964.000 lire per portare il Fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 fino all'importo di lire 50.416.764.047.316. Per effetto di tale operazione - per un dettaglio più completo sulle decisioni formalizzate nelle due delibere assembleari tenutesi entrambi il 14.6.99, si rimanda al commento inserito in Nota Integrativa alla voce Patrimonio Netto – alla data del 30.6.99 il capitale sociale della società FS risultava pari a lire 29.195.863.427.000.

La legge 23.12.98 n°449 (finanziaria 99) ha sancito in 7.400 miliardi per l'esercizio 1999 l'apporto dello Stato all'aumento del capitale sociale dell'impresa delle Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie. Nel corso dei primi otto mesi dell'esercizio 1999 il Ministero del Tesoro ha effettuato una serie di versamenti pari ai 7.400 miliardi, così come decisi dalla legge finanziaria 1999, e tali versamenti sono stati appostati – in attesa delle prescritte delibere assembleari – come "Versamenti in conto futuri aumenti di capitale".

L'Assemblea Straordinaria dei Soci con delibera del 21 dicembre 1999 ha deliberato l'aumento del capitale sociale per complessive lire 7.400 miliardi mediante l'emissione di n. 7.400.000.000 azioni ordinarie del valore nominale unitario di lire 1.000, riservate in sottoscrizione al Ministero del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica in relazione ai versamenti effettuati nell'esercizio. Per effetto di tale operazione, il capitale sociale FS al 31.12.1999 risulta fissato in lire 36.595.863.427.000.

B) INFORMAZIONI DI CARATTERE PARTICOLARE

B.1 - ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Nel 1999 sono proseguite da parte dell'Istituto Sperimentale 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 della Società, 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 di prodotti nonché ad alcune sperimentazioni di ottica e di segnalazione luminosa.

In particolare sono da segnalare :

- analisi, prove e sperimentazioni su materiali metallici, prodotti vernicianti, rivestimenti protettivi, detergenti, tessuti, prodotti cartotecnici e in pelle, olii e combustibili nonché prodotti merceologici vari;
- progetto cicli di verniciatura innovativi per travate metalliche. Dopo le attività analitiche per la verifica e l'omologazione dei prodotti proposti da varie ditte e l'elaborazione di specifiche tecniche di fornitura, l'Istituto sta proseguendo la sperimentazione con prove pratiche di verniciatura di elementi metallici sia con cicli manunentativi sia con cicli destinati a strutture metalliche nuove;
- omologazione di componenti strutturali per l'esercizio ferroviario A.V. (traverse, traversoni, attacchi, ecc.);
- prove di simulazione, di fatica e dinamiche su componenti ferroviari considerati critici per l'esercizio;
- failure analysis di componenti ferroviari critici per l'esercizio (ruote, molle di sospensione, bielle, navi traghetto, dischi freno, ecc.);
- assistenza tecnica per la linea Firenze-Bologna A.V. per la qualità dei calcestruzzi; studio e verifica delle caratteristiche fisico-meccaniche degli aggregati dei calcestruzzi;
- linea A.V. Roma-Napoli. Consulenza sulle problematiche di monitoraggio strutturale permanente, controlli sui pali di fondazione, controlli strutturali sulla galleria artificiale GA33 e controlli di stabilità dei pendii adiacenti. Controlli di idoneità del ballast.

Per quanto riguarda infine l'attività di ottica ed illumionistica, oltre alle consuete prove di collaudo di lampade da segnalamento e di apparati di illuminazione, sono state

eseguite numerose indagini su materiali retroriflettenti. Allo scopo è stato utilizzato il nuovo apparecchio retroriflettometro " RETRO 2000" che consentirà l'esecuzione anche di prove di omologazione su pellicole e materiali in uso per il segnalamento, su targhe di stazione e su indumenti di sicurezza del personale che opera in tale settore.

Ambiente ed inquinamento

Nel corso del 1999 l'attività è stata prevalentemente incentrata su problematiche relative all'igiene degli ambienti di lavoro. Sono state effettuate indagini per accertare l'entità delle emissioni di radiazioni non ionizzanti generate da videoterminali e da altri apparati elettrici presenti nelle biglietterie di alcune stazioni FS. In particolare sono state eseguite misurazioni su un totale di circa cento postazioni di lavoro nelle stazioni del Lazio, tra cui Roma Termini, Roma Tiburtina e la stazione di Bologna.

Nell'ambito del settore dell'acustica e della fonometria, la pubblicazione nella G.U. del 4.1.99 del D.P.R. in materia di inquinamento acustico derivante dal traffico ferroviario, ha comportato la necessità di eseguire numerose indagini fonometriche sia per normali controlli sia a seguito di proteste o lamentele dei cittadini che, in alcuni casi, hanno dato luogo a contenziosi legali.

Su incarico di ITALFERR S.p.A., sono iniziati e poi conclusi nel 1999, sia il progetto sia l'attività nel campo del monitoraggio acustico nella fase "ante operam" relativo all'attraversamento urbano AV del nodo di Bologna. Le indagini hanno riguardato un totale di circa 20 punti di misurazione sottoposti a campionamento continuo nell'arco dell'intera settimana. Il sistema di acquisizione dei dati, progettato e realizzato dall'Istituto Sperimentale, ha consentito di ottenere una rete di monitoraggio formata da 12 centraline di misurazione collegate con un computer centrale via modem e con un sistema di telefonia GSM.

Anche se non strettamente attinenti al settore della fonometria, sono state eseguite indagini volte a determinare le sollecitazioni indotte dall'onda di pressione generata dal transito dei treni AV sul personale che opera lungo la linea. Le misurazioni, eseguite in collaborazione di tecnici delle ferrovie francesi, sono avvenute, per evidenti motivi di sicurezza, su un manichino antropomorfo posto a varie distanze dal binario e con treni ETR 500 in transito fino alla velocità di 275 km/h.

Inoltre nel 1999 è stata effettuata la ricerca e la determinazione di sostanze inquinanti in insiemi contaminati per quanto attiene la sicurezza sul lavoro nell'impiego di prodotti pericolosi, la bonifica dei suoli contaminati, la caratterizzazione di rifiuti (caratterizzazione di prodotti frenanti, per quanto attiene il prodotto fibroso, e di prodotti e manufatti contenenti amianto, determinazione dei policlorobifenili in olii dielettrici ed in rifiuti, principi attivi nei diserbanti, ecc.).

Sicurezza e trasporto materiali pericolosi e radioprotezione

Nel 1999 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 Nazionali ed Internazionali che hanno affrontato diverse 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:

- elaborazione delle procedure applicative del Decreto del Ministero dell'Ambiente del 20.10.99 sull'impianto pilota di Bologna Interporto per le merci pericolose;
- definizione dei riferimenti tecnici necessari per la concreta realizzazione delle misure di sicurezza previste nelle diverse tipologie di scali merci terminali (SMT: raccordati, carrellati ed intermodali), previsti dal D.M. Ambiente del 20.10.99. Tale elaborazione è partita da dati primari di input, quali l'elenco delle merci pericolose censite in loco e dai dati relativi alle tipologie di anomalie verificatesi nell'ultimo quinquennio nello scalo in esame. Il lavoro ottenuto è stato quindi presentato, sotto forma di programma computerizzato, denominato INFORISK, .che fornisce in modo interattivo le necessarie risposte, nella logica delle misure previste per gli SMT. Lo stesso programma fornisce, oltre a tutti gli altri dati di routine, una scheda di emergenza dalla quale è possibile accedere alle valutazioni di sicurezza per le sostanze prendendo a riferimento materie-chiave; viene fornita inoltre, in modo chiaro ed immediato, l'informazione sul mezzo più idoneo con il quale aggredire eventuali spandimenti con o senza sviluppo di incendio;
- 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;
- predisposizione nel Gruppo di Sintesi merci Pericolose dell'UIC di una guida per la concessione dei piani di emergenza negli scali ferroviari di smistamento. Il documento è scaturito dalle esigenze della Commissione Europea di redigere un rapporto sulla situazione esistente nei settori esclusi dalla Direttiva 96/82/CE detta Seveso II; pertanto l'elaborato ha avuto lo scopo di assicurare la base per un approccio comune a livello europeo e di fornire delle raccomandazioni per affrontare l'emergenza nei diversi scali ferroviari.

B.2 - ATTIVITA' DELLE IMPRESE CONTROLLATE E COLLEGATE E RAPPORTI CON FS

Nel seguito sono riportati alcuni dati sulle maggiori società controllate e collegate nonché i principali rapporti in essere con FS

Società	Valore Della Produzione	Risultato Di Esercizio
	(milioni di lire)	(milioni di lire)
Metropolis Spa	101.987	352
Grandi Stazioni Spa	74.627	3.639
Roma 2000 Spa	16.011	(190)
Treno Alta Velocità – TAV Spa	23.799	(428)
Italferr Spa	264.443	5.401
Fercredit – Servizi Finanziari Spa	28.530	5.150
Sogin Srl	34.962	598
FS Cargo Spa	9.790	(15.261)
Sita	332.871	20.721

GRUPPO METROPOLIS S.p.A.

La Società ha per oggetto lo studio, l'analisi la promozione, l'attuazione e la gestione di interventi destinati alla valorizzazione economica, al miglioramento funzionale ed alla diversificazione del patrimonio delle Ferrovie dello Stato S.p.A.

Nel corso del 1999, l'attività di Metropolis, è stata finalizzata alla prestazione ad FS S.p.A. di servizi di natura commerciale regolati dal protocollo d'intesa del 31.5.1994 e dal contratto di mandato a vendere con rappresentanza del 26.1.1995.

In data 4 e 9 marzo 1999 sono stati stipulati, con efficacia dal 1° gennaio 1999, il contratto di mandato per l'alienazione del patrimonio non strumentale nonché il contratto di mandato senza rappresentanza per la gestione del ciclo completo del patrimonio FS che hanno sostituito i precedenti contratti di mandato con rappresentanza per le gestioni commerciali, alloggi e tecnica (ivi compreso l'atto aggiuntivo del novembre 1997), stipulati nel marzo 1997 ed efficaci dal 1° gennaio 1997.

Per quanto concerne le valorizzazioni immobiliari in data 1° febbraio 1999 è stato stipulato un contratto FS/Metropolis per la valorizzazione del patrimonio immobiliare disponibile ed industriale di proprietà FS.

Inoltre Metropolis:

- ha ricevuto dalla Divisione Infrastruttura di FS S.p.A. le prestazioni necessarie per l'attuazione del progetto mappatura, finalizzato alla descrizione della composizione e consistenza dei beni non strumentali all'esercizio ferroviario assegnati alla Direzione Patrimonio di FS S.p.A., ai sensi del contratto dell'ottobre 1997;
- ha formalizzato un ulteriore contratto di conto corrente di corrispondenza intersocietario con la controllante, ai fini di una gestione centralizzata di tesoreria da parte della controllante;
- ha acquistato un'area in Roma, denominata "Sant'Agnese".

Relativamente ai rapporti con le società controllate, Metropolis ha, tra l'altro:

- fornito servizi amministrativi diversi a Metropark S.p.A. ed ha gestito i contratti di locazione relativi ad aree FS in forza del nuovo contratto di gestione FS/Metropolis;
- ricevuto da Grandi Stazioni S.p.A. i costi relativi alla occupazione di aree di propria competenza in diversi ex compartimenti FS.

Relativamente ai rapporti con altre società del Gruppo FS, Metropolis ha gestito i contratti di locazione trasferiti in forza del citato contratto di gestione FS/METROPOLIS con le seguenti società (Italferr – TAV – FS Cargo – Sogin – Omnia Express – Fercredit – Cemat – Stifes – Smafer – SGT – Ferport – Italcontainer – Sita).

Dalla società TSF S.p.A. ha ricevuto prestazioni di manutenzione hardware, assistenza software ed altre prestazioni diverse.

Per quanto concerne la società Metropark S.p.A., la stessa nel corso del 1999, ha intrattenuto i seguenti rapporti con FS S.p.A.:

- locazione da FS di aree ferroviarie adibite a parcheggio per autovetture, in prossimità di stazioni ferroviarie attraverso la società Metropolis S.p.A.;
- servizio di gestione gara di appalto e direzione lavori nella realizzazione del parcheggio di Roma Ostiense;
- progettazione del parcheggio in corso di realizzazione presso la stazione Tiburtina.

GRANDI STAZIONI S.p.A.

La Società esplica la propria funzione attraverso la riqualificazione, la valorizzazione nonché lo studio, la promozione e la gestione di qualsiasi attività ed esercizio commerciale (quali complessi direzionali, parcheggi, complessi alberghieri e ricettivi, fieristici e congressuali, culturali, ricreativi e sportivi), nell'ambito di infrastrutture nodali di trasporto.

Nel 1999 è continuata la gestione ai soli fini commerciali del patrimonio immobiliare ferroviario ricadente nel comune di Roma affidata a Grandi Stazioni con mandato del 18 febbraio 1997.

Gli interventi di recupero ed adeguamento funzionale della stazione Termini, allo stato attuale, ammontano a L. 122,76 miliardi su un intervento complessivo di L. 231 miliardi ed hanno riguardato:

- interventi di riqualificazione (atrio, biglietterie, galleria gommata, centro servizi, ferrovie laziali);
- interventi di ristrutturazione e mantenimento in efficienza (ristrutturazione edificio F; realizzazione di un sistema di sicurezza del complesso di stazione; interventi riguardanti la centrale termica ed i montacarichi di testata ai binari; interventi al fabbricato D ed altri interventi minori).

Nel corso del 1999, per quanto concerne le attività di manutenzione e conduzione della stazione Termini, affidate a Grandi Stazioni S.p.A. con contratto di servizio del 25.6.1997, la società ha provveduto a :

- migliorare gli standard qualitativi dell'attività di manutenzione;
- perfezionare l'applicazione delle tabelle di ripartizione degli oneri condominiali.

Con la sottoscrizione del contratto del 26.4.99, è stato definito il percorso di affidamento a Grandi Stazioni S.p.A. della gestione integrata dei complessi immobiliari che prevede la concessione a Grandi Stazioni del diritto di godere in esclusiva i complessi immobiliari di Roma Termini, Milano Centrale, Torino P.N., Venezia S.Lucia, Venezia Mestre, Verona P.N., Genova Brignole, Genova P.P., Bologna Centrale, Firenze S.M.Novella, Napoli Centrale, Napoli Piazza Garibaldi, Bari Centrale, Palermo Centrale, ed aree limitrofe, con esclusione delle infrastrutture e degli impianti ferroviari.

Nella stessa data, Grandi Stazioni ha acquisito da FS il 50% della Società Passaggi S.p.A. con l'obiettivo di avviare, insieme alla stessa, una più efficiente gestione delle Agenzie di Viaggio situate nelle stazioni.

Inoltre è da sottolineare che, dopo una lunga procedura di selezione, la Joint Venture "Schema 24", in data 1.2.2000 si è aggiudicata il 40% del capitale sociale della società che sarà impegnata nell'operazione di risanamento e rilancio delle 13 maggiori stazioni della penisola.

La procedura di selezione ha suscitato un forte interesse da parte degli operatori sia in ambito nazionale che internazionale. Le iniziali manifestazioni di interesse sono state circa 40 ed attraverso successive fasi di selezione, sono state individuate 3 offerte considerate le migliori in relazione sia alla qualità dei progetti presentati, sia al valore attribuito al capitale economico della società Grandi Stazioni ed agli investimenti associati. I raggruppamenti selezionati hanno successivamente presentato le offerte definitive e vincolanti, tra le quali quella inviata dalla società "Schema 24" che è stata giudicata la migliore, sulla base di criteri esclusivamente finanziari.

"Schema 24" è una cordata composta dalle società Benetton , Milano Centrale (Pirelli), Vianini (Caltagirone) e SNCF (ferrovie francesi) che per la somma di 406 miliardi di lire hanno acquisito il 40% del capitale della società Grandi Stazioni le quali si adopereranno a sostenere lo sforzo per l'ammodernamento, la rinascita tecnica, tecnologica e culturale delle maggiori stazioni italiane.

ROMA 2000 S.p.A.

La Società, controllata al 100% da METROPOLIS S.p.A., nel 1999 ha continuato a sviluppare gli incarichi ricevuti da FS S.p.A. contenuti nell'Accordo quadro del 29.8.97.

Gli incarichi in corso si inseriscono nel complesso progetto FS di potenziamento della rete ferroviaria e dei servizi metropolitani nel nodo di Roma, anche in connessione con le opportunità di finanziamento connesse con il Giubileo del 2000 e riguardano:

- la valorizzazione del patrimonio immobiliare non strumentale delle FS ubicato nel Comune di Roma ed insistente nelle aree delle principali stazioni da regolarsi contrattualmente attraverso la sottoscrizione di specifici Atti Integrativi, segnatamente per quanto attiene ai progetti: Progetto stazione di S.Pietro, Progetto stazione Roma Tiburtina e Progetti stazione Ostiense, Quattro Venti, Trastevere, Aurelia e Cesano;
- l'impostazione e coordinamento della comunicazione e dei rapporti con gli Enti Locali e con lo Stato Città del Vaticano per quanto riguarda sia le infrastrutture, ferroviarie e non, sia le attività di valorizzazione delle aree condotte in proprio o da altre società del Gruppo nella città di Roma.

In data 8 marzo 2000 sono stati firmati tra FS S.p.A., i Ministri competenti e gli Enti Locali (Comune e Provincia di Roma e Regione Lazio), tre importanti Accordi di Programma che, da un lato, definiscono il piano di sviluppo del Nodo ferroviario di Roma e della rete ferroviaria regionale sino al 2004 e, dall'altro, avviano i primi grandi interventi di riqualificazione delle aree ferroviarie urbane, associati agli interventi sulla infrastruttura ferroviaria.

TRENO ALTA VELOCITA' - TAV S.p.A.

La Società, quale concessionaria di FS, ha per scopo la progettazione esecutiva e la costruzione delle linee e delle infrastrutture ferroviarie e di quant'altro occorra ai fini del sistema Alta Velocità nonché lo sfruttamento economico delle stesse, finalizzato al recupero ed alla remunerazione del capitale investito da parte della società stessa. Resta esclusa l'attività di trasporto ferroviario che rimane riservata alla gestione unitaria delle FS S.p.A.

Nell'ambito della Convenzione del 24.9.1991, stipulata tra FS e TAV, per la progettazione esecutiva, costruzione e sfruttamento economico delle linee e delle infrastrutture per il sistema Alta Velocità, in data 26.2.1999 è stato stipulato l'Atto Integrativo del Primo Addendum del 17.10.1997 al 2° Atto Modificativo alla predetta Convenzione per il Nodo di Roma.

Sono stati altresì stipulati, in data 1.3.1999, il 2° Addendum al 2° Atto Modificativo alla Convenzione del 24.9.1991 per il Nodo di Napoli ed in data 8.4.1999 il 16° Atto Integrativo alla medesima Convenzione.

ITALFERR S.p.A.

La Società di ingegneria ITALFERR opera su tutto il territorio nazionale ed all'estero nel settore dei trasporti ferroviari tradizionali, ad alta capacità e nel trasporto metropolitano.

La società ITALFERR , il cui Sistema Qualità è stato certificato secondo la norma UNI EN ISO 9001, realizza i piani di investimento per conto delle Ferrovie dello Stato relativi ai :

- sistemi Alta Velocità (tratte e nodi);
- collegamenti interregionali;
- valichi alpini;
- interconnessioni tra linee principali e bacino metropolitano;
- sistemi del controllo della circolazione;
- sistemi di manutenzione e riparazione;
- stazioni passeggeri ed impianti di smistamento merci.

Nel quadro del potenziamento della rete ferroviaria italiana, nel corso del 1999, sono state formalizzate lettere di incarico e di attivazione, con riferimento al Contratto Nodi e Direttrici tra FS ed ITALFERR (Contratto Nodi del 20.09.94 e successivi Atti Integrativi e modificativi), per circa 425 miliardi di lire riguardanti:

- Progettazioni : per un valore complessivo di 3.650 miliardi di opere;
- Direzioni lavori : per un valore complessivo di 1.200 miliardi di opere.

Nell'ambito del rapporto formalizzato il 19.12.96, per regolare i rapporti tra FS ed ITALFERR sia di natura commerciale che finanziaria, permane il rapporto di conto corrente intersocietario che al 31.12.99 si è chiuso con un saldo di 139 miliardi a credito di ITALFERR.

FERCREDIT - SERVIZI FINANZIARI - S.p.A.

La Società, le cui attività principali sono il factoring, il leasing ed il credito al consumo (rivolte ai fornitori ed ai dipendenti dell'intero Gruppo FS) ha - nel corso del 1999 – quale società captive di FS S.p.A., registrato un sensibile incremento dell'attività così articolato:

- nel factoring, sono stati superati L. 1.600 miliardi di turnover, con un incremento di circa il 25% rispetto al 1998;
- nel leasing, sono stati stipulati circa L.15 miliardi di contratti con una lieve flessione rispetto all'esercizio precedente;
- nel credito al consumo, sono stati raggiunti L. 38 miliardi, con un incremento di circa il 130% rispetto al 1998.

Si segnala che il rinnovo della Convenzione (operato nel 1998) tra FS e Fercredit, inerente all'esame delle situazioni economico-patrimoniali dei fornitori FS, ha comportato notevoli risparmi gestionali per FS.

GRUPPO SOGIN

Con la Convenzione stipulata in data 22.6.94 è stata affidata in esclusiva a SOGIN l'organizzazione, la gestione e l'espletamento dei servizi automobilistici sostitutivi e/o integrativi dei servizi ferroviari per il trasporto di persone, disciplinata da appositi Atti Integrativi elaborati in corrispondenza dell'Orario FS.

Nel 1999, in forza di detta Convenzione, la Società ha, tra l'altro, provveduto alla organizzazione dei seguenti servizi:

- effettuazione dei servizi sostitutivi per il trasporto di persone in occasione della interruzione dell'esercizio ferroviario nella relazione Roma-Viterbo, tratta S.Pietro-Cesano,
- effettuazione del trasporto automobilistico del personale FS negli scali ferroviari di Milano, Bologna e Mestre.

Nel corso del 1999 il socio FIN.PART, in relazione al piano di riassetto della compagine societaria, ha perfezionato l'acquisto della quota del 10% del capitale sociale, posto in vendita da EUROFIMA HOLDING.

GRUPPO FS CARGO

Il Gruppo, che opera in Italia ed all'estero, ha per scopo l'organizzazione, la produzione, la gestione e la vendita di servizi di trasporto delle merci nonché i servizi di logistica integrata, con particolare riguardo a quelli di interesse delle Ferrovie dello Stato S.p.A.

I rapporti intercorsi nel 1999 tra FS e FS CARGO hanno riguardato distacco di personale, tesoreria, locazione di uffici in Roma e di aree di stazione in Modena.

Per quanto attiene ai rapporti intercorsi tra FS e le controllate di FS Cargo, si segnala quanto segue:

- con Italcontainer S.p.A.: noli ferroviari e noleggio carri;
- con Omnia Express: trasporti resi da Omnia Express e servizi vari prestati da FS;
- con SIT S.r.l.: servizi di trasporto, di collegamento sistema e di manutenzione carri;
- con Nord-Est Terminal S.p.A.: locazione Terminal di Bologna e Padova.

PASSAGGI S.p.A. (già Società Nuova Logistica in liquidazione)

La Società ha per oggetto sociale l'esercizio di attività nel campo del turismo quali, organizzare viaggi e soggiorni, nonché effettuare attività commerciale di agenzia di viaggio in materia di servizi turistici in genere; acquistare, vendere e dare a nolo mezzi di trasporto terrestre, aereo e marittimo; preparare e realizzare congressi, gestire uffici, ecc.

Dal 31 marzo 1999 la Società gestisce, previo contratto di affitto di ramo d'azienda, le agenzie di viaggio SAP ubicate presso le stazioni ferroviarie di Roma, Firenze, Milano, Torino e dell'Aeroporto di Roma Fiumicino.

In data 3.6.99 è stato stipulato con FS il contratto per l'affidamento a Passaggi della vendita dei biglietti ferroviari e di altri servizi e prestazioni con correlata erogazione di una

provvigione. La società è altresì fornitore per FS dei servizi di viaggio aziendali – Business Travel.

TELE SISTEMI FERROVIARI - TSF S.p.A.

La Società ha per scopo la realizzazione, l'acquisizione, lo sviluppo la manutenzione e la gestione di prodotti e servizi informatici.

Le Ferrovie dello Stato, a seguito del conferimento del proprio ramo d'Azienda EDP per l'elaborazione e l'esercizio dei sistemi, prodotti e servizi informatici, si è assicurata la prestazione di detti servizi stipulando un contratto di outsourcing.

SMAFER - Servizi Media Advertising S.p.A.

La Società esercita in concessione la gestione diretta ed indiretta dell'attività pubblicitaria in ogni e qualsiasi forma in ambito ferroviario.

Nel mese di dicembre 1998 è stato stipulato un protocollo d'intesa relativo alla raccolta pubblicitaria per la rivista "Riflessi" ed è stato presentato, come da Convenzione, il programma di sfruttamento pubblicitario per gli asset ferroviari, previsto dall'Atto Integrativo alla citata Convenzione, del 31 marzo 1995 - art.7.

BOLOGNA 2000 S.r.l.

La Società ha per oggetto la promozione di interventi, afferenti o connessi al nodo ferroviario di Bologna, finalizzati alla valorizzazione economica, alla riqualificazione strutturale ed ambientale delle aree interessate, al miglioramento funzionale del nodo ferroviario, alla creazione di servizi e infrastrutture tesi a favorire l'integrazione delle diverse modalità di trasporto.

Nel corso del 1999 la Società, coerentemente con le linee strategiche definite all'atto della sua costituzione, con l'apertura della Conferenza dei Servizi, ha concluso la fase "promozionale" consistente nella pianificazione e progettazione degli interventi connessi al nodo ferroviario di Bologna ed afferenti la valorizzazione economica, nonché la riqualificazione urbana e strutturale delle aree dismesse dall'esercizio ferroviario.

Per dare poi esecuzione alla fase progettuale, atteso anche il mutato contesto di riferimento a livello di istituzioni locali, si è in attesa della riapertura della Conferenza dei Servizipropedeutica alla sottoscrizione di Accordo di programma.

ISFORT – Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti S.p.A.

L'attività dell'Istituto si esplica principalmente nella produzione di servizi di formazione e qualificazione tecnico-professionale nel campo della direzione e gestione dei sistemi di trasporto collettivo, pubblico e privato ed attività ad essi connesse.

Nel corso dell'esercizio 1999, nell'ambito dell'attività svolta a favore di FS, ha reso servizi nel campo della ricerca e ha svolto attività di formazione.

In data 24 gennaio 2000 è stata firmata la Convenzione FS S.p.A. – ISFORT S.p.A. per le attività formative e di ricerca nel triennio 2000-2002.

ITEF S.p.A.

Nel corso del 1999 la Società si è limitata all'espletamento della propria tipologia di trasporto, non intrattenendo rapporti di natura commerciale con FS.

Nel mese di maggio 1999, la ITEF S.p.A. ha costituito un Consorzio con la Società O.M.G. S.r.l. di Cairo Montenotte (SV), per partecipare alle gare di appalto indette da FS per la riparazione di carri ed altro materiale rotabile. Il Consorzio è stato aggiudicatario di un lotto di 500 carri, da espletarsi nel corso del biennio 2000/2001.

Qui di seguito si riportano, in milioni di lire, i dati relativi ai principali rapporti economici intrattenuti nel 1999 dalla FS con le Società del Gruppo:

Società	Costi/ Oneri Per FS	Ricavi/ Proventi Per FS
	milioni di lire	milioni di lire
TAV	4.923	53.371
F.S. CARGO e società controllate	48.215	81.909
METROPOLIS e società controllate	78.646	103.954
SOGIN e società controllate	35.643	1.092
SAP	0	767
ITALFERR	20.978	125.844
FERCREDIT	2.632	1.123
PASSAGGI	1.370	37
BOLOGNA 2000	0	52
SMAFER	542	16.280
ISFORT	6.692	139
TSF	263.822	3.000

Tutte le operazioni intervenute con le società del Gruppo sono realizzate a normali condizioni di mercato.

Riassetto del portafoglio societario del Gruppo FS

Nel corso del 1999, coerentemente con gli obiettivi strategici di Gruppo, è proseguito il processo di razionalizzazione, semplificazione e focalizzazione sul "core business" ferroviario del portafoglio societario. L'attuazione di tale processo, che ad oggi ha comportato una riduzione delle partecipazioni (dirette ed indirette), di circa il 50%, ha contribuito:

- alla riduzione dei costi di struttura;
- alla diminuzione delle aree di perdita;
- alla liberazione di risorse finanziarie da impiegare in altre aree critiche dell'Azienda, ed in particolare da destinarsi alla realizzazione di investimenti per il miglioramento della sicurezza del trasporto ferroviario ed il rafforzamento competitivo del gruppo.

Nel contempo il Gruppo FS continua a perseguire obiettivi di valorizzazione dei propri asset e dei propri business finalizzati sia al rafforzamento competitivo di alcune attività particolarmente esposte all'aumento della concorrenza, sia alla creazione di valore da porre al servizio del risanamento economico e finanziario dell'Azienda.

Qui di seguito, vengono inserite le attività di riassetto completate o attivate nell'esercizio 1999:

Partecipazioni dirette di FS

- In data 27.1.1999 l'Assemblea Straordinaria della Nuova Logistica S.r.l. ha deliberato la revoca dello stato di liquidazione, la contestuale modifica della ragione sociale in "Passaggi", la trasformazione in S.p.A. e la modifica dell'oggetto sociale, individuando, infatti, detta società quale veicolo societario per lo sviluppo delle agenzie di viaggio nelle stazioni. Successivamente, il 26.4.1999 è stato sottoscritto il contratto di compravendita di azioni tra la Capogruppo e Grandi Stazioni S.p.A. per la cessione del 50% della Passaggi S.p.A., con godimento 1.1.1999.
- Il 1.5.1999 la stessa Passaggi S.p.A. ha acquisito, mediante contratto di fitto di Ramo d'Azienda, stipulato in data 31.3.1999, la gestione del ramo agenziale dalla SAP S.r.l. in liquidazione.

- In data 16.9.1999 è stata ceduta l'intera quota di partecipazione nella G.S.A. Gruppo Saima Avandero S.r.l. alla S.N.C.B. Societè National de Chemin de Fer Belges.
- In data 17.11.1999 è stata costituita la Franital Rail S.a.s. la cui denominazione sociale è stata modificata in Artesia S.a.s.. La società, detenuta pariteticamente con SNCF, ha per oggetto la realizzazione di prestazioni che contribuiranno allo sviluppo ed al miglioramento della qualità del servizio passeggeri diurno e notturno tra la Francia e l'Italia e viceversa.
- In data 28.12.1999 è stata costituita da FS S.p.A. la Basictel S.r.l.,. societàavente per oggetto la realizzazione, l'acquisizione, la gestione di infrastrutture e di impianti di telecomunicazioni e connessi sistemi di rete sia propri che di terzi, nonché la prestazione di servizi, di trasmissione via cavo, via etere e via spazio di dati, immagini e fonia.
- In data 28.12.1999 si è perfezionato l'acquisto, deliberato dal Consiglio di Amministrazione di FS S.p.A. nella seduta del 13.12.1999, delle seguenti quote di partecipazione detenute da Crediop :

  -n. 500.000 azioni, pari al 20% del capitale sociale della Fercredit S.p.A.; la quota detenuta da FS S.p.A. è passata dal 70% al 90%;

  -n. 4.000 azioni pari al 2,5% del capitale sociale della Metropolis S.p.A.; a seguito di tale operazione FS S.p.A. detiene il 100% della società;

  -n. 778 azioni pari al 5,48% del capitale sociale della Italferr S.p.A.; a seguito di tale operazione FS. S.p.A. detiene ora il 98,41% della società.

Gruppo FS Cargo

- Le assemblee straordinarie della Serfer S.r.l. tenutesi l'8.4.99 e il 29.11.99 hanno deliberato la copertura delle perdite, accumulate rispettivamente al 30.6.99 e al 30.9.99, attraverso l'abbattimento del capitale sociale e la successiva ricostituzione dello stesso.

La FS Cargo S.p.A. ha sottoscritto tali aumenti di capitale sia per la quota di sua spettanza che per le quote di CEMAT S.p.A. e del Gruppo Fintra- Movifer rimaste inoptate e, conseguentemente, ha portato la sua partecipazione in Serfer S.r.l. dal 36% al 99,9%, acquisendo il controllo diretto della stessa e indiretto delle sue partecipate Ferport S.r.l. e Servizi Ferroviari Portuali S.r.l..

- Nel corso dell'esercizio 1999 FS Cargo S.p.A. nel perseguire l'intento di uscire progressivamente dalla compagine azionaria della Idrovie S.p.A., non ha aderito agli interventi sul capitale sociale deliberati dalle Assemblee Straordinarie della partecipata del 15 aprile e del 29 luglio del 1999; conseguentemente la sua quota di partecipazione è passata dal 30% al 2,83%.
- In data 2.8.1999 e 16.11.1999 la FS Cargo S.p.A. ha acquistato n. 3.100 azioni della S.G.T. S.p.A. dal socio di minoranza Trafer, incrementando la quota di partecipazione dal 36% al 43,75%.
- In data 5.8.1999 FS Cargo S.p.A. ha ceduto l'intero pacchetto azionario detenuto nella società Interporto di Vado S.c.p.a. alla Multiterminal S.r.l..
- In data 13.9.1999 la Omniaexpress S.p.A. ha ceduto il 65% della quota posseduta nella Alom S.r.l. passando dal 75% al 10%.
- In data 30.11.1999 l'Assemblea della Omniaexpress Sardegna S.r.l. ha revocato lo stato di liquidazione della stessa e la contestuale modifica dell'oggetto e della ragione sociale in Omnia logistica S.r.l.. Con decorrenza 14.12.1999 il controllo della società è passato a FS Cargo S.p.A. a seguito della cessione dell'intera partecipazione da parte di Omniaexpress S.p.A..
- In data 15.12.1999 è stata costituita la Chemoil Logistica S.r.l., interamente posseduta da FS Cargo, avente per oggetto la fornitura di servizi di trasporto e logistica integrata di merci e prodotti industriali.
- In data 29.12.1999 la Omnia Logistica S.r.l. ha acquistato il ramo d'azienda dalla Omniaexpress S.p.A. , con l'obiettivo di sviluppare sistemi logistici integrati strada-rotaia dedicati alle grandi aziende industriali e di sostituire Omniaexpress nella prestazione dei servizi di "sistemi dedicati" e "sistemi multiclienti specialistici".
- Nel mese di dicembre 1999 la SIT S.p.A. ha ceduto la quasi totalità del parco carri di sua proprietà alla VTG Lehnkering AG; l'efficacia di tale contratto è attualmente condizionata all'approvazione della competente autorità antitrust tedesca. A seguito di tale cessione la SIT S.p.A. ha visto ridursi in termini sostanziali la propria operatività e sono in corso approfondimenti per effettuare entro l'esercizio 2000 la sua fusione per incorporazione in FS Cargo S.p.A..

Gruppo Metropolis

- In data 5.7.1999 Metropolis S.p.A. ha acquistato dalla Tradital S.p.A. n. 42 azioni della Metropark S.p.A. aumentando la sua quota di partecipazione dal 97,6% al 100%.
- In data 23.11.1999 si è conclusa la cessione al socio di minoranza della quota detenuta da Metropolis nella Metrotipo S.p.A. pari al 51%.Gruppo Sogin

- In data 23.12.1999 la Sita S.p.A. ha acquistato il 49% del capitale sociale della F.N.M. Autoservizi S.p.A. la quale esercita servizi di trasporto pubblico locale nella zona a nord di Milano e nel bresciano, alcune linee G.T. e internazionali, nonché servizi di noleggio e servizi sostitutivi di corse ferroviarie della propria Capogruppo Ferrovie Nord Milano S.p.A..

B.3 - FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI NEL CORSO DELL'ESERCIZIO 1999

B.3.1. - Alla fine del mese di gennaio 1999 è entrato in funzione SFINGE (Sistema Finanziario Gestionale Economico), il nuovo supporto informatico che darà un contributo determinante per seguire costantemente l'andamento economico dell'Azienda e, di conseguenza, rendere omogenee, sinergiche e rapide tutte le decisioni necessarie per accelerare il processo di risanamento e sviluppo delle ferrovie. Dotato di quasi duemila computer collegati in rete, SFINGE raccoglierà in tempo reale tutti i dati amministrativi e finanziari della Società: costi, ricavi, investimenti, margini economici e flussi di cassa.
Per la definizione di questo nuovo progetto è stato necessario un investimento di circa 48 miliardi e due anni di lavoro.

Il nuovo sistema sarà anche essenziale per realizzare i processi di divisionalizzazione e di societarizzazione in corso: le singole divisioni avranno infatti attribuzioni certe di mezzi, risorse ed obiettivi per agire, responsabilità gestionali e la necessaria autonomia.

B.3.2. – L'Amministratore Delegato della Società e il Ministro dei Trasporti e Navigazione il 19.2.1999 hanno sottoscritto un accordo preliminare all'Addendum n.2 al contratto di Programma 1994-2000, regolante l'utilizzo di 3.600 miliardi delle maggiori risorse per investimenti apportate al Capitale Sociale per 12.800 miliardi.

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

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

B.3.3. – Con D.P.R. 16.3.1999 n.146 è stato emanato il Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e della direttiva 95/19/CE, relativa alla ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria ed alla riscossione di diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura.

In particolare nel provvedimento risultano disciplinati:

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

B.3.4. – Il 16.3.99 il Presidente del Consiglio dei Ministri ha emanato una Direttiva finalizzata ad accelerare il processo di risanamento delle Ferrovie dello Stato e il rilancio del servizio ferroviario, tenuto conto anche della progressiva liberalizzazione del settore in ambito comunitario. Il provvedimento dà tempo due mesi alla società FS per predisporre un Piano d'Impresa relativo agli anni 1999/2003 contenente le azioni e i piani necessari a tali finalità, tenendo conto dei seguenti obiettivi generali:

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

Il Piano d'Impresa, varato dal Consiglio di Amministrazione in data 18.5.1999, contiene precisi indirizzi sui tempi e sulle modalità attuative riguardanti in particolare: le azioni tese al riordino organizzativo e societario, il piano degli investimenti necessari a realizzare gli obiettivi di sviluppo tenendo conto degli aspetti ambientali, il piano degli interventi necessari a garantire livelli ottimali di sicurezza, le azioni tese al risanamento economico, le azioni tese al potenziamento dei servizi di trasporto, le azioni per aumentare la qualità dei servizi viaggiatori e merci, il piano di rinnovo e la manutenzione del materiale rotabile, il piano di investimenti tecnologici per la modernizzazione dell'Azienda, le azioni per il completamento del processo di dismissione delle attività non strategiche, le azioni per la valorizzazione delle risorse umane ed infine l'adozione di un sistema tariffario coerente con la normativa comunitaria. Tale Piano è stato oggetto di aggiornamento da parte del Consiglio di Amministrazione il 12.4.2000.

B.3.5. – In data 7.5.99, con Ordine di Servizio Organizzativo nn° 141-142-143-144 dell'Amministratore Delegato, sono state istituite la Divisione Trasporto Regionale, la Divisione Passeggeri, la Divisione Cargo e l'Unità Tecnologie Materiale Rotabile, contestualmente alla soppressione rispettivamente dell'Asa Trasporto Metropolitano e Regionale, dell'Asa Passeggeri, dell'Asa Logistica Integrata e dell'Asa Materiale Rotabile e Trazione.

B.3.6. – Nel marzo 99 sono stati notificati alle controllate TAV e ITALFERR processi verbali di constatazione del Nucleo Centrale di Polizia Tributaria della Guardia di Finanza nei quali si configurano presunte irregolarità amministrative e fiscali su operazioni poste in essere nel periodo 1992-1996. Tali rilievi, che comprendono la presunta inesistenza delle attività di progettazione di massima fatturate da ITALFERR e TAV, sono stati recepiti in successivi avvisi di rettifica ai fini IVA e avvisi di accertamento ai fini delle Imposte Dirette.

Su tali rilievi sono state avviate approfondite verifiche il cui confortante esito ha indotto gli amministratori delle due controllate (anche sulla scorta di pareri di autorevoli consulenti) a non dar corso a specifiche appostazioni in bilancio, fatta eccezione per un importo relativamente marginale (Lire 0,5 miliardi), correlato alla liquidazione di fatture per prestazioni professionali delle quali non è stata incontrovertibilmente comprovata la sussistenza.

B.3.7. - In attuazione del disposto dell'art. 43, comma 3, della Legge 23 dicembre 1998, n. 448, l'Assemblea ha deliberato, in data 14.6.1999, la costituzione di un fondo ristrutturazione di Lire 50.416 miliardi a valere sul patrimonio netto, stabilendo altresì le modalità di impiego del fondo stesso e subordinandone gli utilizzi futuri a previa autorizzazione dell'Assemblea.

B.3.8. – Il 4 ottobre 1999, in occasione della "Giornata del Ferroviere", nella sede del Museo ferroviario di Pietrarsa, le Ferrovie dello Stato hanno celebrato i 160 anni di storia.

In tale circostanza c'è stata anche la presentazione ufficiale della "CartaValori" delle FS che, documentando l'espressione di tutti quei valori che i ferrovieri, nei 160 anni della loro storia, sono stati capaci di costruire e di affermare, lega la storia e la tradizione della ferrovie alle prospettive dell'ammodernamento e della crescita futura.

B.3.9. – Il giorno 11.10.1999 è stata introdotta alla Stazione Termini di Roma la nuova plancia di comando elettronico per l'attivazione scambi, il cui costo è stato di circa 70 miliardi. In particolare tale sistema consentirà, con migliore efficienza e sicurezza, la circolazione giornaliera di 900 treni al giorno (contro i 600 treni del preesistente sistema), grazie ai sensibili risparmi di tempo nella programmazione dell'itinerario di un treno e alla maggior velocità dei treni all'ingresso nella stazione.
La sostituzione del preesistente sistema ha comportato la chiusura per due giorni della stazione con il dirottamento del traffico sulle stazioni limitrofe dell'area cittadina e taluni inconvenienti nel servizio prontamente risolti.

B.3.10. – In data 25.10.1999 è stata approvata dai Ministri dei Trasporti e del Tesoro la creazione di una Joint Venture tra le Ferrovie dello Stato e le Ferrovie Federali Svizzere. Il progetto di una Joint Venture nel settore merci era stato approvato dai Consigli di Amministrazione di FS e SBB nel marzo del 1998. Con la costituzione di una società paritetica (CARGO SI), dedicata all'attuazione di azioni di coordinamento commerciale tra le Divisioni Cargo delle due Aziende, si è avviata una prima proficua forma di collaborazione.

Nel corso dell'esercizio 1999 sono proseguite le trattative finalizzate alla definizione sia del valore dei rispettivi rami d'azienda merci, sia del business plan integrato delle due aziende, sia, infine, degli accordi parasociali relativi alla gestione in comune.

Nel corso del mese di febbraio 2000, le due aziende ferroviarie hanno firmato l'atto che prevede il conferimento ad una società, a capitale paritetico, dei due rami d'azienda.

B.3.11. - Il 15.11.1999 il CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) ha deciso il rincaro delle tariffe ferroviarie a partire dal 15 gennaio 2000. I biglietti dei treni di media e lunga percorrenza potranno aumentare del 3% sul 30% delle tratte, mentre su quelle principali si potrà anche arrivare al 4,7% medio. Dagli aumenti sono esclusi i treni regionali ed interregionali utilizzati dai pendolari.

La decisione del CIPE ha di fatto avviato la liberalizzazione tariffaria ed introdotto una vera e propria rivoluzione con l'istituzione del biglietto unico, senza supplementi e non più legato al chilometraggio ma a criteri di mercato come la qualità, le fasce orarie, la stagionalità.

Per la prima volta, infatti, si applicherà al trasporto ferroviario la regola del "price cap" che lega gli aumenti tariffari ai recuperi di efficienza aziendali ed alla qualità in temini di comfort, puntualità, velocità e sicurezza per la quale la FS risulta tra i primi posti in Europa.

B.3.12. – Il 23.11.99 è stato siglato un accordo tra Governo, FS e Sindacati per il risanamento e lo sviluppo della Società FS per il rilancio del trasporto ferroviario.

Le parti hanno convenuto che il processo di risanamento e sviluppo di FS dovrà essere regolato da un percorso negoziale che, attraverso l'utilizzo coerente di tutte le leve disponibili, accompagni, favorisca e sostenga tale cambiamento.

In particolare, tra tutte le iniziative che saranno adottate per il raggiungimento dell'obiettivo del risanamento, è da mettere in evidenza che - nel rispetto dei principi con-

tenuti nella Direttiva del Governo - a far data dal 1.1.2000 e per tutta la durata del Piano d'Impresa , le attuali attività operative svolte da FS S.p.A. si articoleranno in due soggetti societari: uno per l'infrastruttura e l'altro per l'attività di trasporto. Le società avranno distinti conti economici, bilanci, patrimoni ed assets.

Al fine di rendere funzionali le partecipazioni societarie ai singoli business di riferimento, nella configurazione delineata sarà allocato il governo delle entità societarie attualmenti esistenti in ragione del loro oggetto sociale e delle finalità che verranno riconosciute nel nuovo assetto.

In tale prospettiva si configura la costituzione di una "Società di Trasporto" (utilizzando ITF quale mero strumento societario ove risulti indispensabile alla più tempestiva costituzione della stessa società), e la realizzazione della Joint Venture con la SBB nel settore merci purchè attraverso una società partecipata e sotto il controllo della Società di Trasporto. L'unità Tecnologia del Materiale Rotabile dipenderà dalla "Società di trasporto", che strutturata nelle Divisioni Passeggeri, Cargo e Trasporto Regionale, avrà la gestione professionale del personale e ne curerà l'assegnazione.

Inoltre il Governo e la società FS, facendo propria la proposta sindacale, hanno condiviso la costruzione di un nuovo CCNL, scaduto il 31.12.99, per le attività ferroviarie che troverà applicazione nei confronti del personale dipendente da imprese che esercitano tale attività nel territorio nazionale.

La stesura completa di tale contratto, comprendente sia la parte normativa che quella economica, avrà durata per il periodo 1.1.2000 – 31.12.2003.

B.3.13. – Il Ministero del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica con Decreto Ministeriale del 22.11.1999, relativo all'assestamento del bilancio dello Stato e dei bilanci delle Amministrazioni Autonome per l'esercizio 1999, ha apportato una variazione in aumento per un ammontare pari a 247,4 miliardi da corrispondere alla società FS per i servizi offerti in relazione al Contratto di Servizio Pubblico e al Contratto di Programma.

B.3.14. – Con le leggi n° 488 e n° 489 del 23 dicembre 1999 sono state approvate rispettivamente le "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Finanziaria 2000) ed il bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2000 e bilancio pluriennale per il triennio 2000-2002.

In particolare, all'art. 5 della legge n. 488, riguardante il processo di dismissione del patrimonio delle Ferrovie dello Stato non strumentale all'esercizio ferroviario, vengono apportate alcune modifiche all'art.43 della legge 23.12.1998 n°448 (Misure di finanza pubblica per la stabilizzazione e lo sviluppo), che ne agevolano la residua volturazione alle Ferrovie dello Stato.

Inoltre, l'art. 43 della legge medesima prevede che: " Entro novanta giorni dalla entrata in vigore della legge 23.12.1999 n°488 (finanziaria 2000), il Fondo Pensioni del personale delle Ferrovie dello Stato S.p.A. – istituito con legge 9 luglio 1908 n° 418 -, è soppresso. A decorrere dalla medesima data è istituito presso l'INPS un apposito Fondo Speciale al quale è iscritto obbligatoriamente, con effetto dalla stessa data, tutto il personale dipendente dalle Ferrovie dello Stato S.p.A."

B.3.15. – Il giorno 28.12.1999 è stato inaugurato il tratto La Storta-Viterbo della linea ferroviaria metropolitana Fm3 Roma-Viterbo. Il 1 febbraio è stato aperto al pubblico il tratto adiacente fino alla stazione di Monte Mario e successivamente, in aprile, anche l'ultimo segmento della linea fino a San Pietro.

La linea, costata circa 500 miliardi (di cui 170 miliardi con i fondi regionali per il Giubileo), è lunga complessivamente 88 chilometri, tutti elettrificati e dotati di sofisticati impianti di sicurezza, e viene esercitata con treni Taf (Treni ad Alta Frequentazione).

B.3.16. - ANNO 2000 Le Ferrovie dello Stato, nella consapevolezza dei potenziali problemi legati all'Anno 2000, hanno messo in atto una serie di attività di adeguamento, di test e collaudo dei sistemi informatici di tutti i settori (IT, embedded ed informatica individuale) per raggiungere la conformità ed hanno contattato i principali fornitori ed i partner commerciali per ricevere le certificazioni di conformità.

Negli ultimi mesi del 1999 si sono messe in atto azioni finalizzate a validare lo stato di tutte le azioni pianificate ed in particolare:

- il completamento degli adeguamenti dei sistemi ICT;
- l'avanzamento delle sostituzioni previste per i sistemi embedded;
- la validità e l'integrazione dei piani di continuità e di emergenza;
- la reiterazione dell'Analisi del Rischio e dei livelli di conformità raggiunti.

E' stata inoltre, messa a punto, una specifica organizzazione per la gestione della transizione, che, ad integrazione di quella già normalmente operativa per i casi di anormalità o di emergenza, fosse ancor meglio in grado di: intraprendere tutte le azioni necessarie per il mantenimento della qualità del servizio, sensibilizzare le maestranze, integrarsi con le corrispondenti unità – a livello strategico, territoriale e periferico – individuate nello schema di organizzazione nazionale nell'ambito del Comitato Anno 2000.

I risultati hanno mostrato che le complesse attività di adeguamento dei sistemi sono state correttamente svolte, consentendo così di raggiungere gli obiettivi del Programma Anno 2000 senza l'insorgenza di alcuna problematica connessa al Millenium Bug.

Per l'attuazione del Programma Anno 2000, le Ferrovie dello Stato hanno sostenuto un costo complessivo di 55 miliardi di lire, comprensivo dei costi per la maggior parte necessari all'adeguamento dei sistemi informatici ed embedded, dei costi di personale FS impegnato nell'attuazione degli interventi per l'analisi del rischio, per l'elaborazione dei Piani di Contingenza e del personale incrementale che ha garantito il presenziamento e la reperibilità nel passaggio all'Anno 2000.

B.3.17. - Introduzione della Moneta Unica Europea

L'ammissione dell'Italia tra i Paesi-In, che hanno adottato le moneta unica europea dal 1.1.99, ha generato un forte interesse da parte di tutte le Aziende ed Enti per comprendere l'impatto che la nuova divisa avrà non solo nello scenario macroeconomico, ma soprattutto nei mercati di riferimento in cui le stesse operano, e per definire le modalità operative da attuare per consentire l'ottemperanza alle specifiche disposizioni delle normative comunitarie e nazionali.

Come noto, il processo di unificazione monetaria comprende una "fase transitoria" dal 1.1.99 al 31.12.2001 in cui l'Euro avrà una circolazione "virtuale" ed un semestre di doppia circolazione unitamente alle monete nazionali, dall'1.1.2002 al 30.6.2002, data della definitiva unificazione monetaria.

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

Le Ferrovie dello Stato S.p.A., fin dal mese di maggio 1998, hanno istituito un Gruppo di lavoro per esaminare tutte le possibili ripercussioni che l'introduzione dell'Euro avrà sui processi gestiti dalle singole Unità Organizzative e per individuare le modalità di attuazione del progetto più opportuno per il sistema ferroviario. L'introduzione dell'Euro si intreccia, con progetti già avviati in FS ed, in particolare, con il Sistema Finanziario e Gestionale (SFINGE), già operativo dalla fine del mese di gennaio 1999 – basato sull'impiego del prodotto SAP – che, consentendo la gestione multivaluta, è compatibile con la gestione della moneta unica.

B.3.18. - Giubileo 2000

Il compito delle Ferrovie dello Stato, tenuto conto dell'altissimo numero di pellegrini che sceglieranno il treno quale mezzo di trasporto per raggiungere Roma per il Giubileo, è estremamente vitale, importante ed essenziale.

L'appuntamento del Giubileo 2000 rappresenta quindi un'occasione storica per il futuro sistema dei trasporti in particolare dell'area romana, nel quale le Ferrovie dello Stato S.p.A. stanno recitando un ruolo altamente strategico. In tale contesto sono stati attivati numerosi cantieri per opere ferroviarie finalizzate a migliorare la mobilità straordinaria per l'Anno Santo stanziando 1.400 miliardi per interventi infrastrutturali, tecnologici e per le opere destinate all'accoglienza.

I principali settori di intervento hanno consentito il rifacimento della stazione Termini e il potenziamento dei collegamenti tra questa e l'aeroporto di Fiumicino. Sono ancora in corso i lavori per potenziare la funzione di nodo di scambio tra le varie modalità di trasporto che confluiscono nella stazione (ferroviario, metropolitano, servizio pubblico su gomma ed auto private), per adeguare, anche in vista delle linee ad Alta Velocità, la stazione di Roma Tiburtina e Roma Ostiense, oltre che per potenziare alcuni utili collegamenti con la rete locale.

Un nodo cruciale per il Giubileo sarà la stazione di San Pietro per la quale sono in corso di completamento i parcheggi per pullman, percorsi semplificati per i pellegrini, l'ampliamento del fabbricato di stazione per i servizi.

Il 2 maggio 1999, in occasione della beatificazione di Padre Pio, le Ferrovie dello Stato hanno avuto l'opportunità di una prima esperienza, seppure limitata rispetto all'impegno chedovrà affrontare con l'avvento del Giubileo. Questo avvenimento è risultato però assai utile per le indicazioni che ha fornito ed il successo che le FS hanno ottenuto in tale occasione è dovuto anche al nuovo modello informativo adottato.

Ed è sulla base di questo modello, in parte già sviluppato in tale occasione, che la Società FS sta lavorando e perfezionando per rispettare tutti gli importanti impegni del Giubileo dell'anno 2000.

La FS S.p.A. attende quindi con fiducia l'evento giubilare, avendo creato tutti i presupposti per accogliere nel miglior modo i pellegrini e per fornire un salto di qualità al sistema dei trasporti.

B.3.19. - Le gestioni commissariali in affidamento triennale alla FS S.p.A.

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

de 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 1999 ha subito successive modulazioni, sia nel corso del passaggio preliminare con le Regioni e le Organizzazioni Sindacali, sia nell'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, hanno consentito solo a tre delle 16 Aziende interessate di raggiungere, nei tre anni previsti per la ristrutturazione, l'obiettivo che prevedeva di conseguireil raggiungimento del 35% nel rapporto tra ricavi del traffico e costi operativi.

La disparità dei valori rilevati nelle aziende che non sono state in grado di raggiungere tale obiettivo sono da attribuire ad ostacoli di varia natura. Vanno, ad esempio, dalla forte conflittualità sindacale verificatesi nella Circumvesuviana, alla mancata ristrutturazione delle reti dei servizi da parte di molte Regioni, che avrebbe dovuto portare ad una riduzione della competitività fra modalità, innaturale in servizi finanziati con denaro pubblico. E' da sottolineare inoltre che permane in molte realtà la disparità tariffaria tra ferro e gomma.

Comunque, tenendo ben presente il quadro sopraesposto, i risultati fino ad ora raggiunti possono essere ritenuti soddisfacenti.

Nel 1999 si conclude quindi il triennio di affidamento delle 16 ferrovie in Gestione Commissariale alle Ferrovie dello Stato, mentre sta prendendo il via la Riforma del Trasporto Pubblico Locale avviata dalla legge "Bassanini" e disciplinata dai D. Lgs. 422/97 e D. Lgs. 400/99, che vede impegnato tutto il comparto del settore trasporto in una trasformazione nella quale le Ferrovie stesse dovranno dimostrare di sapersi muovere adeguatamente sul mercato.

B.4 - FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO 1999

B.4.1. - In attuazione del provvedimento del CIPE (Comitato Interministeriale Programmazione Economica) varato il 6.11.1999, dal 16 gennaio 2000 i prezzi dei biglietti sui treni Eurostar sono aumentati mediamente del 4,7% e, nel mese di maggio 2000, hanno subito un aumento anche i treni Intercity delle principali direttrici.

Dal mese di ottobre infine l'aumento delle tariffe interesserà i restanti servizi a media ed a lunga percorrenza. Per questi due ultimi servizi l'aumento delle tariffe non potrà superare mediamente il 3%.

Da tali aumenti sono esclusi i treni regionali ed interregionali utilizzati dai pendolari.

B.4.2. - Nei primi cinque mesi del 2000 il Ministero del Tesoro ha versato 5.000 miliardi a fronte di un ammontare di 6.150 miliardi stanziati per l'anno 2000 dalla Legge di bilancio del 23.12.99 n. 489, a titolo di "Apporto dello Stato all'aumento del Capitale Sociale delle Ferrovie dello Stato S.p.A. per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie". Gli importi dei versamenti sono stati contabilizzati – in attesa della delibera assembleare di aumento del capitale sociale - come " Versamenti in conto futuri aumenti di capitale".

B.4.3. - Anticipando la naturale scadenza di fine maggio, dal 30 gennaio 2000 l'orario invernale è stato modificato per le straordinarie esigenze di programmazione legate al Giu-

bileo. Dal 28 maggio poi, il quadro degli orari sarà di nuovo cambiato, per assumere la veste estiva che sarà in vigore fino al 30.09.2000.

B.4.4. - Il 29 gennaio 2000 è stata inaugurata la nuova stazione di Roma Termini dopo i lavori di ristrutturazione compiuti in vista del Giubileo che hanno completamente trasformato la stazione. L'operazione di "lifting" è durata 14 mesi ed è costata circa 325 miliardi, 230 miliardi per il restyling e 95 miliardi per le nuove tecnologie ed i sistemi di sicurezza.

Una particolare attenzione è stata rivolta alla sicurezza. Il controllo è stato affidato non solo ad una sala operativa, 24 ore su 24, che impiega 300 telecamere mobili e fisse ma anche alla presenza e all'impiego di un maggior numero di agenti della Polfer.

Sono state poi realizzate nuove scale mobili, che insieme ad una nuova segnaletica, dovranno garantire accessi veloci sia alle metropolitane che ai treni. Sono stati inoltre aperti oltre 100 esercizi commerciali e alcuni bar e ristoranti in grado di offrire 50.000 pasti al giorno . E' stata inaugurata anche una grande libreria e sono state inoltre messe a disposizione del pubblico 100 biglietterie e 240 monitor che aggiornano i clienti sulla movimentazione dei treni in arrivo e in partenza.

Oggetto di ristrutturazione è stata anche l'Ala Mazzoniana che, completamente restaurata, sarà adibita a Terminal del Giubileo dove i pellegrini riceveranno la prima accoglienza.

B.4.5. – In data 1.2.2000 FS S.p.A. e Metropolis S.p.A., per la controllata Grandi Stazioni S.p.A., hanno siglato un accordo di Joint Venture con "SCHEMA VENTIQUATTRO" ai fini di un'operazione di risanamento, riqualificazione, valorizzazione, e gestione integrata di 14 complessi immobiliari di stazione nelle più importanti città italiane.

"SCHEMA VENTIQUATTRO" è una cordata composta dalle società Benetton, Milano Centrale (Pirelli), Vianini (Caltagirone) e SNCF (ferrovie francesi) che per la somma di 406 miliardi di lire acquisirà il 40% del capitale della società Grandi Stazioni, ora detenuta al 100% da F.S. sia direttamente che indirettamente. Al perfezionamento dell'operazione il Gruppo FS avrà il controllo del 60% del capitale.

Le stazioni interessate dall'iniziativa che mira al loro rilancio, sono quella di Roma Termini, già inaugurata il 29.12.1999, di Milano C.le, di Torino P.N., di Venezia S.Lucia e di Mestre, di Genova Brignole e Genova P.P., di Verona, di Bologna, di Firenze S.M.N., di Napoli C.le, di Napoli P.za Garibaldi, di Bari e di Palermo.

Tramite tale progetto, le 14 maggiori stazioni sono destinate a cambiare configurazione, natura e funzioni sia come nodi di trasporto sia come centri di servizio urbano attraverso nuove logiche di gestione in linea con i modelli europei più evoluti. Il progetto mira inoltre a trasformare le aree di stazione in centri commerciali e di servizi non solo per i viaggiatori ma per l'intera città. Primo esempio della realizzazione del progetto di ristrutturazione di Roma Termini i cui lavori si sono conclusi a fine 1999, con l'inaugurazione avvenuta il 29 dicembre.

B.4.6. – Il giorno 2 febbraio 2000 è stato firmato tra FS e SBB l'accordo della nuova Joint Venture italo-svizzera per il trasporto delle merci per ferrovia. La Joint Venture sarà operativa dal mese di ottobre 2000. Tale accordo prevede il conferimento dei rami merci di FS e di SBB in una società a capitale paritetico.

Si tratta di una iniziativa innovativa, in quanto per la prima volta due aziende ferroviarie nazionali sottoscrivono non un semplice accordo commerciale, ma costituiscono una società paritetica cui conferire gli asset e le leve produttive, i rispettivi portafogli clienti, le risorse professionali presenti nelle due aziende, ponendo le basi per proporsi come protagonista nel mercato europeo del trasporto merci e dei mezzi logistici.

Alla base dell'operazione c'è la profonda trasformazione degli scenari di riferimento in cui operano le società ferroviarie:

- la crescente deregulation e la liberalizzazione dei mercati ferroviari in Europa che estenderanno sempre di più la competizione fra le imprese e ridurranno gli investimenti governativi e le sovvenzioni statali;
- una spiccata tendenza delle principali società ferroviarie europee ad una politica di alleanza (progetto di alleanza tra le ferrovie tedesche ed olandesi ed altri);
- la crescita della concorrenza delle altre modalità di trasporto per intercettare una domanda di logistica prevista in forte crescita.

Dal punto di vista strategico la Joint Venture si pone nella condizione di presidiare efficacemente l'asse Sud-Nord dei traffici merci e di facilitare lo sviluppo dai traffici da un lato verso il Mediterraneo e verso le rotte del Medio Oriente e dall'altro verso l'Europa centrale (porti del Reno e mercati del Nord e dell'Est). Lungo la direttrice che va dalle coste meridionali dell'Italia alle regioni del Mare del Nord passa oggi il 70% dell'intero traffico ferroviario europeo delle merci.

L'iniziativa rappresenta una opportunità di rafforzamento di business sia per FS che per SBB:

- FS potrà incrementare la propria presenza sul mercato europeo centro settentrionale, penetrando l'asse di traffici più ricco. Inoltre il raggiungimento di una massa critica ed il miglioramento dell'efficienza operativa concorreranno a rafforzare il posizionamento nel mercato europeo;
- SBB potrà accedere ai porti del Mediterraneo ed operare nel grande mercato dell'unione europea, accrescendo la propria dimensione aziendale.

L'accordo consentirà quindi di creare valore per gli azionisti, i clienti ed il personale.

Gli azionisti beneficeranno di:

- sviluppo dei ricavi e delle quote di mercato;
- economie di scala;
- miglioramento dell'efficienza operativa;
- aumento della redditività delle vendite e quindi maggiori risorse da destinare agli investimenti.

I clienti potranno beneficiare di una offerta più competitiva attraverso una innovazione dei servizi offerti, il miglioramento della qualità ed il completamento dell'offerta logistica in selezionate filiere ad alto valore aggiunto.

Il personale potrà operare in una realtà produttiva fortemente rafforzata, in grado di competere con successo sul mercato europeo delle merci, evitando i rischi di marginalizzazione connessi al processo di liberalizzazione in corso ed alla politica di alleanze perseguita dagli altri operatori.

Nel corso del 2000 sono previsti la conclusione dell'iter istituzionale previsto ed il completamento delle perizie di legge sui valori di conferimento. L'accordo è subordinato alle prescritte autorizzazioni dell'Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato ed al perfezionamento delle verifiche amministrative e contabili (due diligence).

B.4.7. – Il giorno 7 febbraio 2000 sono stati inaugurati gli interventi finora compiuti per adeguare la stazione di Roma Tiburtina all'evento giubilare.

Per i lavori realizzati, incluse le opere che hanno interessato il sistema viario circostante, finora sono stati investiti 147,9 miliardi (95,1 miliardi grazie alla legge per il Giubileo e 52,8 miliardi invece sono stati a carico delle FS).

B.4.8. – In data 8.3.2000 è stata resa nota la delibera dell'Antitrust del 24.2.2000 con la quale l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, a seguito di una istruttoria avviata nel febbraio 1999, ha condannato le FS al pagamento di una multa in ragione di 6,3 miliardi di lire per abuso di potere dominante nel settore del trasporto dei container e delle casse mobili, due delle modalità più diffuse per il trasporto combinato delle merci.

L'abuso è stato riscontrato nel settore della trazione ferroviaria ed è stato attuato secondo l'Autority "attraverso comportamenti discriminatori idonei a favorire società controllate o partecipate delle stesse ferrovie (nel caso specifico la società Italcontainer e la società Cemat) a discapito degli altri concorrenti la cui posizione è rimasta invece pressoché stabile in termini di numero di treni movimentati ovvero si è significativamente ridotta in termini di quota".

A fronte di tale condanna, le FS hanno annunciato di presentare un ricorso al TAR.

B.4.9. – Nei primi mesi del 2000 sono state avviate le attività preliminari di BASICTEL S.r.l., che ha per oggetto la realizzazione, l'acquisizione e la gestione di infrastrutture e di impianti di telecomunicazioni e la prestazione di servizi di trasmissione, di dati, immagini e fonia. Tale progetto ha preso le mosse dalla fase di dinamica del mercato delle telecomunicazioni in Europa, ed in particolare in Italia, indotta da un lato, dalla spinta impressa alla liberalizzazione del mercato della telefonia fissa e dall'altro, dalla esplosione dei servizi legati ad Internet.

Un primo studio di fattibilità, validato nelle linee guida da un apposito esame commissionato ad un primario advisor finanziario, ha individuato l'opportunità di procedere, in tempi brevi, alla valorizzazione degli asset di telecomunicazioni con particolare riguardo al diritto d'uso della rete di trasmissione elettrica lungo le tratte della TAV, delle aree delle stazioni ferroviarie e, allo scadere del 2006 dei diritti di esclusiva di Infostrada, del sedime ferroviario della rete tradizionale, per installare una rete di trasmissione in fibra ottica ad alta capacità idonea a supportare un'offerta completa di servizi di telecomunicazioni.

Nell'attuazione di tale progetto FS ha avviato la procedura di selezione di un partner per BASICTEL e l'esame delle proposte pervenute dai partecipanti alla gara per l'assegnazione delle licenze UMTS.

B.4.10. Nei primi mesi del 2000, nell'ambito del più ampio processo di societarizzazione delle attività di trasporto, sono state svolte le attività necessarie per l'affitto del ramo d'azienda trasporti alla controllata ITF S.p.A. (già ITF S.r.l.) che, utilizzata quale veicolo societario, è stata resa funzionale all'ampliata missione sociale. A tal fine la ITF ha modificato il suo oggetto sociale che attualmente prevede: esercizio (con le concessioni, le licenze ed autorizzazioni di legge) del trasporto ferroviario passeggeri a media e lunga percorrenza, del trasporto metropolitano e regionale e del trasporto merci.

In data 27.4.2000 sulla nuova società ITF è stata raggiunta l'intesa e siglato l'accordo tra FS S.p.A. e le Organizzazioni Sindacali, nel quale trova riflesso il processo di societarizzazione delle Ferrovie dello Stato.

Con Decreto n. 73T del 23.5.2000, il Ministro dei Trasporti ha disposto, a far data dall'inizio del predetto affitto di ramo d'azienda, il rilascio a ITF S.p.A. della licenza per lo

svolgimento dell'attività di trasporto ferroviario. Pertanto, dal 1.6.2000 la società sarà operativa nell'esercizio del trasporto dei passeggeri e del trasporto delle merci.

Quest'ultimo, come indicato in precedenza, sarà esercitato attraverso una società (Cargo SI) partecipata al 50% non appena, in conformità agli accordi di Joint Venture italo-svizzera per il trasporto merci, sarà conferito il ramo merci.

Come è noto, le successive fasi del processo di societarizzazione prevedono il trasferimento, a titolo definitivo, alla ITF S.p.A., dei rami d'azienda relativi al trasporto, nonché la creazione di una società per la gestione dell'Infrastruttura, facente capo insieme alla ITF S.p.A. a Ferrovie dello Stato S.p.A..

B.4.11. – Con decreto n. 703696 del 22.5.2000 il Ministro del Tesoro, di concerto con il Ministro dei Trasporti, ha approvato, ai sensi per gli effetti di cui all'art. 4 del D.P.R. 8.7.1998, n. 277, le modalità applicative dei criteri di separazione contabile delle attività del gestore dell'infrastruttura ferroviaria.

B.5 - INDAGINI GIUDIZIARIE IN CORSO

I procedimenti giudiziari avviati dalle Procure di Roma, Perugia, Milano, nei precedenti anni, nei confronti di alcuni rappresentanti ed ex rappresentati della Società e sue controllate per reati contro la Pubblica Amministrazione, concernenti l'affidamento di appalti e forniture, e già segnalati nella relazione sulla gestione dei precedenti esercizi, non hanno avuto, a tutt'oggi, evoluzioni pregiudizievoli per la società.

Infatti, pur rimanendo coperta dal segreto istruttorio larga parte dell'attività d'indagine delle Procure di Roma e Perugia, laddove è iniziata la fase processuale, gli sviluppi riguardano in particolare:

a) il procedimento penale n. 7108/98R pendente avanti al Tribunale di Roma (c.d. "comitato nodi") il quale si è concluso in data 17.12.1999, con l'archiviazione;
b) il rinvio a giudizio di alcuni ex amministratori e di alcuni componenti gli organi societari di controllo coinvolti nel procedimento penale n. 1495/99, pendente avanti il Tribunale di Roma, nel quale vengono ipotizzati reati di natura fiscale oltre al reato di false comunicazioni sociali in ordine alla compensazione dei debiti per pensioni e crediti IVA.

   Per tale procedimento la Società non ha ritenuto di costituirsi parte civile anche in considerazione del fatto che, dalle carte processuali, non emergono comportamenti "infedeli" delle persone coinvolte nei confronti della Società e, d'altro canto, la Società stessa è portata a condividere, confortata da numerosi pareri legali, le scelte in concreto operate;
c) la costituzione della società quale parte civile nei confronti dell'ex Amministratore Delegato, nell'ambito del procedimento penale n. 7138/98R pendente avanti il Tribunale di Roma, nel quale vengono ipotizzati i reati di concorso in truffa aggravata e falso in bilancio, ai danni della società TAV;
d) la recente sentenza emessa dal Tribunale di Milano contro l'ex Amministratore Delegato in relazione al c.d. Scalo Fiorenza. In quest'ultimo procedimento la società si è costituita parte civile.

E' infine da segnalare che, nel corso del 1999, il Tribunale di Roma ha avviato un'indagine penale che trova coinvolti, oltre a numerosi imprenditori ed organi istituzionali, anche ex rappresentanti della controllata TAV S.p.A. relativamente alla realizzazione della tratta Roma-Napoli dell'Alta Velocità.

Una indagine penale per violazione del divieto di intermediazione ed interposizione nelle prestazioni di lavoro è stata altresì avviata dal Tribunale di Roma in relazione al personale distaccato presso la controllata Italferr S.p.A..

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

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

Relativamente ai giudizi penali connessi all'insorgere di malattie professionali derivanti dalla lavorazione dell'amianto, si segnala che la società ha perfezionato la transazione con le parti civili costituite nel procedimento penale pendente innanzi a la Pretura di Vicenza.

Per quanto concerne invece il procedimento penale connesso a vicende derivanti dalla lavorazione dell'amianto nell'OGR di Torino, definitosi con sentenza emessa in data 21.5.99 dalla Corte di Appello di Torino, si segnala che sono in corso trattative per definire transattivamente la posizione di alcune delle parti civili costituite.

In merito poi all'incidente ferroviario di Piacenza del 19.6.99 ed all'indagine aperta dalla Procura della Repubblica di Salerno, a seguito degli atti vandalici commessi da alcuni tifosi sul treno speciale effettuato in data 23.5.99, non vi sono novità di rilievo da segnalare.

In ordine a tutti gli incidenti ferroviari verificatisi si ribadisce, infine, quanto già riferito nelle relazioni al bilancio dei precedenti esercizi e cioè che, le eventuali responsabilità civili che fossero accertate a carico della società, sarebbero coperte (salvo franchigia), dalla compagnia di assicurazione.

B.6 - EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

L'accordo tra Governo, FS e Sindacati del 23 novembre 1999, che ha recepito tutte le indicazioni dettate dalla Direttiva approvata dal Consiglio dei Ministri il 16.3.99, ha messo in evidenza l'indispensabilità e l'urgenza di individuare le iniziative e le azioni atte a superare l'attuale situazione di crisi del Gruppo FS.

Le attività e le azioni programmate a partire dall'anno 1999 e fino al 2003, periodo relativo al Piano d'Impresa, sono finalizzate ad accelerare il processo di risanamento delle Ferrovie dello Stato nonché al rilancio del servizio ferroviario tenuto conto anche della progressiva liberalizzazione di questo settore in ambito comunitario.

Pertanto, la società FS, sulla base di tale accordo, è fortemente impegnata - nell'arco di tempo 2000-2003 - a perseguire sia una intensa azione per il contenimento nell'attuale configurazione dei "Costi operativi" (riduzione reale del 10-15%), nonché adottare idonee politiche che consentano un effettivo aumento dei volumi di traffico e dei ricavi (incremento del 20-25%), tali da esprimere la recuperata efficienza e competitività ed allo stesso tempo attivare gli investimenti sulle tecnologie e sulle relative ricadute in termini di efficientamento.

In tale contesto nasce anche l'esigenza di intervenire con particolari azioni volte a perseguire la riduzione complessiva dell'attuale costo del lavoro (valutato nella misura del 18-20%), senza incidere sui livelli di reddito.

Per quanto riguarda infine le Società controllate, si evidenza che anche queste sono tenute ad attuare, nell'ambito delle rispettive autonomie e competenze, azioni tese a massimizzare l'efficienza produttiva, tali da contribuire al miglioramento del risultato del Gruppo.

B.7 - PROPOSTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Signori azionisti,

Il bilancio d'esercizio per l'anno 1999 si è chiuso con una perdita di 2.851 miliardi con una variazione in più di 413 miliardi rispetto all'esercizio 1998 (miliardi 2.438).

Si propone all'Assemblea di riportare a nuovo la perdita di esercizio.

ALLEGATO A

PRINCIPALI OPERE CONSEGNATE ALL'ESERCIZIO FERROVIARIO NeL QUINQUENNIO 1995-1999 SUDDIVISO PER TIPOLOGIE

A) nuove linee, raddoppi e varianti di tracciato Km 364;

B) elettrificazioni km 461;

C) realizzazione di sistemi centralizzati di controllo del traffico(C.T.C.,),km 2.480;

D) attrezzaggio di tratti di linea con A.T.C. km 340;

E) attrezzaggio di tratti di linea con il blocco automatico km 2.748;

F) realizzazione di apparati A.C.E.I. N. 308;

G) soppressione N. 138 ed automazione N. 52 di passaggi a livello.

PRINCIPALI OPERE E FORNITURE CONSEGNATE ALL'ESERCIZIO FERROVIARIO NEL QUINQUENNIO 1995-1999

Per quanto riguarda l'attuazione degli interventi, di seguito sono riportate le principali opere consegnate all'esercizio suddivise nel quinquennio 1995-99 per le seguenti *tipologie di opere:*

A) nuove linee, raddoppi e varianti di tracciato;

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

ANNO 1999

A) Nuove linee, raddoppi e varianti di tracciato per un totale di 125 Km.

- nuova linea Lingotto – Susa;
- nuova linea Milano Certosa – Lancetti;
- nuova linea Genova Voltri Mare – Borzoli;
- nuova linea S.Stefano – Arcola;
- raddoppio linea Cesano – Monte Mario;
- variante Brennero – Colle Isarco.

B) Elettrificazione per un totale di 203 Km.

- Linea Mantova – Nogara – Monselice;
- Linea Roma – Viterbo.

C) Sistemi di esercizio, con controllo centralizzato del traffico (sistemi CTC/DCO)per un totale di 324 Km.

- Linea Caserta – Foggia tratto Caserta – Solopaca;
- Linea Roccasecca – Avezzano tratto Roccasecca – Avezzano;
- Linea Paola – Cosenza tratto Castiglione – Cosenza;
- Linea Cancello – Benevento tratto Mercato S.Severino – Montoro;
- Linea Civitanova Marche – Fabriano tratto Macerata – Albacina;
- Linea Savigliano – Saluzzo – Cuneo tratto Saluzzo – Cuneo;
- Linea Empoli – Siena – Grosseto tratto Monte Antico – Montepescali;
- Linea Metaponto – Reggio Calabria tratto R.C. Pellaro – Reggio Calabria C.le;
- Linea Chivasso – Aosta tratto Chivasso – Aosta.

D) Automatic train control (ATC) per un totale di 96 Km.

- Linea Cremona – Fidenza;
- Linea Cremona – Mantova.

E) Regimi di circolazione, per un totale di 623 Km.di nuovi blocchi per il distanziamento dei treni (BACC/BACF/BCA)

- Linea Genova – Ventimiglia tratto Spotorno – Finale L.;
- Linea Udine – Tarvisio tratto Tarcento – P.M.Vat e tratto Ugovizza; Valbruna – Pontebba e tratto Udine – P.M.Vat;
- Linea Verona – Brennero tratto Verona Parona – Verona P.ta Nuova e tratto Colle Isarco – Campo di Trens e tratto Trento – Lavis;
- Linea pontremolese tratto S.Stefano di M. – Vezzano e tratto S.Stefano di M. – Arcola;
- Linea Pisa – Roma tratto Chiarone – Civitavecchia e tratto Quercianella – Cecina;
- Linea Metaponto – Reggio Calabria tratto R.C.Pellaro – Reggio Calabria C.le;
- Linea Nodo Roma tratto D.B.Nomentano – Roma Sm.to;
- Linea Milano (passante) tratto Certosa – Lancetti;
- Linea Nodo Torino tratto Torino S.Paolo – Torino P.ta Nuova - Torino P.ta Susa e tratto Torino P.ta Nuova – Lingotto;
- Linea Nodo Genova tratto Borzoli - P.P.Corvi - Genova Voltri Mare;
- Linea Venezia – Trieste tratto Quarto D'Altimo - S.Stino di Livenza;
- Linea Orte Falconara tratto Baiano – Terni;
- Linea Catania – Siracusa tratto Bicocca – Lentini D.;
- linea Brindisi – Lecce tratto Squinzano – Lecce;
- linea Messina – Catania tratto Alì Terme – S.Teresa – Letojanni;
- linea Caserta – Foggia tratto Caserta – Solopaca;
- linea Roccasecca – Avezzano tratto Roccasecca – Avezzano;
- linea Rovigo – Chioggia tratto Loreo – Chioggia;
- linea Cancello – Benevento tratto Nocera Inferiore – Codola – Montoro;
- linea Chivasso – Aosta tratto Caluso – Aosta;
- linea Brindisi – Lecce tratto P.M.Surbo – Lecce;

- linea Civitanova Marche – Fabriano tratto Macerata – Albacina;
- linea Roma – Viterbo P.F. tratto Cesano – Monte Mario;
- linea Decimomannu – Iglesias tratto Villamassargia – Iglesias;
- linea Alessandria – Piacenza tratto Spinrtta – Tortona;
- linea Tortona – Novi Ligure tratto Tortona – Rivalta Scrivia;
- linea Roma – Nettuno tratto Padiglione – Nettuno;
- linea Torino (passante) tratto Torino Lingotto – Torino P.ta Susa.

F) n.61 apparati di stazione (ACEI-ACS) consegnati all'esercizio

- linea Udine – Tarvisio: Tarcento, P.M.Vat, Tricesimo, Ugovizza Valbruna, P.C.Bagni S:Caterina, Bagni di Lusnizza, Laglesie;
- linea Verona – Brennero: Campo di Trens, P.C.Fleres, P.C.Terme di Brenne-roP.C.Moncucco;
- linea Caserta - Foggia: Frasso, Amorosi; Telese, Solopaca, Maddaloni Sup., Valle di Maddaloni;
- linea Orte – Falconara: Giuncano, Baiano;
- linea Messina – Catania: S.Alessio,Roccalumera;
- linea Catania – Siracusa: Passomartino;
- linea La Spezia – Parma/Fidenza:Villafranca Bagnone;
- lienea Bari – Lecce:P.M. Surbo, Lecce;
- linea Bologna – Ancona:Ancona;
- linea Ancona – Termoli:Pedaso;
- linea S.Stefano di M. – Vezzano:S.Stefano di Magra;
- linea Pisa – Roma:Montalto di Castro,Tarquinia, Quercianella,Rosignano;
- linea Roma – Cassino:Ceccano;
- linea Decimomannu – Iglesias:Iglesias;
- linea Napoli – Reggio Calabria:Pontecagnano;
- linea Ancona – Pescara:Porto S.Giorgio;
- linea Torino – Alessandria:Castello D'Annone;
- linea Roccasecca – Avezzano:Capistrello,Civitello Roveto;
- linea Rovigo – Chioggia: Chioggia,Cavanella;
- linea Padova – Calalzo:Montebellona;
- linea Cancello – Benevento:Mercato S.Severino;

- linea Varallo – Novara:Romagnano Sesia;
- linea Empoli – Siena – Grosseto:Monte Antico;
- linea Roma – Viterbo P.F.:Cesano di Roma;
- linea Metaponto – Reggio Calabria:R.C. Pellaro;
- linea Roma – Nettuno:Marechiaro;
- linea Chivasso – Aosta:Borgofranco;
- linea Nodo Milano:(I.D.P.) Mi. Fiorenza, Lambrate;
- linea Nodo Verona: B.S. Massimo;
- linea Nodo Roma: Roma Termini;
- linea Nodo Genova:P.P. Corvi.

G) Interventi ai passaggi a livello;

- soppressione di n° 138 P.L., automazione di n° 52 P.L., con conseguente eliminazione di n°29 posti di guardia

ANNO 1998

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

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

B) ELETTRIFICAZIONI, PER UN TOTALE DI 103 KM:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

G) INTERVENTI AI PASSAGGI A LIVELLO:

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

ANNO 1997

A) NUOVE LINEE, RADDOPPI E VARIANTI DI TRACCIATO

Per un totale di circa 78 km:

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

B) ELETTRIFICAZIONI

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

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

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

Per un totale di 249 km di linee:

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

- linea Mantova - Monselice: tratto Nogara - Legnago;

D) AUTOMATIC TRAIN CONTROL (A.T.C.)

Per un totale di 44 km di linee:

- linea Milano - Bergamo: tratto B°Bergamo - Treviglio;
- linea Bergamo - Cremona: tratto Bergamo - Treviglio;
- linea Milano - Verona: tratto Pioltello - Treviglio;

E) REGIMI DI CIRCOLAZIONE

Sistemi di distanziamento treni - B.A., B.A.B., B.C.A. - per un totale di 467 km di linee comprensivi dei tratti di linea già oggetto di raddoppio o di C.T.C.

- linea Torino - Modane: tratto Borgone - S.Antonino;
- linea Venezia - Trieste: tratto Torviscosa - Cervignano A.G.;
- linea Roma - Cassino - Napoli: tratto Tora - Capua;
- linea Pisa - Roma: tratto Follonica - Gavorrano - Grosseto - Orbetello;
- linea Bologna - Ancona: tratto Savignano - Rimini;
- linea Bologna - Padova: tratto Padova C.M. - S.Elena D'Este;
- linea Milano - Bologna: tratto Milano Rogoredo - Bivio Sordio;
- linea Torino - Genova: tratto Ronco S. - Genova Pontedecimo;
- linea Torviscosa - Cervignano A.G.: intera linea;
- linea Cancello - Gricignano: tratto Cancello - Bivio Gricignano;
- nodo di Napoli: tratto B.Cassino - Traccia - B.Marittima;
- linea Genova - Ventimiglia: tratto Diano Marina - Albenga;
- linea Bari - Lecce: tratto Fasano - Ostuni;
- linea Ancona - Bari: tratto Vasto S.Salvo - Termoli;
- linea Caserta - Foggia: tratto Savignano - Cervaro;
- linea Alessandria - Piacenza: tratto Piacenza - Spinetta;
- linea Orte - Falconara: tratto Jesi - Montecarotto;
- linea Udine - Trieste: tratto Gorizia - Cormons;
- linea Aulla - Lucca: tratto S.Pietro a Vico - Lucca;
- linea Campobasso - Benevento:tratto Campobasso - Bosco Redole - Morcone;
- linea Vicenza - Treviso: tratto Cittadella - Castelfranco;
- linea Bari - Taranto: tratto Acquaviva delle fonti - Palagianello;
- linea Cancello - Gricignano: tratto B°Gricignano - Gricignano;
- nodo di Milano: tratto Milano Bovisa Nord - Milano P.V.;

F) APPARATI DI STAZIONE (A.C.E.I.)

Sono stati consegnati all'esercizio 42 Apparati Centrali Elettrici ad Itinerari (A.C.E.I.), tra i principali si segnalano:

- linea Bologna - Verona: Buttapietra;
- linea Genova - Ventimiglia: Alassio e Cervo S.Bartolomeo;
- linea Bologna - Padova: Terme Euganee A.M.
- linea Pisa - Roma: Scarlino, Alberese, Albinia e Giuncarico;
- linea Milano - Bologna: B°Sordio e D.B°S.Donato;
- linea Roma - Cassino - Napoli: B°Cassino;
- linea Caserta - Foggia: Savignano, Montaguto, Orsara, Bovino, Troia e Ponte Albonito:
- linea Orte - Falconara: Foligno;
- nodo di Napoli: P.M. Bivio Ovest, Bivio Gricignano e Napoli Traccia;

- nodo di Genova: "Scavalcamento";
- nodo di Verona: Verona Quadrante Europa;
- nodo di Milano: Milano Porta Venezia;
- linea Rocchetta S.A.L. - Spinazzola: Venosa, Poggiorsini e Casalsabini;
- linea Cremona - Treviglio: Crema;
- linea Campobasso - Benevento: Baranello, Vinchiaturo, Sepino, S.Croce del S. e Morcone;
- linea Mantova - Monselice: Cerea;
- linea Empoli - Siena - Grosseto: Poggibonsi;
- linea Lecce - Surbo: scalo Surbo;
- linea Chivasso - Valenza: Casale Monferrato;

G) INTERVENTI AI PASSAGGI A LIVELLO

Soppressione di 113 passaggi a livello e automazione di 83 passaggi a livello con conseguente eliminazione di 35 posti di guardia.

ANNO 1996

A) NUOVE LINEE, RADDOPPI E VARIANTI DI TRACCIATO

Per un totale di circa 23 km:

- linea Pontremolese: raddoppio tratto Solignano - Berceto;
- linea Caserta - Foggia: raddoppio tratto Benevento - Apice;
- linea Firenze - Chiusi: quadruplicamento Firenze C.M. - 2° Bivio Rovezzano;

B) ELETTRIFICAZIONI

Per un totale di 114 km di linee (Comprensivi anche dei tratti oggetto di raddoppio):

- linea Firenze - Chiusi: tratto Firenze C.M. - 2° Bivio Rovezzano;
- rete Siciliana
- linea Bari - Brindisi: tratto Monopoli - Brindisi e Brindisi - Brindisi Marittima
- linea Brindisi - Lecce: intera linea

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

Per un totale di 541 Km di linee:

- linea Pontremolese: tratti Fidenza - Fornovo e Pontremoli - Borgo Val Taro;
- linea Firenze S.M.N. - Chiusi C.T.: tratto Chiusi - Camucia;
- linea Battipaglia - Reggio Calabria: tratto Paola - Lamezia - Eccellente;
- linea Sulmona - L'Aquila - Terni: tratto Rieti - Terni
- linea Foligno - Terontola: tratto Perugia P.S.G. - Terontola;
- linea Verona - Modena: tratto Carpi - Modena;
- linea Aulla - Lucca: tratto Aulla - Piazza al Serchio;
- linea Sondrio - Lecco: tratto Colico - Lecco;
- linea Codogno - Cremona: tratto Codogno - Cremona;
- linea Milano - Mortara: tratto Milano S.Cristoforo - Mortara;
- linea Caltanissetta - Canicattì: tratto Caltanissetta X. - Caltanissetta C.le;
- linea Isola della Scala - Rovigo: tratto Legnago - Rovigo;

- linea Faentina: tratto Borgo S.Lorenzo - Borgo a Sieve;
- linea Sacile - Gemona: tratto Osoppo - Gemona;
- linea Termoli - Benevento: tratto Guglionesi - Campobasso;

E) REGIMI DI CIRCOLAZIONE

Sistemi di distanziamento treni - B.A., B.A.B., B.C.A. - per un totale di 689 km di linee comprensivi dei tratti di linea già oggetto di raddoppio o di C.T.C.

- linea Torino - Modane: tratto Condovè - S.Antonino;
- linea Verona - Brennero: tratto Bolzano - Prato di Tires;
- linea Pisa - Roma: tratto Campiglia - Follonica;
- linea Firenze - Settebagni: tratto Camucia - P.M. Panicale;
- linea Cassino - Caserta: tratto Pignataro - Capua;
- linea Bologna - Padova: tratto S.Elena d'Este - Stanghella;
- linea La Spezia - Pisa: tratto Vezzano - Sarzana;
- linea Livorno - Pisa: tratto Pisa C.le - B° Mortellini;
- linea Bologna - Ancona: tratto Cesena - Savignano sul Rubicone;
- linea Pontremolese: tratto Solignano - Berceto;
- linea Messina - Palermo: tratto Cefalu' - Pollina;
- linea Udine - Venezia: tratto Pordenone - Sacile;
- linea Caserta - Foggia: tratto Benevento - Apice;
- linea Ancona - Pescara: tratto S.Benedetto del Tronto - Porto D'Ascoli;
- linea Firenze - Settebagni: tratto Firenze C.M. - 2° Bivio Rovezzano;
- nodo di Bari: tratto Bari P.N. - Lamasinata;
- linea Sulmona - Pescara: tratto Pratola P. - Manoppello;
- linea Sulmona - L'Aquila - Terni: tratto Rieti - Terni;
- linea Foligno - Terontola: tratto Perugia P.S.G. - Terontola;
- linea Bari - Brindisi: tratto S.Vito dei Normanni - Brindisi;
- linea Mantova - Modena: tratto Carpi - Modena;
- linea Lucca - Aulla: tratto Piazza al Serchio - Aulla;
- linea Parma - S.Zeno(Brescia): intera linea;
- linea Sondrio - Lecco: tratto Colico - Lecco;
- linea Codogno - Cremona: tratto Codogno - Cava Tigozzi;
- linea Domodossola - Novara: tratto Premosello - Domodossola;
- linea Milano - Mortara: tratto Milano S.Cristoforo - Mortara;
- linea Vicenza - Treviso: tratto Castelfranco - Istrana;
- linea Faentina: tratto Borgo S.Lorenzo - S.Pietro a Sieve;
- linea Caltanissetta - Canicattì: tratto Caltanissetta X. - Caltanissetta;
- linea Termoli - Benevento: tratto Guglionesi - Campobasso;
- nodo di Milano: tratto Milano Porta Genova - Milano S.Cristoforo;
- linea Lamezia C.le-Catanzaro Lido: tratto Nicastro-Marcellinara;

F) APPARATI DI STAZIONE (A.C.E.I.)

Sono stati consegnati all'esercizio 68 Apparati Centrali Elettrici ad Itinerari (A.C.E.I.), tra i principali si segnalano:

- linea Milano - Chiasso: Seregno;
- linea Lamezia T. - Reggio C.: S.Pietro a Maida, Eccellente;
- linea Pisa - Grosseto: Follonica;

- linea Messina - Palermo: Castelbuono;
- linea Firenze - Settebagni: Orte, Terontola, Castiglion del Lago;
- linea Bari - Foggia: Bari Lamasinata;
- linea Pisa - La Spezia: Arcola, Vezzano;
- linea Bologna - Padova: S.Elena d'Este;
- linea Ancona - Pescara: S.Benedetto del Tronto;
- linea Bologna - Ancona: Gambettola, Savignano sul Rubicone;
- linea Caserta - Foggia: Apice, Paduli;
- linea Milano - Genova: Cava Manara;
- nodo di Milano: Bivio Turro;
- linea Terni - L'Aquila: Contigliano, Marmore, Greggio, P.M. Stroncone;
- linea Lecco - Tirano: Piona, Dervio, Abbadia, Varenna, Bellamo, Mandello, Lierna;
- linea Lucca - Aulla: Minucciano, Gragnola;
- linea Rocchetta - Gioia del Colle: S.Nicola di Melfi;
- linea Brescia - Parma: Montirone, Visano, Remedello Sopra, Asola, Canneto S/O, Ghedi, Casalmaggiore, Colorno;
- linea Foligno - Terontola: Perugia, Ellera, Magione, Passignano;
- linea Verona - Modena: Soliera;
- linea Codogno - Mantova: Pizzighettone, Acquanegra, Cava Tigozzi;
- linea Milano - Mortara: Vigevano, Parona Lomellina, Corsico, Gaggiano, Abbiategrasso;
- linea Civitanova M. - Fabriano: Tolentino;
- linea Saluzzo - B° Madonna dell'Olmo: Saluzzo;
- linea Termoli - Benevento: Larino, Guglionesi, S.Martino in P., Ururi, Casacalenda, Ribattoni, Campolieto, Matrice;
- linea Faentina: S.Pietro a Sieve;
- linea Campobasso-Benevento: Campobasso;
- nodo di Torino: Bivio Crocetta;
- linea Lamezia T.-Catanzaro Lido: Feroleto;

G) INTERVENTI AI PASSAGGI A LIVELLO

Soppressione di 96 passaggi a livello e automazione di 173 passaggi a livello con conseguente eliminazione di 13 posti di guardia.

ANNO 1995

A) NUOVE LINEE, RADDOPPI E VARIANTI DI TRACCIATO

Per un totale di circa 28 km:

- linea Orte - Falconara: raddoppio tratto Montecarotto - Jesi;
- linea Udine - Tarcento: raddoppio tratto Pontebba - Carnia.

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

Per un totale di Km 1.215 di linee:

- linea Battipaglia - Reggio Calabria: tratto Agropoli - Sapri - Paola;
- linea Eccellente - Tropea - Rosarno: tratto Eccellente - Rosarno;

- linea Firenze S. Maria Novella- Chiusi: tratto Rigutino - Camucia;
- linea Civitanova M. - Albacina: tratto Civitanova - Macerata;
- linea Empoli - Siena - Grosseto: tratto Bonconvento - Monte Antico;
- linea Viareggio - Firenze SMN: tratto Viareggio -Lucca - Pistoia;
- linea Lucca - Pisa: tratto Lucca - Pisa S.R.;
- linea Potenza - Brindisi: tratto Potenza - Metaponto - Taranto;
- linea Siena - Chiusi: tratto Siena - Montallese;
- linea Treviglio - Cremona: tratto Treviglio - Crema;
- linea Piacenza - Cremona: tratto Piacenza - Castelvetro;
- linea Luino - Milano: tratto Luino - Gallarate;
- linea Sondrio - Lecco: tratto Sondrio - Colico;
- linea Gela - Siracusa: tratti Comiso-Modica e Ispica-Siracusa;
- linea Sulmona - L'Aquila: intero tratto;
- linea Palermo - Trapani: tratto Carini - Trappeto;
- linea Verona - Modena: tratto Mantova - Suzzara - Carpi;
- linea Aulla - Lucca: tratto S.Pietro a V. - Piazza al Serchio;
- linea Mantova - Monselice: tratto Mantova - Nogara;
- linea L'Aquila - Terni: tratto L'Aquila - Antrodoco;
- linea Foligno - Terontola: tratto Foligno - Perugia;
- Nodo di Roma: linea Ciampino - Albano;
- Nodo di Roma: linea Ciampino - Velletri.

E) REGIMI DI CIRCOLAZIONE

sistemi di distanziamento treni - B.A., B.A.B., B.C.A. - per un totale di 937 km di linee comprensivi dei tratti di linea già oggetto di raddoppio o di C.T.C.

- Linea Roma - Genova: tratto Bivio Mortellini - Tombolo - Livorno Cal.;
- Linea Roma - Genova: tratto Carrara Avenza- - Massa Centro;
- Linea La Spezia - Fidenza: tratto Pontremoli - Borgo Val di Taro;
- Linea La Spezia - Fidenza: tratto Fornovo - Fidenza;
- Linea Orte - Falconara: tratto Jesi - Montecarotto;
- Linea Caserta - Roma: tratto Teano - Sparanise;
- Linea Torino - Modane: tratto Avigliana - Collegno;
- Linea Salerno - Reggio C.: tratto Battipaglia - S. Nicola Varco;
- Linea Pescara - Foggia: S. Severo - Rignano;
- Linea Roma - Firenze: tratto Castiglion Fiorentino - Camucia;
- Nodo di Torino: tratto Torino P.N. - Torino - Lingotto;
- Nodo di Genova: tratto Genova Sampiedarena-Genova Brignole;
- Linea Decimomannu - Iglesias: Intero tratto.

F) APPARATI DI STAZIONE (A.C.E.I.)

Sono stati consegnati all'esercizio 99 Apparati Centrali Elettrici ad Itinerari (A.C.E.I.), tra i principali si segnalano:

- linea Carnia - Pontebba:Aupa;
- nodo Verona - Bologna: Verona Ca' di David;
- linea Pisa - Livorno: Bivio Mortellini e Tombolo;
- linea Eccellente - Tropea - Rosarno: Tropea, Ricadi, Rosarno, Nicotera, Joppolo;

- linea Ancona - Pescara: Cupramarittima, Grottamare;
- linea Torino - Novara: Bivio Crocetta;
- linea Cassino - Caserta: Teano, Sparanise;
- linea Salerno - Battipaglia: Battipaglia;
- linea Genova - La Spezia: Moneglia;
- Nodo di Torino: Torino P.N.;
- Nodo di Roma: Pontegaleria;
- Nodo di Genova: Genova MM US Limbania;
- Nodo di Bologna: Posto uscita macchine D.L.;
- linea Ragusa - Modica: Ragusa I.;
- linea Sulmona - L'Aquila: Fagnano C., S.Demetrio de' V.;
- linea Foligno - Perugia: Assisi, Bastia;
- linea Potenza - Grassano: Vaglio Basilicata, Trivigno, Brindisi di M., Campomaggiore;
- linea Caltanissetta - Canicattì: S. Cataldo, Serradifalco.

G) *INTERVENTI AI PASSAGGI A LIVELLO*

Soppressione di 112 passaggi a livello e automazione di 176 passaggi a livello con conseguente eliminazione di 86 posti di guardia.

FERROVIE DELLO STATO
SOCIETÀ DI TRASPORTI E SERVIZI PER AZIONI

STATO PATRIMONIALE E CONTO ECONOMICO RELATIVI ALL'ESERCIZIO CHIUSO IL 31 DICEMBRE 1999

Ferrovie dello Stato Società di Servizi e Trasporti per Azioni

Stato Patrimoniale Attivo	*31/12/1999*	*31/12/1998*	*Differenze*
A. CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	0	0	0
(di cui già richiamati)	0	0	0
B. IMMOBILIZZAZIONI			
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI			
1. Costi di impianto e di ampliamento	0	0	0
2. Costi di ricerca, sviluppo e di pubblicità	8.527.818.715	49.071.721.779	(40.543.903.064)
3. Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	0	0	0
4. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	62.715.304.000	37.875.260.454	24.840.043.546
5. Avviamento	0	0	0
6. Immobilizzazioni in corso e acconti	166.350.358.482	121.573.547.113	44.776.811.369
7. Altre	176.727.557.416	34.799.955.027	141.927.602.389
Totale I	414.321.038.613	243.320.484.373	171.000.554.240
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
1. Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale	57.083.449.762.240	53.648.855.774.879	3.434.593.987.361
2. Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario	11.563.110.268.966	11.621.800.791.800	(58.690.522.834)
3. Attrezzature industriali e commerciali	309.767.709.552	336.285.690.624	(26.517.981.072)
4. Altri beni	140.114.389.673	141.261.587.686	(1.147.198.013)
5. Immobilizzazioni in corso e acconti	10.876.739.012.795	14.416.736.202.528	(3.539.997.189.733)
Totale II	79.973.181.143.226	80.164.940.047.517	(191.758.904.291)
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
1. Partecipazioni in:			
a) Imprese controllate	866.328.737.031	862.826.313.155	3.502.423.876
b) Imprese collegate	163.453.114.873	163.195.380.925	257.733.948
c) Imprese controllanti	0	0	0
d) Altre imprese	288.853.419.423	317.496.076.428	(28.642.657.005)
2. Crediti:			
a) verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio	6.683.600.497.639	6.447.693.749.159	235.906.748.480
	6.683.600.497.639	6.447.693.749.159	235.906.748.480
b) verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	0	0	0
c) verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	0	0	0
d) verso altri			
- esigibili entro l'esercizio	14.772.596.530	17.554.997.075	(2.782.400.545)
- esigibili oltre l'esercizio	88.237.597.520	96.178.965.492	(7.941.367.972)
	103.010.194.050	113.733.962.567	(10.723.768.517)
3. Altri titoli	0	0	0
4. Azioni proprie	0	0	0
5. Impieghi del Fondo pensioni (art. 210 e seg. DPR 20/12/1973, n. 1092)	214.714.726	214.714.726	0
Totale III	8.105.460.677.742	7.905.160.196.960	200.300.480.782
Totale B) Immobilizzazioni	**88.492.962.859.581**	**88.313.420.728.850**	**179.542.130.731**
C. ATTIVO CIRCOLANTE			
I. RIMANENZE			
1. Materie prime, sussidiarie e di consumo	1.326.831.555.056	1.338.736.813.860	(11.905.258.804)
2. Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	0	0	0
3. Lavori in corso su ordinazione	59.132.376.333	1.187.402.189	57.944.974.144
4. Prodotti finiti e merci	1.950.000.000	0	1.950.000.000
5. Acconti	1.787.644.240	1.867.589.240	(79.945.000)
6. Cespiti radiati da alienare	15.057.961.237	28.204.985.166	(13.147.023.929)

Ferrovie dello Stato Società di Servizi e Trasporti per Azioni

Stato Patrimoniale Attivo	*31/12/1999*	*31/12/1998*	*Differenze*
Totale I	1.404.759.536.866	1.369.996.790.455	34.762.746.411
II. CREDITI			
1. Verso clienti			
- esigibili entro l'esercizio	675.766.103.079	597.571.213.664	78.194.889.415
- esigibili oltre l'esercizio	0	17.725.975.070	(17.725.975.070)
	675.766.103.079	615.297.188.734	60.468.914.345
2. Verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio	317.033.211.106	168.684.813.889	148.348.397.217
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	-
	317.033.211.106	168.684.813.889	148.348.397.217
3. Verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio	20.871.752.564	70.706.469.495	(49.834.716.931)
- esigibili oltre l'esercizio	111.433.940	0	111.433.940
	20.983.186.504	70.706.469.495	(49.723.282.991)
4. Verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	0	0	0
5. Verso altri			
- esigibili entro l'esercizio	9.128.145.502.651	7.183.440.088.559	1.944.705.414.092
- esigibili oltre l'esercizio	1.544.430.233.941	1.125.191.554.393	419.238.679.548
	10.672.575.736.592	8.308.631.642.952	2.363.944.093.640
Totale II	11.686.358.237.281	9.163.320.115.070	2.523.038.122.211
III. ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI			
1. Partecipazioni in imprese controllate	0	0	0
2. Partecipazioni in imprese collegate	0	58.544.915.260	(58.544.915.260)
3. Partecipazioni in imprese controllanti	0	0	0
4. Altre partecipazioni	16.202.441.850	0	16.202.441.850
5. Azioni proprie	0	0	0
6. Altri titoli	0	0	0
Totale III	16.202.441.850	58.544.915.260	(42.342.473.410)
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE			
1. Depositi bancari e postali	308.864.701.733	557.538.546.925	(248.673.845.192)
2. Assegni	0	100.998.848	(100.998.848)
3. Denaro e valori in cassa	1.841.004.272	1.972.414.256	(131.409.984)
4. Conti correnti di Tesoreria	279.711.056.676	431.204.779.852	(151.493.723.176)
Totale IV	590.416.762.681	990.816.739.881	(400.399.977.200)
Totale C) Attivo circolante	**13.697.736.978.678**	**11.582.678.560.666**	**2.115.058.418.012**
D. RATEI E RISCONTI			
I Disaggi sui prestiti	0	0	0
II Altri ratei e risconti	2.011.225.145	380.891.626	1.630.333.519
Totale D) Ratei e risconti	**2.011.225.145**	**380.891.626**	**1.630.333.519**
TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)	**102.192.711.063.404**	**99.896.480.181.142**	**2.296.230.882.262**

Ferrovie dello Stato Società di Servizi e Trasporti per Azioni

Stato Patrimoniale Passivo	*31/12/1999*	*31/12/1998*	*Differenze*
A. PATRIMONIO NETTO			
I. CAPITALE	36.595.863.427.000	61.585.892.391.000	(24.990.028.964.000)
II. RISERVA DA SOVRAPREZZO AZIONI	0	0	0
III. RISERVE DI RIVALUTAZIONE	0	0	0
IV. RISERVA LEGALE	0	0	0
V. RISERVA PER AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO	0	0	0
VI. RISERVE STATUTARIE	0	0	0
VII. ALTRE RISERVE			
1. Riserva per trasformazione in S.p.A. art.15 D.L. n.333/92 convertito con modifica dalla legge n. 359/92	0	5.057.324.251.786	(5.057.324.251.786)
2. Contributi della CEE, di Enti pubblici e di terzi per incrementi patrimoniali	0	767.608.862.711	0 (767.608.862.711)
3. Versamenti dell'azionista sotto forma di autorizzazione a contrarre prestiti con rimborso a suo carico	0	0	0
4. Versamenti dell'azionista sotto forma di interventi finanziari diretti	0	0	0
5. Riserva ai sensi dell'art. 8 Legge n. 421/96	0	12.734.946.482.323	(12.734.946.482.323)
6. Versamento in conto futuri aumenti di capitale	0	0	0
7. Perdite ripianate in corso d'anno	0	1.905.184.996.437	(1.905.184.996.437)
8. Diverse	0		0
Totale VII Altre riserve	**0**	**20.465.064.593.257**	**(20.465.064.593.257)**
VIII. Rettifica del netto patrimoniale per costituzione Fondo di Ristrutturazione ex lege 448/98	0	(17.792.270.734.109)	17.792.270.734.109
IX. UTILI (PERDITE) A NUOVO	0	0	0
X. UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(2.851.175.968.882)	(2.438.329.509.941)	(412.846.458.941)
Totale A) Patrimonio Netto	**33.744.687.458.118**	**61.820.356.740.207**	**(28.075.669.282.089)**
B. FONDI PER RISCHI E ONERI			
1. Per trattamento di quiescenza e obblighi simili-Fondo Pensioni (art.210 e segg. del DPR 20/12/73 n.1092)	1.245.714.726	1.245.714.726	0
2. Per imposte	27.516.429.814	13.051.000.000	14.465.429.814
3. Fondo ristrutturazione industriale	947.726.517.996	1.141.751.467.695	(194.024.949.699)
4. Fondo di ristrutturazione ex legè 448/1998	46.787.331.884.658	16.049.112.324.598	30.738.219.560.060
5 Altri	3.274.581.980.351	3.258.074.815.691	16.507.164.660
Totale B) Fondi per rischi e oneri	**51.038.402.527.545**	**20.463.235.322.710**	**30.575.167.204.835**
C. TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO LAVORO SUBORDINATO	**6.627.838.147.469**	**6.612.366.722.537**	**15.471.424.932**
D. DEBITI			
1. Obbligazionari			
- esigibili entro l'esercizio	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	0	0	0
2. Obbligazioni convertibili			
- esigibili entro l'esercizio	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	0	0	0
3. Debiti verso banche			

Ferrovie dello Stato Società di Servizi e Trasporti per Azioni

Stato Patrimoniale Passivo	*31/12/1999*	*31/12/1998*	*Differenze*
- esigibili entro l'esercizio	0	90.188.478.360	(90.188.478.360)
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	0	90.188.478.360	(90.188.478.360)
4. Debiti verso altri finanziatori			
- esigibili entro l'esercizio	54.324.726.506	30.433.641.746	23.891.084.760
- esigibili oltre l'esercizio	193.507.145.548	225.787.191.052	(32.280.045.504)
	247.831.872.054	256.220.832.798	(8.388.960.744)
5. Acconti			
- esigibili entro l'esercizio	92.266.732.592	100.418.728.252	(8.151.995.660)
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	92.266.732.592	100.418.728.252	(8.151.995.660)
6. Debiti verso fornitori			
- esigibili entro l'esercizio	3.008.443.362.949	2.527.470.691.034	480.972.671.915
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	3.008.443.362.949	2.527.470.691.034	480.972.671.915
7. Debiti rappresentati da titoli di credito			
- esigibili entro l'esercizio	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	0	0	0
8. Debiti verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio	1.079.502.197.678	800.029.327.667	279.472.870.011
- esigibili oltre l'esercizio	7.066.537.933	6.904.510.276	162.027.657
	1.086.568.735.611	806.933.837.943	279.634.897.668
9. Debiti verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio	162.876.191.617	143.582.507.270	19.293.684.347
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	-
	162.876.191.617	143.582.507.270	19.293.684.347
10. Debiti verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	0	0	0
11. Debiti tributari			
- esigibili entro l'esercizio	378.624.297.326	1.697.821.450.303	(1.319.197.152.977)
- esigibili oltre l'esercizio	0	51.682.490.453	(51.682.490.453)
	378.624.297.326	1.749.503.940.756	(1.370.879.643.430)
12. Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- esigibili entro l'esercizio	153.112.133.247	163.073.517.531	(9.961.384.284
- esigibili oltre l'esercizio	295.166.665.000	307.533.332.000	(12.366.667.000
	448.278.798.247	470.606.849.531	(22.328.051.284
13. Altri debiti			
- esigibili entro l'esercizio	5.130.893.733.357	4.092.017.270.112	1.038.876.463.245
- esigibili oltre l'esercizio	37.845.142.449	204.181.122.031	(166.335.979.582
	5.168.738.875.806	4.296.198.392.143	872.540.483.663
Totale D) Debiti	**10.593.628.866.202**	**10.441.124.258.087**	**152.504.608.11**
E. RATEI E RISCONTI			
I Aggio su prestiti	0	0	(
II Altri ratei e risconti	188.154.064.070	559.397.137.601	(371.243.073.531
Totale E) Ratei e risconti	**188.154.064.070**	**559.397.137.601**	**(371.243.073.531**
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)	**102.192.711.063.404**	**99.896.480.181.142**	**2.296.230.882.26**

Ferrovie dello Stato Società di Servizi e Trasporti per Azioni

Conti d'Ordine	31/12/1999	31/12/1998	Differenze
1. BENI DI TERZI IN CONSEGNA			
1.1 Amministratori conto cauzione	0		
1.2 Materiale rotabile trasferito in proprietà a Eurofima a garanzia prestiti	3.669.002.034.750	4.581.359.128.350	(912.357.093.600)
1.3 Altri beni di terzi	55.704.348.284	54.900.549.284	803.799.000
Totale 1	**3.724.706.383.034**	**4.636.259.677.634**	(911.553.294.600)
2. IMPEGNI			
2.1 Titoli in consegna	0	0	0
2.2 Beni in leasing	55.427.664	62.217.123	(6.789.459)
2.3 Garanzie su prestiti contratti dalle controllate	2.385.452.000.000	1.000.000.000.000	1.385.452.000.000
Totale 2	**2.385.507.427.664**	**1.000.062.217.123**	**1.385.445.210.541**
3. RISCHI			
3.1 Fidejussioni	3.533.179.600	2.869.327.600	663.852.000
3.2 Avalli	0	0	0
3.3 Altre garanzie personali	21.328.438.500	21.328.438.500	0
3.4 Altre garanzie reali	0	0	0
3.5 Altri rischi	0	0	0
Totale 3	**24.861.618.100**	**24.197.766.100**	**663.852.000**
4. ALTRI CONTI D'ORDINE			
4.1 Fonti di finanziamento previste nel contratto di programma da realizzare e contributi diversi per investimenti	**35.850.064.984.826**	**40.554.937.986.991**	**(4.704.873.002.165)**
4.1.1 Somme da ricevere dallo Stato	25.873.000.000.000	33.263.000.000.000	(7.390.000.000.000)
4.1.2 Somme residue a fine esercizio per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi	9.977.064.984.826	7.291.937.986.991	2.685.126.997.835
4.2 Impieghi delle somme di cui al punto 4.1, previsti dal contratto di programma e da norme che prevedono il finanziamento pubblico degli investimenti ferroviari	**35.850.064.984.826**	**40.554.937.986.991**	**(4.704.873.002.165)**
4.2.1 Investimenti da realizzare	35.349.982.429.890	39.653.430.722.131	(4.303.448.292.241)
4.2.2 Ristrutturazione industriale	500.082.554.936	901.507.264.860	(401.424.709.924)
4.2.3 Mantenimento in efficienza infrastruttura	0	0	0
4.3 Fondo di solidarietà	35.052.174.696	34.673.215.393	378.959.303
4.4 Fonti di finanziamento da provvedere non ricomprese nel Contratto di programma, ma stabilite con leggi	12.800.000.000.000	12.800.000.000.000	0
4.5 Debiti imputati al Ministero del Tesoro ai sensi della legge n. 662/96	25.668.233.216.567	27.996.619.377.070	(2.328.386.160.503)
4.6 Valore nozionale prestiti ristrutturati	3.500.000.000.000	8.746.435.927.495	(5.246.435.927.495)
Totale 4 (esclusa voce 4.2)	**77.853.350.376.089**	**90.132.666.506.949**	**(12.279.316.130.860)**
TOTALE CONTI D'ORDINE	**83.988.425.804.887**	**95.793.186.167.806**	**(11.804.760.362.919)**

Ferrovie dello Stato Società di Servizi e Trasporti per Azioni

Conto Economico	1999	1998	Differenze
A. VALORE DELLA PRODUZIONE			
1. RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI			
a) Prodotti del traffico viaggiatori			
- Clientela ordinaria	3.627.112.361.616	3.475.426.872.587	151.685.489.029
- Contratto di servizio pubblico con Enti pubblici territoriali	12.647.368.278	13.641.050.195	(993.681.917)
b) Prodotti del traffico merci e poste	1.320.407.660.302	1.442.847.213.299	(122.439.552.997)
c) Contratto di servizio pubblico con lo Stato	2.927.400.000.000	2.924.300.000.000	3.100.000.000
d) Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	595.770.330.638	552.953.350.257	42.816.980.381
Totale 1	**8.483.337.720.834**	**8.409.168.486.338**	**74.169.234.496**
2. VARIAZIONI DELLE RIMANENZE DI PRODOTTI IN CORSO DI LAVORAZIONE, SEMILAVORATI E FINITI	0	0	0
3. VARIAZIONE DEI LAVORI IN CORSO SU ORDINAZIONE	57.944.974.144	(6.024.780.803)	63.969.754.947
4. INCREMENTI DI IMMOBILIZZAZIONI PER LAVORI INTERNI	1.119.018.754.299	1.002.980.366.874	116.038.387.425
5. ALTRI RICAVI E PROVENTI			
a) contributi in conto esercizio			
- Ai sensi dei Regolamenti CEE	2.770.000.000.000	3.275.700.000.000	(505.700.000.000)
- Altri	49.744.235.585	16.016.760.857	33.727.474.728
b) Utilizzo fondo ristrutturazione ex legge 448/98	1.886.273.753.147	1.743.158.409.511	143.115.343.636
c) altri ricavi e proventi	246.480.347.198	1.023.044.121.035	(776.563.773.837)
Totale 5	**4.952.498.335.930**	**6.057.919.291.403**	**(1.105.420.955.473)**
Totale A) Valore della produzione	**14.612.799.785.207**	**15.464.043.363.812**	**(851.243.578.605)**
B. COSTI DELLA PRODUZIONE			
6. PER MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	1.316.297.316.718	1.242.533.018.867	73.764.297.851
7. PER SERVIZI	2.557.569.430.337	2.384.901.318.865	172.668.111.472
8. PER GODIMENTO BENI DI TERZI	212.873.989.205	246.382.057.277	(33.508.068.072)
9. PER IL PERSONALE			
a) salari e stipendi	6.624.285.478.484	6.751.120.525.574	(126.835.047.090)
b) oneri sociali	1.650.430.413.091	1.661.199.795.573	(10.769.382.482)
c) trattamento di fine rapporto	594.456.064.092	602.098.680.489	(7.642.616.397)
d) altri costi	14.666.544.996	18.905.355.107	(4.238.810.111)
	8.883.838.500.663	9.033.324.356.743	(149.485.856.080)
10. AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI			
a) ammortamento immobilizzazioni immateriali	84.622.851.213	69.135.770.675	15.487.080.538
b) ammortamento immobilizzazioni materiali	3.519.063.894.093	3.309.526.426.242	209.537.467.851
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	89.477.165.776	338.710.950.688	(249.233.784.912)
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	100.424.538.310	36.097.839.075	64.326.699.235
	3.793.588.449.392	3.753.470.986.680	40.117.462.712
11. VARIAZIONI DELLE RIMANENZE DI MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	(26.550.312.171)	39.717.501.228	(66.267.813.399)
12. ACCANTONAMENTI PER RISCHI	379.587.947.520	451.282.828.635	(71.694.881.115)
13. ALTRI ACCANTONAMENTI	10.662.958.491	123.827.030.673	(113.164.072.182)
14. ONERI DIVERSI DI GESTIONE	196.398.754.286	189.247.573.426	7.151.180.860
Totale B) Costi della produzione	**17.324.267.034.441**	**17.464.686.672.394**	**(140.419.637.953)**
Differenza tra valore e costi della produzione	**(2.711.467.249.234)**	**(2.000.643.308.582)**	**(710.823.940.652)**
C. PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
15. PROVENTI DA PARTECIPAZIONI			
- in imprese controllate e collegate	859.531.492	196.256.946	663.274.546
- in altre imprese	3.393.276.016	3.302.713.440	90.562.576
Totale 15	**4.252.807.508**	**3.498.970.386**	**753.837.122**
16. ALTRI PROVENTI FINANZIARI			

Ferrovie dello Stato Società di Servizi e Trasporti per Azioni

Conto Economico	1999	1998	Differenze
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:			
- da imprese controllate e collegate	0	0	0
- da controllanti	0	0	0
- da altri	3.246.592.130	3.514.016.382	(267.424.252)
	3.246.592.130	3.514.016.382	(267.424.252)
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	0	796.887	(796.887)
c) da titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	12.229.526.573	0	12.229.526.573
d) proventi diversi dai precedenti:			
- da imprese controllate e collegate	2.749.066.004	3.815.538.698	(1.066.472.694)
- da controllanti	0	0	0
- da altri	97.364.493.755	113.276.392.511	(15.911.898.756)
	100.113.559.759	117.091.931.209	(16.978.371.450)
Totale 16	**115.589.678.462**	**120.606.744.478**	**(5.017.066.016)**
17. INTERESSI ED ALTRI ONERI FINANZIARI			
- verso imprese controllate e collegate	11.090.038.792	13.123.517.857	(2.033.479.065)
- verso controllanti	0	0	0
- verso altri			
- su debiti obbligazionari	0	0	0
- su debiti verso Istituti finanziari	34.250.206.129	47.822.694.099	(13.572.487.970)
- oneri finanziari diversi	94.169.792.027	317.903.035.764	(223.733.243.737)
Totale 17	**139.510.036.948**	**378.849.247.720**	**(239.339.210.772)**
Totale C) Proventi e oneri finanziari	**(19.667.550.978)**	**(254.743.532.856)**	**235.075.981.878**
D. RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE			
18. RIVALUTAZIONI			
a) di partecipazioni	0	0	0
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
c) di titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
Totale 18	0	0	0
19. SVALUTAZIONI			
a) di partecipazioni	36.164.002.734	42.260.758.913	(6.096.756.179)
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
c) di titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
Totale 19	**36.164.002.734**	**42.260.758.913**	**(6.096.756.179)**
Totale D) Rettifiche di valore	**(36.164.002.734)**	**(42.260.758.913)**	**6.096.756.179**
E. PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
20. PROVENTI STRAORDINARI			
- plusvalenze da alienazioni	51.309.970.690	83.822.673.229	(32.512.702.539)
- contributi per ristrutturazione industriale (esodi anticipati)	194.024.949.699	30.449.200.155	163.575.749.544
- altri proventi	374.814.684.743	1.628.939.404.016	(1.254.124.719.273)
Totale 20	**620.149.605.132**	**1.743.211.277.400**	**(1.123.061.672.268)**
21. ONERI STRAORDINARI			
- minusvalenze da alienazioni	22.603.479.961	17.896.675.994	4.706.803.967
- imposte relative ad esercizi precedenti	2.683.938.096	3.532.468.414	(848.530.318)
- costi per esodi anticipati	194.024.949.699	30.449.200.155	163.575.749.544
- altri oneri	204.714.403.312	1.508.164.964.319	(1.303.450.561.007)
Totale 21	**424.026.771.068**	**1.560.043.308.882**	**(1.136.016.537.814)**
Totale E) Partite straordinarie	**196.122.834.064**	**183.167.968.518**	**12.954.865.546**

Ferrovie dello Stato Società di Servizi e Trasporti per Azion

Conto Economico	1999	1998	Differenz
Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D+/-E)	**(2.571.175.968.882)**	**(2.114.479.631.833)**	**(456.696.337.049**
22. IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO	**(280.000.000.000)**	**(323.849.878.108)**	**43.849.878.10**
Utile/(Perdita) di esercizio	**(2.851.175.968.882)**	**(2.438.329.509.941)**	**(412.846.458.941**

FERROVIE DELLO STATO
SOCIETÀ DI TRASPORTI E SERVIZI PER AZIONI

NOTA INTEGRATIVA AL BILANCIO CHIUSO IL 31 DICEMBRE 1999

Ferrovie dello Stato Società di Trasporti e Servizi per Azioni

Sede in Roma Piazza della Croce Rossa, 1

Nota integrativa

al bilancio chiuso il 31/12/1999

SEZIONE 1

Contenuto e forma del bilancio

La Ferrovie dello Stato S.p.A. ha in affidamento la concessione del servizio ferroviario di trasporto pubblico, integrato e/o sostituito con qualsiasi altro mezzo di trasporto terrestre, l'esercizio del servizio di trasporto pubblico via mare e la progettazione e costruzione di nuove linee, nonché il potenziamento e l'ammodernamento di quelle esistenti, in forza dell'atto di concessione emanato con DM Trasporti n. 225 T del 26/11/1993.

La società opera nel settore dei trasporti anche mediante società controllate e collegate. A questo riguardo si segnala che, sin dal 1994, la società presenta il suo bilancio consolidato che evidenzia un patrimonio netto di gruppo di 33.581.171 milioni ed una perdita consolidata di gruppo di 2.879.948 milioni.

Il bilancio di esercizio, che sottoponiamo alla Vostra approvazione, è costituito da: Stato Patrimoniale, Conto Economico e Nota integrativa; quest'ultima comprende il rendiconto finanziario dell'esercizio, nonché l'analisi delle variazioni intervenute nel Patrimonio Netto. In allegato alla nota integrativa è riportato l'elenco dei debiti trasferiti allo Stato in data 31-12-1996 (ai sensi dell'art.2, comma 12 della legge 23 dicembre 1996, n. 662), per i quali la società continua a svolgere le incombenze amministrative.

Per quanto riguarda ulteriori dati sui rapporti con imprese controllate, collegate, nonché per i fatti di rilievo avvenuti nel corso dell'esercizio e dopo la chiusura dello stesso e per le indagini giudiziarie in corso, si fa rinvio a quanto indicato nella relazione sulla gestione (B.2 - B.3 - B.4 - B.5).

Vengono infine presentati, a fini comparativi, lo Stato Patrimoniale ed il Conto Economico dell'esercizio 1998.

SEZIONE 2

Introduzione ai criteri di redazione del bilancio

Il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 1999, del quale la presente nota integrativa costituisce parte integrante, è stato redatto nel rispetto degli articoli 2423 e seguenti del Codice Civile e delle applicabili norme speciali. Talune riclassificazioni operate nell'esercizio 1999 nelle voci del conto economico e dello stato patrimoniale, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica della Società, sono state operate anche sui saldi dell'esercizio precedente, al fine di permettere la omogenea comparabilità dei singoli valori.

Occorre peraltro sottolineare che la normativa speciale che disciplina i servizi di trasporto pubblico nonché il complesso processo di trasformazione/ristrutturazione del previgente ente pubblico in società per azioni contiene elementi peculiari che hanno prodotto effetti nella formazione del bilancio d'esercizio, oltre a richiedere l'aggiunta di specifiche voci alla struttura dello stato patrimoniale e del conto economico ai sensi dell'art.2423/ter, 3° comma del Codice Civile.

In particolare l'art.15, comma 2, del D.L. 11 luglio 1992 n. 333, convertito dalla legge 8 agosto 1992 n° 359, come da ultimo modificato dal D.L. 21 giugno 1993 n° 198, convertito dalla legge 9 agosto 1993 n° 292, prevedeva che il patrimonio iniziale delle società per azioni derivanti dalle particolari trasformazioni degli enti pubblici economici dovesse essere determinato dal Ministero del Tesoro sulla base sia dei rispettivi ultimi bilanci, sia di apposite proposte di rettifica dei valori dell'attivo e del passivo, da parte dei Consigli di Amministrazione. Gli effetti delle citate operazioni sono state ampiamente formulate nel bilancio chiuso al 31 dicembre 1994.

Ai sensi dell'art.2 comma 12 della legge 23.12.1996 n. 662, si è provveduto, a fine esercizio 1996, ad imputare allo Stato i debiti per prestiti e mutui contratti dalle F.S. con ammortamento a totale carico dello Stato. Tuttavia, essendo state affidate alla società le incombenze amministrative relative al servizio dei prestiti, l'importo del debito residuo è appostato nei conti d'ordine, mentre in allegato al bilancio è riportato l'elenco dettagliato dei debiti ancora in essere.

Il comma 5 dell'art.43 della legge 23 dicembre 1998, n.448 stabilisce: *«5. In attesa che vengano definiti gli assetti del settore ferroviario in attuazione del decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 277, e che, conseguentemente, il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica disponga la valutazione del ramo d'azienda "Gestione dell'infrastruttura" ai sensi dell'articolo 55 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, la società Ferrovie dello Stato Spa è autorizzata a costituire, a valere sul proprio netto patrimoniale, un fondo di ristrutturazione di importo pari al valore netto dell'infrastruttura risultante dal bilancio al 31 dicembre 1997.».*

In attuazione di questa disposizione, come meglio descritto nel commento alla voce, è stato costituito un apposito fondo da utilizzarsi con le modalità definite dall'Assemblea Ordinaria del 14 giugno 1999.

Da ultimo si segnala che, nell'ambito del processo di societarizzazione in corso, in esecuzione dell'accordo con le SBB firmato il 2 febbraio 2000, di cui si è riferito nella relazione sulla gestione, è previsto il conferimento del ramo d'azienda merci ad una società a capitale paritetico FS e SBB. Tale ramo le cui attività sono costituite prevalentemente dal materiale rotabile è oggetto di valutazione da

parte di un perito nominato dal Tribunale di Roma. Le eventuali minusvalenze che in base a tale perizia dovessero emergere dal conferimento saranno contabilizzate quando, su questa base, saranno quantificabili utilizzando, se autorizzato dall'Assemblea, il Fondo di ristrutturazione

SEZIONE 3

Criteri di valutazione

I criteri di valutazione sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio dell'esercizio precedente.

Ai sensi dell'art.10 della legge n. 72 del 13/03/1983, precisiamo che non sono state effettuate rivalutazioni monetarie ed economiche, né si è derogato a quanto indicato negli articoli 2423 e 2423 bis del Codice Civile.

Qui di seguito si elencano i principali criteri di valutazione adottati.

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte al costo di acquisto o produzione interna comprensivo di oneri accessori. Gli importi sono esposti al netto delle quote di ammortamento, che sono calcolate in misura costante in funzione della residua possibilità di utilizzazione del bene.

I costi di ricerca e sviluppo, se di accertata utilità pluriennale, vengono iscritti all'attivo, tra le immobilizzazioni immateriali, con il consenso del Collegio Sindacale e ammortizzati in relazione alla loro residua possibilità di utilizzazione.

Fra le immobilizzazioni immateriali sono appostati anche i contributi in conto interessi di pertinenza della controllata TAV ai sensi della convenzione fra le due Società. Tale classificazione dei contributi è da ricollegare al fatto che i benefici economici che deriveranno ad FS si realizzeranno solo quando le linee ad Alta Velocità che la TAV sta costruendo saranno produttive di reddito.

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto o di costruzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili, al netto degli ammortamenti.

Per i beni rivenienti dall'ex Ente di Stato il costo è rappresentato dal valore ad essi attribuito in sede di rideterminazione del patrimonio netto iniziale della società, ai sensi della citata legge n. 292/93 di conversione dei precedenti decreti.

Pur nell'evolversi delle prospettive di redditività dell'infrastruttura, non si è ritenuto, come già nel precedente esercizio, di apportare rettifiche ai valori dell'infrastruttura stessa come sopra determinati in attesa che vengano compiutamente definiti i futuri assetti societari e con essi tali prospettive di redditività e in quanto la rideterminazione di tali valori, in conformità dell'art.55 della legge 449/97, dovrà essere effettuata sulla scorta di una valutazione del ramo d'azienda «Gestione dell' Infrastruttura», tuttora da disporre da parte del Ministero del Tesoro. Ciò tenuto anche conto che, nelle

more, è stato costituito il Fondo ristrutturazione previsto dall'art.43 della legge n.448/98 che rappresenta una cautela di bilancio a fronte, in particolare, dei valori di carico dell'infrastruttura.

Gli ammortamenti sono stati calcolati in modo sistematico e costante sulla base delle aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico - tecnica stimata dei cespiti. Nell'anno di acquisizione o di costruzione è applicata una aliquota pari al 50% della aliquota ordinaria, salvo che per gli immobili, ai quali si applica sempre l'aliquota ordinaria.

Le quote annuali di ammortamento utilizzate sono le seguenti:

Terreni e fabbricati	
Terreni patrimoniali	0,0%
Fabbricati civili strumentali	2,0%
Fabbricati industriali	2,0%
Fabbricati civili non strumentali	1,5%
Parcheggi	1,5%
Infrastrutture ferroviarie e portuali	
Terreni strumentali	0,5%
Corpo stradale	2,0%
Impianti di trazione elettrica	2,5%
Sovrastruttura linea	5,0%
Impianti di sicurezza e segnalamento	6,0%
Impianti di telecomunicazione e telematici	2,5%
Linee a fibre ottiche	3,3%
Impianti di illuminazione	4,0%
Meccanismi fissi e speciali	6,0%
Costruzioni leggere	2,0%
Impianti idrici	2,5%
Impianti di depurazione	2,5%
Impianti fissi per navi traghetto	0,5%
Sorta tecnica per impianti tecnologici	6,0%
Scorta tecnica per impianti di armamento	2,0%
Materiale rotabile e navi traghetto	
Materiale rotabile ante 1986	6,67%
Materiale rotabile dal 1986	5,00%
Manutenzione incrementativa	20,0%
Scorta tecnica per materiale rotabile	5,0%
Navi traghetto	7,5%
Scorta tecnica per navi traghetto	7,5%
Impianti industriali	
Impianti officina	2,5%
Magazzini industriali	2,0%
Attrezzatura industriale	
Mezzi circolanti su strada	7,5%
Macchinari e attrezzatura	10,0%
Mezzi di carico	10,0%
Impianti di comunicazione	25,0%
Altri beni	
Autoveicoli	20,0%
Mobili e arredi	12,0%
Macchine d'ufficio ordinarie	12,0%
Macchine d'ufficio elettroniche	18,0%
Telefoni cellulari	20,0%
Impianti specifici mense e ferrotel	12,0%
Attrezzature mense e ferrotel	25,0%

Impianti generici mense e ferrotel	8,0%
Attrezzatura varia e minuta	12,0%
Apparecchiatura sanitaria	12,5%

Le spese di manutenzione delle immobilizzazioni materiali vengono imputate al Conto Economico quando sostenute, salvo quelle aventi natura incrementativa, che vengono capitalizzate.

Per quanto attiene, in particolare, il materiale rotabile, i costi per lavori di manutenzione straordinaria sono rilevati come segue:

- il costo dei lavori di totale ricostruzione, che intervengono indicativamente al ventesimo anno di vita del cespite, è portato ad incremento dei beni ed è ammortizzato per la durata di vita residua utile stimata in venti anni;
- i costi dei lavori di manutenzione incrementativa orientata al costante aggiornamento tecnologico, che intervengono a scadenze più brevi, sono iscritti nell'ambito della categoria "materiale rotabile" e sono ammortizzati in cinque anni;

Nelle immobilizzazioni materiali sono comprese le scorte tecniche che sono valutate ed ammortizzate con gli stessi criteri dei cespiti cui afferiscono.

Immobilizzazioni finanziarie - Partecipazioni

Le partecipazioni sono valutate al costo, rettificato ove necessario per perdite permanenti di valore; tale minor valore non è mantenuto se negli esercizi successivi vengono meno le ragioni della rettifica effettuata. Le partecipazioni per le quali siano in atto scelte strategiche di cessione, sono trasferite all'attivo circolante al minore tra il valore iscritto in bilancio ed il presunto valore di realizzo.

Crediti e debiti

I crediti di qualsiasi natura sono iscritti al valore nominale, ricondotto al presumibile valore di realizzo attraverso apposito fondo svalutazione crediti portato a diretta diminuzione degli stessi.

I debiti sono esposti al loro valore nominale.

I debiti e crediti in valuta dei Paesi non aderenti all'Euro, tutti di natura commerciale, sono espressi al cambio del giorno di effettuazione delle rispettive operazioni; tuttavia la conversione al cambio di fine esercizio non avrebbe dato luogo ad apprezzabili differenze. Si ricorda che, al 31-12-1998, i debiti e i crediti nelle valute aderenti all'UME sono stati convertiti applicando i tassi fissi di conversione e le differenze cambio che ne sono emerse sono state imputate a conto economico.

I debiti nei confronti dei ferrovieri in pensione a seguito della riliquidazione della indennità di buonuscita, da effettuare ai sensi della legge n. 87/1994, non sono appostati in quanto, come previsto dalla citata legge, l'indennità stessa viene interamente rimborsata da parte del Tesoro.

I debiti per ferie maturate e non godute dal personale alla chiusura dell'esercizio riflette una stima di quanto da erogarsi a titolo di emolumenti ed oneri riflessi nel periodo di godimento delle ferie.

Rimanenze

Le giacenze di magazzino, costituite per la parte preponderante da pezzi di ricambio per la manutenzione di materiale rotabile e infrastruttura, sono valutate al costo medio ponderato o, se minore, al relativo valore di mercato. Al passivo è iscritto un fondo cautelativo a fronte delle presumibili perdite di valore dei materiali a lenta movimentazione nel loro complesso.

I lavori in corso su ordinazione sono valutati al costo specifico.

I cespiti radiati da alienare sono iscritti al minor valore tra il valore netto residuo da ammortizzare ed il presumibile valore di realizzo.

Titoli

Sono valorizzati al costo medio ponderato o, se minore, al valore di realizzazione desumibile dall'andamento del mercato.

Disponibilità liquide

Tali disponibilità sono iscritte al valore nominale; quelle in valuta estera sono adeguate al cambio di fine esercizio.

Ratei e risconti

Sono calcolati con il criterio della competenza economica e temporale in applicazione del principio di correlazione dei costi e dei ricavi in ragione di esercizio.

Contributi in conto impianti

I contributi in conto impianti ricevuti dallo Stato, da altri Enti pubblici, dalla UE e da altri, che nel 1998 venivano rilevati nei risconti passivi per essere imputati successivamente a conto economico in funzione dell'ammortamento dei cespiti cui si riferiscono, a decorrere dall'esercizio 1999 vengono portati direttamente in diminuzione delle *Immobilizzazioni in corso e acconti* quale riduzione del costo sostenuto per le stesse.

Questa diversa classificazione, ritenuta migliorativa, si è resa possibile a seguito del cambiamento del sistema informativo - contabile che consente di associare i contributi ricevuti alle commesse di investimento e al cespite interessato.

Negli esercizi precedenti al 1998 detti contributi venivano portati in aumento del patrimonio netto al momento dell'incasso

Fondi per rischi ed oneri

Tali fondi sono costituiti a fronte di oneri e perdite realisticamente prevedibili dei quali, alla chiusura dell'esercizio, sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza.

Fondi per trattamento di quiescenza - Fondo Pensioni

Si tratta di una *«Gestione Patrimoniale»* posta temporaneamente nel bilancio della Società in attesa della riforma del sistema previdenziale e pensionistico dei ferrovieri e destinata ad accogliere i flussi per il pagamento delle pensioni al personale ferroviario iscritto a tale regime.

La mancata iscrizione di una riserva matematica per le pensioni da corrispondere è motivata dal fatto che lo Stato, per legge, è tenuto a versare la differenza fra il flusso di pensioni pagate, da una parte, ed il flusso dei contributi a carico dei dipendenti e della Società e degli eventuali proventi finanziari generati dal Fondo, dall'altra.

La consistenza del patrimonio del Fondo è iscritta al valore nominale, cui si contrappongono gli impieghi, anch'essi iscritti al valore nominale, appostati, per la parte depositata presso la Cassa Depositi e Prestiti, tra le *"Immobilizzazioni finanziarie"* e, per il residuo, in altre voci delle attività.

Al riguardo si fa presente che l'art.43 della legge 23 dicembre 1999, n.488 (Legge finanziaria 2000) prevede la soppressione del Fondo e l'istituzione presso l'INPS di *«un apposito Fondo Speciale al quale è iscritto obbligatoriamente, con effetto dalla stessa data, tutto il personale dipendente dalla Ferrovie dello Stato Spa.»*.

Fondi per imposte

Accolgono gli stanziamenti a fronte di oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro.

Fondo per ristrutturazione industriale

Il fondo è stato costituito nel 1993, mediante rettifica del patrimonio netto ai sensi dell'art.15 del D.L. 333/92, convertito nella legge 359/92, per fronteggiare gli oneri di ristrutturazione originati dal processo di trasformazione, in conformità al Piano di impresa ed al Contratto di programma.

È esposto in bilancio al netto degli utilizzi.

Fondo di ristrutturazione ex lege 23 dicembre 1998, n. 448.

Trattasi del fondo costituito in applicazione del comma 5 dell'art.43 della legge n.448/1998, di cui si è in precedenza riferito nella Sezione 2

Altri fondi

Accolgono stanziamenti atti a fronteggiare oneri e rischi di diversa natura, come specificato nella descrizione della voce.

Trattamento di fine rapporto lavoro subordinato

Oltre al fondo per il trattamento di fine rapporto previsto dall'art.2120 del Codice Civile, e dovuto, a partire dall'1.1.1996, a tutto il personale FS, la voce include anche il fondo per *Indennità di buonuscita.*

Il Fondo indennità di buonuscita, costituito a seguito della soppressione dell'OPAFS, riflette il debito maturato nei confronti del personale per l'indennità di buonuscita dovuta per il periodo di

servizio prestato a tutto il 31.12.95. Poiché per accordo fra le parti sociali, il *Fondo Indennità di buonuscita* maturato al 31.12.1995 è rivalutato ogni anno conformemente ai commi 4 e 5 del predetto art.2120 del Codice Civile, l'importo di tale rivalutazione è altresì incluso nel fondo.

Il Fondo TFR esprime il debito, a tale titolo, nei confronti del personale calcolato in conformità alle disposizioni di legge e ai vigenti contratti di lavoro.

Costi, ricavi e contributi in conto esercizio

Sono esposti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza. I ricavi, i proventi, i costi e gli oneri sono iscritti al netto di eventuali resi, sconti, abbuoni e premi nonché delle imposte direttamente connesse alla vendita dei beni ed alla prestazione dei servizi. In particolare i ricavi del traffico merci sono al netto degli abbuoni concessi sotto forma di *"ristorni commerciali"*.

Fra gli *"oneri straordinari"* sono inclusi gli oneri sostenuti dalla Società in applicazione dei piani di ristrutturazione industriale previsti dal Piano di impresa e dal Contratto di programma; ad essi si contrappongono proventi straordinari per pari importo derivanti dall'utilizzo del fondo per ristrutturazione industriale.

L'utilizzo del *Fondo di Ristrutturazione ex lege 23 dicembre 1998, n. 448*, è iscritto nel valore della produzione, nei proventi finanziari e/o nei proventi straordinari a seconda della natura degli oneri di ristrutturazione che si intendono coprire mediante l'impiego del Fondo stesso.

Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito sono contabilizzate per competenza sulla base di una realistica previsione degli oneri d'imposta da assolvere in applicazione della vigente normativa fiscale.

Non sono stati rilevati i possibili futuri benefici d'imposta derivanti da differenze temporanee di imponibile e dalle perdite a nuovo in mancanza dei necessari requisiti di certezza circa il loro realizzo previsti dal principio contabile n. 25 emesso dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri.

SEZIONE 4: Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni

Nelle pagine che seguono, l'analisi delle voci di Stato Patrimoniale e di Conto Economico è espressa in milioni di lire, ove non altrimenti indicato.

STATO PATRIMONIALE: ATTIVO

IMMOBILIZZAZIONI

Immobilizzazioni immateriali

La posta ammonta a 414.321 milioni con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 1998 di 171.000 milioni.

Gli incrementi dell'anno ammontano complessivamente a 254.144 milioni, i decrementi (923 milioni) sono relativi a costi completamente ammortizzati.

Per una migliore classificazione sono stati, inoltre, inclusi in questa voce i costi per taluni lavori in corso che nell'esercizio 1998 erano inclusi fra le immobilizzazioni materiali in corso. La riclassifica di lire 49.750 milioni ha interessato, per un confronto omogeneo, anche i saldi dell'esercizio 1998.

Tutti i costi sono ammortizzati in cinque anni ad eccezione dei contributi in conto interessi riconosciuti alla TAV il cui ammortamento avrà inizio quando matureranno i ricavi sulle linee ad alta velocità attualmente in costruzione.

Nella tabella seguente sono evidenziate le movimentazioni intervenute nell'esercizio :

Tipologia	Costo					Ammortamenti					Valore di bilancio 1998	Valore di bilancio 1999
	Saldo 31 dic. 1998	Trasf. da LIC rettifiche e riclas-sifiche	Decre-menti	Incre-menti	Saldo 31 dic. 1999	Saldo 31 dic. 1998	Trasf., retti-fiche e riclas-sifiche	Cancel fondo per costi amm.ti	Del 1999	Saldo 31 dic. 1999		
Costi di ricerca, sviluppo, pubblicità												
Partecipazione al fondo consortile CESIT	10				10	10			0	10	0	0
costi di ricerca e sviluppo	248.490	921		186	249.597	199.418			41.651	241.069	49.072	8.528
	248.500	921		186	249.607	199.428			41.651	241.079	49.072	8.528
Diritti di brevetti	27				27	27				27	0	0
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili												
Licenze	510				510	204			102	306	306	204
Software	198.268	52.379	(18)		250.629	160.698	4	(18)	27.433	188.117	37.570	62.512
Realizzazione marchio FS	980				980	980				980	0	0
	199.758	52.379	(18)	0	252.119	161.882	4	(18)	27.535	189.403	37.876	62.716
Altre												
Migliorie su beni di terzi	29.209	63.421		301	92.931	23.790			15.436	39.226	5.419	53.705
Diverse	29380			93.642	123.022						29.380	123.022
Immobilizz.ni in corso e acconti	121.574	(114.334)	(905)	160.015	166.350						121.574	166.350
TOTALE	628.448	2.387	(923)	254.144	884.056	385.127	4	(18)	84.622	469.735	243.321	414.321

I valori appostati nella voce "costi di ricerca e sviluppo" si riferiscono essenzialmente a studi e progetti con utilità pluriennale. I costi per migliorie su beni di terzi si riferiscono ad opere realizzate da FS su beni comunali o del demanio. Le altre immobilizzazioni immateriali, sotto la voce "diverse" sono relative ai contributi in conto interessi riconosciuti a TAV, come previsto dalla vigente convenzione. Le immobilizzazioni in corso e acconti sono relativi a progetti, studi e software in corso di realizzazione.

Immobilizzazioni materiali

La posta ammonta a 79.973.181 milioni con una variazione in diminuzione rispetto all'esercizio 1998 di 191.759 milioni.

Le variazioni fra il 1998 ed il 1999 sono le seguenti:

Valore di carico al 31.12.99	112.195.666	
Ammortamenti e svalutazioni al 31.12.99	(32.222.485)	
	79.973.181	79.973.181
Valore di carico al 31.12.98	108.925.772	
Ammortamenti e svalutazioni al 31.12.98	(28.760.832)	
		80.164.940
Aumento (diminuzione)		(191.759)

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del *"Valore di carico"* (Tabella 1), degli *"Ammortamenti e svalutazioni"* (Tabella 2) e dei *"Valori netti di bilancio"* (Tabella 3).

Gli investimenti dell'esercizio sono per lo più relativi al rinnovamento e potenziamento del parco rotabili ed alla ristrutturazione della infrastruttura ferroviaria.

Gli incrementi dell'esercizio includono capitalizzazioni per manutenzioni cicliche sul materiale rotabile per lire 535.601 milioni.

Nella colonna "Dismissioni e decrementi" della Tabella 1 sono ricompresi anche i rotabili ed altri beni mobili radiati in attesa di alienazione rilevati tra le rimanenze; corrispondentemente nella colonna "Utilizzo fondi per dismissioni e decrementi" della Tabella 2 sono ricompresi gli utilizzi dei fondi relativi a beni dismessi e/o ceduti.

La voce immobilizzazioni in corso ed acconti comprende anche le anticipazioni versate per la fornitura di materiale rotabile e la realizzazione di opere ferroviarie.

Al 31 dicembre 1999 le immobilizzazioni materiali non risultano gravate da ipoteche o privilegi, con l'esclusione del materiale rotabile trasferito alla società Eurofima a garanzia dei prestiti e degli alloggi da alienare ai sensi della legge n. 560/93; per questi ultimi si evidenzia che sulla base di un piano di dismissione, in aderenza alla legge citata, è proseguita l'attività di vendita, avviata nel 1995, ai dipendenti aventi diritto.

Gli ammortamenti imputati nell'esercizio sono stati calcolati su tutti i cespiti ammortizzabili al 31 dicembre 1999, applicando le aliquote, ritenute rappresentative della vita economico-tecnica dei beni.

Per i beni già in esercizio, ancora inclusi nelle immobilizzazioni in corso in attesa di completare le necessarie formalità tecnico-amministrative, in luogo degli ammortamenti vengono effettuati corrispondenti stanziamenti nell'apposito fondo svalutazione. Tali stanziamenti, al momento del trasferimento di detti beni ai cespiti, vengono riallocati ai relativi fondi ammortamento.

Tabella 1

Valore di carico	Valori al 31-dic-98	Trasferimento dai lavori in corso, rettifiche e riclassifiche	Incrementi	Dismissioni e decrementi	Valori al 31-dic-99
1. Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale					
- terreni patrimoniali	851.299	4.017	265	(10.804)	844.777
- fabbricati civili	3.772.260	33.560		(121.425)	3.684.395
- fabbricati industriali	6.914.676	395.465		(14.011)	7.296.130
- infrastruttura ferroviaria e portuale	57.429.430	5.089.679		(24.713)	62.494.396
	68.967.665	5.522.721	265	(170.953)	74.319.698
2. Materiale rotabile, navi traghetto e impianti industriali					
- materiale rotabile	21.882.721	1.012.329	535.601	(124.970)	23.305.681
- navi traghetto	401.616	32.071		(572)	433.115
- impianti industriali	1.382.548	55.216		(45.115)	1.392.649
	23.666.885	1.099.616	535.601	(170.657)	25.131.445
3. Attrezzature industriali e commerciali					
- macchinari e attrezzatura	775.105		30.008	(1.347)	803.766
- mezzi di carico, scarico e trasp. interno	75.833		2.605	(131)	78.307
- impianti interni di comunicazione	27.929		780	(793)	27.916
	878.867	0	33.393	(2.271)	909.989
4. Altri beni					
- autoveicoli	79.432		8.829	(946)	87.315
- mobili e arredi	131.136		9.617	(705)	140.048
- macchine per ufficio	406.233		29.559	(11.114)	424.678
- telefoni cellulari	764		50	(18)	796
- attrezzature e impianti mense e ferr.	123.570		5.140	(1.212)	127.498
	741.135	0	53.195	(13.995)	780.335
5. Immobilizzazioni in corso e acconti					
- linee, impianti, fabbricati, materiali da impiegare e progetti diversi	12.745.048	(5.158.681)	2.360.823	(42.546)	9.904.644
- materiale rotabile	1.711.646	(999.493)	1.195.644	(42)	1.907.755
- navi traghetto	792	(32.070)	32.688		1.410
- anticipi a fornitori	213.734	(426.152)	387.095	(35.247)	139.430
- Contributi in conto impianti				(899.040)	(899.040)
	14.671.220	(6.616.396)	3.976.250	(976.875)	11.054.199
TOTALE GENERALE	108.925.772	5.941	4.598.704	(1.334.751)	112.195.666

Il trasferimento dai lavori in corso alle singole voci dei cespiti ammonta a 6.616.396 milioni.

Gli incrementi ammontano a 4.598.704 milioni e sono relativi principalmente a lavori di rinnovamento e potenziamento della linea ferroviaria (2.360.823 milioni) e potenziamento del parco rotabili (1.731.245 milioni).

Le dismissioni (435.711 milioni) si riferiscono:

- per quanto riguarda i fabbricati civili (121.425 milioni), prevalentemente a vendite di alloggi in applicazione dei piani di dismissione.
- per quanto riguarda il materiale rotabile (124.970 milioni), prevalentemente al trasferimento dello stesso ad una voce di capitale circolante in attesa di procedere alla vendita, in genere per rottamazione , nonché alla riduzione di valore per materiale rotabile sottoposto a lavori di totale ricostruzione, normalmente effettuata al 20° anno di vita. In questo caso il valore del cespite viene rideterminato sulla base del valore netto contabile al quale si aggiunge il costo di ricostruzione. Sul nuovo valore vengono calcolati gli ammortamenti.

Il decremento di lire 899.040 milioni dei contributi in conto impianti è relativo ai contributi ricevuti dalla U.E., dall'Agenzia del giubileo, e da altri enti pari, nel 1999, a 537.364 milioni e, nel 1998, a 361.676 milioni, che, come indicato in precedenza, al 31 dicembre 1998 erano stati contabilizzati tra i risconti passivi.

L'importo di cui sopra non include 799.145 milioni di contributi che risultano già deliberati dall'U.E. a dall'Agenzia del giubileo ma non ancora incassati al 31.12.1999.

Tabella 2

Ammortamenti e svalutazioni	Valori al 31-dic-98	Trasferimenti rettifiche e riclassifiche	Ammorta-menti e svalutazioni 1999	Utilizzo fondi per dismiss. e decrem.	Valori al 31-dic-99	Aliquote di ammortamento
1 . Terreni, fabbricati e infrastrut-tura ferroviaria e portuale						
- terreni patrimoniali						
- fabbricati civili	752.046	(256)	66.839	(22.909)	795.720	1,50%
- fabbricati industriali	1.545.478	1.684	145.610	(2.346)	1.690.426	2,00%
- infrastruttura ferroviaria e portuale - ammortamenti	13.021.284	150.439	1.580.636	(2.257)	14.750.102	0,50% - 6,00%
	15.318.808	151.867	1.793.085	(27.512)	17.236.248	
2 . Materiale rotabile, navi tra-ghetto e impianti industriali						
- materiale rotabile						
ammortamenti	11.158.707	1.337	1.562.378	(91.616)	12.630.806	5,00% - 20,00%
svalutazioni	193.838		16.500		210.338	
- navi traghetto	352.001		14.897	(285)	366.613	7,50%
- impianti industriali	340.539	21	34.565	(14.547)	360.578	2,00% - 2,50%
	12.045.085	1.358	1.628.340	(106.448)	13.568.335	
3 . Attrezzature industriali e commerciali						
- macchinari e attrezzatura	469.131	(175)	52.530	(1.055)	520.431	10,00%
- mezzi di carico, scarico e trasporto interno	48.453		5.753	(129)	54.077	7,50%
- impianti interni di comunicazione	24.997	(15)	1.519	(788)	25.713	25,00%
	542.581	(190)	59.802	(1.972)	600.221	
4 . Altri beni						
- autoveicoli	65.320	(7)	7.598	(879)	72.032	20,00%
- mobili e arredi	98.793	(104)	8.543	(598)	106.634	12,00%
- macchine da ufficio	335.679	(300)	29.567	(10.911)	354.035	12,00% - 18,00%
- telefoni cellulari	568		83	(15)	636	20,00%
- attrezzature, impianti, mense e ferrhotel	99.515	(77)	8.546	(1.100)	0 106.884	25,00%
	599.875	(488)	54.337	(13.503)	640.221	
Fondo svalutazione immobiliz-zazioni in corso e acconti						
- linee, impianti, fabbricati, materiali da impiegare e progetti diversi	232.595	(150.000)	72.977		155.572	
- anticipi a fornitori	21.888				21.888	
	254.483	(150.000)	72.977	0	177.460	
TOTALE GENERALE	**28.760.832**	**2.547**	**3.608.541**	**(149.435)**	**32.222.485**	

Il fondo svalutazione Lavori in corso di lire 232.595 milioni al 31.12.1998 si è decrementato relativamente ai beni trasferiti tra i cespiti per lire 150.000 milioni riclassificati tra gli ammortamenti dei beni stessi. Si è incrementato per svalutazioni operate nell'esercizio in relazione a beni non ancora trasferiti tra i cespiti (lire 50.000 milioni) e per una ulteriore svalutazione in relazione a rettifiche in via di definizione da apportare su talune commesse in corso di lavorazione. (lire 22.977 milioni).

Tabella 3: Valori netti di bilancio

Valori netti di bilancio per tipologia di cespiti	Valori di carico al 31-dic-98	Ammort. e svalutaz. 31-dic-98	Valore di bilancio 1998	Valori di carico al 31-dic-99	Ammort. e svalutaz. 31-dic-99	Valore di bilancio 1999
1 . Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale						
- terreni patrimoniali	851.299	0	851.299	844.777		844.777
- fabbricati civili	3.772.260	(752.046)	3.020.214	3.684.395	(795.720)	2.888.675
- fabbricati industriali	6.914.676	(1.545.478)	5.369.198	7.296.130	(1.690.426)	5.605.704
- infrastrutt. Ferroviaria e portuale	57.429.430	(13.021.284)	44.408.146	62.494.396	(14.750.102)	47.744.294
	68.967.665	(15.318.808)	53.648.857	74.319.698	(17.236.248)	57.083.450
2 . Materiale rotabile, navi traghetto e impianti industriali						
- materiale rotabile	21.882.721	(11.352.545)	10.530.176	23.305.681	(12.841.144)	10.464.537
- navi traghetto	401.616	(352.001)	49.615	433.115	(366.613)	66.502
- impianti industriali	1.382.548	(340.539)	1.042.009	1.392.649	(360.578)	1.032.071
	23.666.885	(12.045.085)	11.621.800	25.131.445	(13.568.335)	11.563.110
3 . Attrezzature industriali e Commerciali						
- macchinari e attrezzatura	775.105	(469.131)	305.974	803.766	(520.431)	283.335
- mezzi di carico, scarico e trasporto interno	75.833	(48.453)	27.380	78.307	(54.077)	24.230
- impianti interni di comunicazione	27.929	(24.997)	2.932	27.916	(25.713)	2.203
	878.867	(542.581)	336.286	909.989	(600.221)	309.768
4 . Altri beni						
- autoveicoli	79.432	(65.320)	14.112	87.315	(72.032)	15.283
- mobili e arredi	131.136	(98.793)	32.343	140.048	(106.634)	33.414
- macchine da ufficio	406.233	(335.679)	70.554	424.678	(354.035)	70.643
- telefoni cellulari	764	(568)	196	796	(636)	160
- attr., impianti, mense e ferrhotel	123.570	(99.515)	24.055	127.498	(106.884)	20.614
	741.135	(599.875)	141.260	780.335	(640.221)	140.114
	94.254.552	(28.506.349)	65.748.203	101.141.467	(32.045.025)	69.096.442
5 . Immobilizzaz.ni in corso e acconti						
- linee, impianti,fabbricati, materiali da impiegare e progetti diversi	12.745.048	(Svalutaz.) (232.595)	12.512.453	9.904.644	(155.572)	9.749.072
- materiale rotabile	1.711.646	0	1.711.646	1.907.755		1.907.755
- navi traghetto	792	0	792	1.410		1.410
- anticipi a fornitori	213.734	(21.888)	191.846	139.430	(21.888)	117.542
- contributi in conto impianti				(899.040)		(899.040)
	14.671.220	(254.483)	14.416.737	11.054.199	(177.460)	10.876.739
TOTALE GENERALE	**108.925.772**	**(28.760.832)**	**80.164.940**	**112.195.666**	**(32.222.485)**	**79.973.181**

Immobilizzazioni finanziarie

La posta ammonta a 8.105.461 milioni con una variazione in aumento rispetto all'esercizid 1998 di 200.300 milioni .

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni

La voce ammonta a 1.318.635 milioni con una variazione in diminuzione rispetto all'esercizio 1998 di 24.382 milioni.

La natura dei rapporti intercorrenti con le principali società controllate e collegate è analizzata nella relazione sulla gestione. Nelle pagine che seguono sono riportate le tabelle contenenti l'analisi delle partecipazioni e le variazioni intervenute nell'esercizio; i valori di bilancio, esposti in tali tabelle, sono al netto delle svalutazioni operate direttamente o attraverso accantonamenti al Fondo rettificativo per complessivi 82.477 milioni al 31/12/1998 e 93.622 milioni al 31/12/1999.

Analisi delle variazioni del valore di bilancio delle partecipazioni

(Tabella 1.a)

Società controllate	Valore di bilancio 31.12.98	Acquisti o sottoscri-zioni	Vendite	Altre Variazioni	Accanton. f.do svalut. e perdite	Valore di bilancio 31.12.99
Basictel		190				190
Efeso S.p.A. (1)	3.621				(126)	3.495
FS Cargo S.p.A.	151.820				(15.261)	136.559
Fercredit S.p.A.	17.500	13.000				30.500
Italferr S.p.A.	13.182	1.800				14.982
I.T.F. Italiana Trasporti Ferroviari S.r.l.	200					200
METROPOLIS S.p.A.	196.003	4.400				200.403
Passaggi S.p.A. (ex Nuova Logistica Integrata Srl)	500		(250)		(250)	-
SAP S.r.l. (1)	0			1.400	(1.400)	-
Sogin S.r.l.	80.000					80.000
T.A.V. S.p.A.	400.000					400.000
Totale controllate	862.826	19.390	(250)	1.400	(17.037)	866.329

(1) Società in liquidazione

(Tabella 1.b)

Società collegate	Valore di bilancio 31.12.98	Acquisti o sottoscri-zioni	Vendite	Altre Variazioni	Accanton. f.do svalut. e perdite	Valore di bilancio 31.12.99
Artesia		213				213
Bologna 2000 S.p.A.	64	250			(205)	109
Cisalpino AG	49.392					49.392
Ferrovie Nord Milano S.p.A.	44.652					44.652
ISFORT S.p.A.	2.020					2.020
Istituto Scientifico Breda S.p.A.	200					200
ITEF S.r.l.	7.428					7.428
Smafer S.p.A.	960					960
Sve Rail Italia A B	331					331
TSF S.p.A.	58.148					58.148
Totale collegate (b)	163.195	463	0	0	(205)	163.453

(Tabella 1.c)

Altre Imprese	Valore di bilancio 31.12.98	Acquisti o sottoscri-zioni	Vendite	Altre variazioni	Accanton. f.do svalut. e perdite	Valore di bilancio 31.12.99
BCC Bureau Central de Clearing	14					14
C.E.M.I.M. S.c.p.a.	0					-
Centro merci Orte S.p.A.	100					100
Consorzio Ferrovie Lombarde	50					50
Consorzio Napolipass	23					23
Consorzio Train	0	52				52
Eurofima S.p.A.	258.152					258.152
Gestione Servizi Interportuali S.r.l.	150					150
Groupe Systra	1.945					1.945
HIT RAIL B.V.	187					187
Intercontainer Interfrigo ICF	7.812					7.812
Interporti Merci Padova S.p.A.	613					613
Interporto A.Vespucci S.p.A.	250					250
Interporto Bergamo Montello S.p.A.	172					172
Interporto Bologna S.p.A.	395					395
Interporto Trento S.p.A.	53					53
Lingotto S.p.A. (1)	33.848		(1.706)	(32.142)		-
Metrebus (2)	22					22
Stretto di Messina S.p.A.	13.710	5.153				18.863
Totale altre partecipate (c)	317.496	5.205	(1.706)	(32.142)	0	288.853
TOTALE GENERALE (a)+(b)+(c)	1.343.517	25.058	(1.956)	(30.742)	(17.242)	1.318.635

(1) Società trasferita tra le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni
(2) In liquidazione

Il 1999 non ha registrato variazioni considerevoli nell'assetto della voce partecipazioni.

Le variazioni in aumento riguardano: la costituzione della Società Basictel (190 milioni) di cui F.S. detiene il 100% del capitale, l'acquisto delle azioni detenute da Crediop S.p.A. nelle società: Fercredit S.p.A. (13.000 milioni), Italferr S.p.A. (1.800 milioni) e Metropolis S.p.A. (4.400 milioni), il versamento a fondo perduto alla Società Sap, in liquidazione, (1.400 milioni), la partecipazione nel capitale della Società Artesia, costituita nel 1999 (213 milioni), la ricapitalizzazione della Società Bologna 2000 (250 milioni), la partecipazione al Consorzio Train (52 milioni), la partecipazione all'aumento del capitale sociale della Società Stretto di Messina S.p.A. (5.153 milioni).

Le altre variazioni riguardano la vendita del 50% del pacchetto azionario della Società Passaggi S.p.A. (250 milioni) a Grandi Stazioni S.p.A., la vendita di una quota detenuta della Società Lingotto S.p.A. alla Società Sicind S.p.A. (1.707 milioni) ed il trasferimento della restante quota di partecipazione della stessa tra le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni in attesa della vendita.

Analisi del Fondo Svalutazione partecipazioni

Società controllate, collegate e altre	Valore al 31.12.1998	Utilizzi 1999	Variazioni	Accantona-menti 1999	Valore al 31.12.1999
Controllate					
EFESO S.p.A. (1)	6.179			126	6.305
SAP S.r.l.	1.929			1.400	3.329
FS Cargo	25.827			15.261	41.088
Passaggi	0			250	250
Collegate					
Bologna 2000 S.p.A.	36			205	241
Altre					
Cemim	159				159
Interporto di Bergamo S.p.A.	69				69
Metrebus (1)	28				28
Stretto di Messina S.p.A.	268				268
Lingotto S.pa.	6.097		(6.097)		0
TOTALE	40.592	0	(6.097)	17.242	51.737

(1) Società in liquidazione.

Nel 1999 si è provveduto ad accantonare al fondo svalutazione partecipazioni le differenze tra la frazione di patrimonio netto di pertinenza FS e il valore di carico delle seguenti società: S.A.P. S.p.A. (1.400 milioni), Efeso S.p.A. (126 milioni), FS Cargo (15.261 milioni), Bologna 2000 (205 milioni) e Passaggi S.p.A. (250 milioni).

Le altre variazioni riguardano l'annullamento del fondo relativo alla Società Lingotto S.p.A. (6.097 milioni), trasferita tra le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni, in attesa del perfezionamento degli atti di compravendita, da stipulare con la Società Metropolis, nel corso del 2000.

Nel passivo tra i fondi per altri rischi ed oneri è iscritto un fondo di 3.225 milioni a fronte di perdite delle partecipate eccedenti il loro patrimonio netto. Tale fondo al 31.12.1998 ammontava a 502 milioni, e nel corso dell'esercizio si è incrementato per 2.723 milioni di cui 2.591 milioni attribuibili a Sap S.r.l. e 132 milioni a Passaggi S.p.A..

Confronto dei valori di bilancio con la frazione di patrimonio netto di pertinenza FS (Tabella 2)

Società controllate	Capitale Sociale	Utili (perdite) dell'es.	Patri-Monio Netto	% di partecipazione FS	Patr. netto di pertin. FS 1	Valore di bilancio 1999 2	Differenza 3 =(2)-(1)
Basictel	190		190	100,00%	190	190	0
Efeso S.p.A. (*)	10.000	(7.770)	3.566	98,00%	3.495	3.495	0
Fs Cargo S.p.A.	177.631	(15.261)	136.559	100,00%	136.559	136.559	0
Fercredit S.p.A.	25.000	5.150	35.407	90,00%	31.866	30.500	(1.366)
Italferr S.p.A.	14.186	5.401	36.713	98,41%	36.128	14.982	(21.146)
I.T.F. S.p.A.	200	(22)	167	100,00%	167	200	33
Metropolis S.p.A.	200.000	352	201.932	100,00%	201.932	200.403	(1.529)
Passaggi S.p.A.	500	(766)	(265)	50,00%	(133)	0	133
SAP S.r.l. (*)	1.930	(4.438)	(3.093)	100,00%	(3.093)	0	3.093
Sogin S.r.l.	30.000	598	74.957	55,00%	41.226	80.000	38.774
T.A.V. S.p.A.	400.000	(428)	416.677	100,00%	416.677	400.000	(16.677)
Totale					865.015	866.329	1.314

(*) Società in liquidazione

Società collegate	Capitale Sociale	Utili (perdite) dell'es.	Patri-monio netto	% di partecipazione FS	Patr. netto di pertin. FS	Valore di bilancio 1999	Differenza 3 = (2)-(1)
Artesia	426		426	50,00%	213	213	0
Bologna 2000 S.p.A.	700	-410	218	50,00%	109	109	0
Cisalpino AG	103.744	765	69.054	50,00%	34.527	49.392	14.865
Ferrovie Nord Milano S.p.A.	207.096	12.638	256.121	14,74%	37.752	44.652	6.900
Isfort S.p.A.	2.500	106	4.176	49,00%	2.046	2.019	(27)
Istituto Scientifico Breda S.p.A.	1.000	-1.120	2.483	20,00%	497	200	(297)
Itef S.p.A.	470	1.531	14.917	50,00%	7.459	7.428	(31)
Smafer S.p.A.	5.000	325	5.015	20,00%	1.003	960	(43)
Sve Rail Italia AB	678	233	1.377	50,00%	689	332	(357)
T.S.F. S.p.A.	149.099	20.899	170.803	39,00%	66.613	58.148	(8.465)
Totale					150.907	163.453	12.546
TOTALE controllate e collegate					1.015.922	1.029.782	13.860

La differenza fra valore di carico di Sogin S.r.l. e la corrispondente frazione di patrimonio netto della controllata è prevalentemente da ricondurre al maggior prezzo corrisposto all'atto dell'acquisto della partecipazione rispetto al patrimonio netto dell'epoca, differenza che trova tuttora giustificazione nelle potenzialità di reddito del Gruppo controllato.

Le differenze relative alla collegata Ferrovie Nord Milano, trovano similare origine e motivazione, mentre l'altra collegata Cisalpino A.G. non è stata svalutata in quanto esistono valide prospettive di recupero della redditività. La differenza fra valore di carico e la corrispondente frazione di patrimonio netto delle controllate SAP S.p.A. e Passaggi S.p.A. è stata accantonata al fondo rischi ed oneri.

Si indicano qui di seguito le informazioni complete sulla sede delle società controllate e collegate:

(Tabella 3)

Società controllate	
Basictel	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 - ROMA
Efeso S.p.A. (1)	Piazza della Croce Rossa , 1 * 00161 R O M A
FS Cargo S.p.A.	Via Savoia, 19 * 00198 R O M A
Fercredit Servizi Finanziari S.p.A.	Via Cassia , 11 * 00191 R O M A
Italferr S.p.A.	Via Marsala, 53 * 00185 R O M A
I.T.F. Italiana Trasporti Ferroviari S.r.l.	Piazza della Croce Rossa,1 ROMA
Metropolis Società per le Valorizzazioni e Diversificazioni Patrimoniali S.p.A.	Via Arno , 64 * 00198 R O M A
Passaggi S.p.A. (ex Nuova Logistica Integrata S.r.l.)	Via Savoia, 19 00198 R O M A
SAP S.r.l. (1)	Largo Arenula, 34 00186 ROMA
SOGIN S.r.l.	Viale dei Cadorna, 105 * 50129 F I R E N Z E
T.A.V. Treno Alta Velocita' S.p.A.	Via Mantova, 24 * 00198 R O M A
Società collegate	
Artesia	24 Rue de Londres 75009 PARIGI
Cisalpino A G	Bahnhof Strasse , 37 * GUMLIGEN - Berna
Ferrovie Nord Milano S.p.A.	Piazzale Cadorna, 14 * 20123 M I L A N O
Isfort S.p.A.	Via Di Villa Albani, 20 * 00198 R O M A
Itef S.r.l.	Via Donatori del Sangue, 100 * 20010 ARLUNO (MI)
Istituto Scientifico Breda S.p.A.	Viale Sarca, 336 * 20126 MILANO
Smafer Servizi Media Advertising Ferroviari S.p.A.	Via Paolo Bassi, 9 * 20124 MI L A N O
Sve Rail Italia AB	Gamia Brogatan 36/38 SE-111 20 STOCCOLMA
TS F Tele Sistemi Ferroviari S.p.A.	Via Giuseppe Galati, 71 * 00155 R O M A

(1) Società in liquidazione

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti

La posta ammonta a 6.786.610 milioni con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 1998 di 225.183 milioni.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso imprese controllate

Esigibili oltre l'esercizio successivo	31.12.99	31.12.98	Differenza
Finanziamenti:			
- Fercredit S.p.A.	15.000	15.000	-
- T.A.V. S.p.A.	6.668.600	6.432.694	235.906
Totale	6.683.600	6.447.694	235.906

Il credito verso Fercredit riguarda un finanziamento fruttifero della durata di 7 anni il cui rimborso decorre dall'1.6.2000.

I finanziamenti alla TAV sono infruttiferi e sono stati erogati sulla base della vigente Convenzione per la realizzazione del sistema Alta Velocità. Le erogazioni dell'anno sono state pari a 235.906 milioni. Il rimborso di tali finanziamenti è previsto oltre i cinque anni.

Crediti verso altri

Crediti per tipologia di debitore	31.12.99	31.12.98	Differenza
Esigibili entro l'esercizio successivo:			
Crediti verso il personale:			
- Contributi a carico del personale per riliquidazione indennità di buonuscita art. 2 L. 87/94	4.251	4.621	(370)
- Mutui ex OPAFS	10.521	12.934	(2.413)
Totale crediti esigibili entro l'esercizio successivo	14.772	17.555	(2.783)
Esigibili oltre l'esercizio successivo:			
Crediti verso il personale:			
- Mutui ex OPAFS	3.350	12.918	(9.568)
	3.350	12.918	(9.568)
Crediti verso altri:			
- Depositi cauzionali	16.383	16.742	(359)
- Altre società partecipate: HIT RAIL BV	2.078	2.078	0
- Credito v/Erario per acconto IRPEF su T.F.R.	66.137	64.151	1.986
- Crediti diversi	290	290	0
	84.888	83.261	1.627
Totale crediti esigibili oltre l'esercizio successivo	88.238	96.179	(7.941)
Totale generale	**103.010**	**113.734**	**(10.724)**

I crediti verso il personale includono la residua parte di contributi a carico del dipendente per la riliquidazione della indennità di buonuscita, quale è appostata nel relativo fondo. Il saldo residuo al 31.12.1999 di 4.251 milioni è relativo a recuperi ancora da effettuare tramite apposite trattenute mensili

I mutui ex OPAFS sono i residui crediti nei confronti del personale FS per mutui e prestiti concessi dal suddetto Ente e successivamente trasferiti alla Società per effetto della soppressione dello stesso.

Il credito nei confronti della partecipata Hit Rail BV concerne una ricapitalizzazione della stessa che, al 31/12/1999, non è stata ancora formalizzata.

Al 31.12.1999 i crediti verso l'Erario a titolo di acconto delle imposte da trattenere ai dipendenti all'atto della corresponsione del T.F.R. risultano pari a 66.137 milioni.

Impieghi del Fondo Pensioni c/o la Cassa DD.PP.

La voce in esame si riferisce agli impieghi del Patrimonio del Fondo Pensioni costituiti da depositi presso la Cassa Depositi e Prestiti. .

I relativi interessi sono imputati alla gestione del "Fondo Pensioni" e contribuiscono al finanziamento del pagamento delle pensioni.

La parte restante degli impieghi del patrimonio del Fondo pensioni (1.031 milioni) è iscritto nell'attivo circolante del bilancio.

ATTIVO CIRCOLANTE

Rimanenze

La posta ammonta a 1.404.760 milioni con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 1998 di 34.763 milioni.

Rimanenze	*31.12.99*	*31.12.98*	*Differenza*
Materie prime e sussidiarie	1.326.832	1.338.737	(11.905)
Lavori in corso su ordinazione	59.132	1.187	57.945
Prodotti finiti e merci	1.950	0	1.950
Acconti	1.788	1.868	(80)
Cespiti radiati da alienare	15.058	28.205	(13.147)
TOTALE	**1.404.760**	**1.369.997**	**34.763**

Le singole voci sono qui di seguito analizzate:

Materie prime, sussidiarie e di consumo

Rimanenze di materiali per:	*31.12.99*	*31.12.98*	*Differenza*
Uso comune	51.264	58.882	(7.618)
Navigazione	27.362	26.389	973
Armamento	179.849	224.575	(44.726)
Impianti elettrici	184.596	203.710	(19.114)
Materiale rotabile	745.203	660.474	84.729
Materiale in transito	43.645	24.644	19.001
Materiali destinati agli investimenti	96.897	121.160	(24.263)
Lavori in corso presso le officine c/scorte	7.180	18.903	(11.723)
	1.335.996	1.338.737	(2.741)
Fondo svalutazione	(9.164)	0	(9.164)
TOTALE	**1.326.832**	**1.338.737**	**(11.905)**

Il decremento delle rimanenze di 11.905 milioni è dovuto principalmente ad un maggior ricorso alle scorte esistenti in relazione alle necessità.

Il fondo svalutazione scorte è stato costituito (9.164 milioni) per svalutazioni di materiali che verranno effettivamente dismessi nel 2000.

In apposito fondo del passivo sono stati iscritti accantonamenti ritenuti congrui a far fronte a svalutazioni delle rimanenze a lenta movimentazione rispetto al valore di mercato.

Lavori in corso su ordinazione

I lavori in corso su ordinazione (59.132 milioni) sono relativi a lavori non ancora completati per il Giubileo (33.111 milioni), lavori per il nodo di Napoli (10.165 milioni) e lavori per il passante di Torino (15.856 milioni).

Rimanenze di prodotti finiti e merci

Le rimanenze di prodotti finiti e merci (1.950 milioni) sono costituite da tessere telefoniche destinate alla vendita.

Cespiti radiati da alienare

	31.12.99	*31.12.98*	*Differenza*
Materiale Rotabile	186.914	206.381	(19.467)
Altre immobilizzazioni	105	93	12
	187.019	206.474	(19.455)
Fondo svalutazione materiale rotabile da radiare	(171.961)	(178.269)	6.308
TOTALE	15.058	28.205	(13.147)

Si tratta di immobilizzazioni materiali che, a seguito di radiazione, sono state riclassificate fra le rimanenze, in attesa della vendita o, in alternativa, della rottamazione e svalutate, per ricondurle al presumibile valore di realizzo, attraverso l'iscrizione dell'apposito fondo svalutazione.

Quest'ultimo è stato utilizzato per 28.935 milioni per le minusvalenze realizzate nel 1999, ed integrato per 22.627 milioni con l'addebito alla voce "oneri diversi di gestione" del conto economico.

Crediti

La posta ammonta a lire 11.686.358 milioni con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 1998 di lire milioni 2.523.038 milioni.

Nelle pagine che seguono sono esposti i dettagli delle voci maggiormente significative.

Crediti verso Clienti

Crediti per tipologia di clienti		*31.12.99*	*31.12.98*	*Differenza*
1. Clienti ordinari				
Fatture emesse e da emettere		728.579	664.181	64.398
Fondo svalutazione		(200.420)	(129.400)	(71.020)
	Valore netto 1	528.159	534.781	(6.622)
2. Amministrazioni dello Stato				
Fatture emesse e da emettere		135.094	76.993	58.101
Fondo svalutazione		(32.510)	(28.310)	(4.200)
	Valore netto 2	102.584	48.683	53.901
3. Ferrovie, Agenzie ed altre aziende di trasporto:				
Ferrovie estere		13.272	10.182	3.090
Fondo svalutazione		(8.191)	(8.339)	148
	Valore netto	5.081	1.843	3.238
Ferrovie in concessione		2.732	4.918	(2.186)
Fondo svalutazione		(2.263)	(3.037)	774
	Valore netto	469	1.881	(1.412)
Agenzie ed altre aziende di trasporto		39.575	28.207	11.368
Fondo svalutazione		(102)	(98)	(4)
	Valore netto	39.473	28.109	11.364
	Valore netto 3	45.023	31.833	13.190
VALORE NETTO TOTALE		**675.766**	**615.297**	**60.469**

L'incremento della voce è da ricondurre principalmente all'incremento della voce clienti verso Pubbliche Amministrazioni.

Per una più completa informativa, si fa presente che, nel 1999 sono state riclassificate in questa posta dai "Crediti verso altri" le seguenti voci: crediti per tasse doganali e anticipi per conto mittenti, crediti per prestazioni FS su campioni di materiali e crediti per addebito spese di stipula e registrazione contratti di locazione .

Per omogeneità di trattamento le medesime riclassifiche sono state apportate alle corrispondenti voci del precedente esercizio.

Crediti verso imprese controllate

Si espongono di seguito le variazioni nei crediti vantati nei confronti di ciascuna società controllata.

Imprese controllate	31.12.99	31.12.98	Differenza
Alom	0	5	(5)
Basictel	12	0	12
Fs Cargo (ex Eurolog)	693	622	71
Fercredit	374	270	104
Ferport	60	0	60
Ferport Naspoli	21	0	21
Grandi Stazioni (già Termini)	11.381	2.931	8.450
Immobiliare Lombardia	2	12	(10)
Interporto di Vado	0	933	(933)
Italcontainer	11.522	13.373	(1.851)
Italiana Trasporti Ferroviari	0	5	(5)
Italferr	115.828	69.876	45.952
Metro Park	183	343	(160)
Metropolis	112.717	10.490	102.227
Metrotipo	0	270	(270)
Nord Est Terminal	329	0	329
Omnia Express	20.147	27.970	(7.823)
Passaggi (già Nuova Logistica Integrata)	1.857	0	1.857
Romaduemila	1.917	1.517	400
SAP	9.463	6.730	2.733
Serfer	423	0	423
SIT – Ingegneria dei Trasporti	846	78	768
Sita	552	107	445
SOGIN	3.619	3.313	306
Stifes	376	100	276
T.A.V.	36.277	38.473	(2.196)
Totale lordo	328.599	177.418	151.181
Fondo svalutazione crediti	(11.566)	(8.734)	(2.832)
TOTALE	**317.033**	**168.684**	**148.349**

I saldi al 31.12.1999 sono da attribuire prevalentemente a rapporti di natura commerciale e le loro variazioni sono conseguenti alle operazioni intervenute nell'esercizio. Essi comprendono, altresì, crediti per I.V.A infragruppo verso le società ITALFERR (14.383 milioni) Omniaexpress (1.874 milioni) e SOGIN 1.228 milion), Siciliana Ingegneria Trasporti (69 milioni), e crediti per cessione crediti IRPEG verso le società Italcontainer (250 milioni) Metropolis (1.481 milioni) Italferr (6.000 milioni).

Crediti: Verso imprese collegate

Il dettaglio della posta è il seguente:

Imprese collegate	*31.12.99*	*31.12.98*	*Differenza*
Bologna 2000	50	53	(3)
Cisalpino	8.621	28.487	(19.866)
Ferrovie Nord Milano	918	4	914
Isfort	6	189	(183)
Istituto scientifico Breda	14	20	(6)
Itef	57	75	(18)
Smafer	5.990	4.449	1.541
Sve Rail	4.322	15.250	(10.928)
T.S.F.	1.042	22.249	(21.207)
Totale lordo	21.020	70.776	(49.756)
Fondo svalutazione crediti	(37)	(70)	33
TOTALE	**20.983**	**70.706**	**(49.723)**

I crediti hanno essenzialmente natura commerciale.

Crediti: Verso altri

Il dettaglio della posta è il seguente:

Controparte	*31.12.99*	*31.12.98*	*Differenza*
Ferrovie Agenzie ed altre aziende di trasporto	140.500	156.763	(16.263)
Personale	43.198	60.458	(17.260)
Erario	1.877.406	1.434.373	443.033
Ministero del Tesoro	8.247.026	6.121.948	2.125.078
Altre Amministrazioni dello Stato	40.289	47.155	(6.866)
Istituti Previdenziali	23.034	17.654	5.380
Debitori diversi	418.873	570.749	(151.876)
	10.790.326	8.409.100	2.381.226
Fondo svalutazione crediti	(117.750)	(100.468)	(17.282)
TOTALE	**10.672.576**	**8.308.632**	**2.363.944**

I crediti che hanno subito le maggiori variazioni sono i seguenti:

- Crediti verso l'Erario; l'incremento di 443.033 milioni è dovuto essenzialmente alle risultanze della gestione I.V.A. per l'esercizio 1999 (419.239 milioni), agli interessi sul credito IVA 1998 (47.590 milioni) ed alle ritenute d'imposta subite nel 1999 (2.001 milioni).
  I crediti relativi all'I.V.A. sono stati considerati come esigibili oltre l'esecizio successivo.
- Crediti verso il Ministero del Tesoro e verso debitori diversi che sono analizzati successivamente in apposite tabelle.

Per una più completa informativa, si fa presente che, nel 1999 sono state riclassificate le seguenti voci:

- da "Crediti verso altri" a Crediti verso Clienti: i crediti per tasse doganali e anticipi per conto mittenti, i crediti per prestazioni FS su campioni di materiali e i crediti per addebito spese di stipula e registrazione contratti di locazione;
- da "Debiti verso Istituti Previdenziali" a "Crediti verso altri", i crediti per maggiori contributi versati all'Inail e all'Ipsema;
- da "Disponibilità liquide – depositi bancari e postali" a "crediti verso altri", gli incassi da regolare versati dalle Agenzie;
- da "Crediti verso altri" a "debiti tributari", i debiti per bollo virtuale.

Per omogeneità di trattamento le medesime riclassifiche sono state apportate ai corrispondenti saldi dell'esercizio precedente.

Crediti verso il Tesoro :

Descrizione	*31.12.99*	*31.12.98*	*Differenza*
Gestione del debito	111.813	107.883	3.930
Disavanzo Fondo Pensioni da coprire	1.043.918	1.227.655	(183.737)
Copertura disavanzo Fondo Pensioni, da liquidare	1.000.000	0	1.000.000
Somme dovute in forza dei Contratti di Programma e di Servizio Pubblico esercizi precedenti (conguagli e ritenute per personale in mobilità)	39.914	39.914	0
Somme dovute in forza dei Contratti di Programma e di Servizio Pubblico esercizio in corso.	5.697.400	4.426.900	1.270.500
Crediti verso il Tesoro L.87/94	353.981	319.596	34.385
Totale crediti netti verso il Tesoro	**8.247.026**	**6.121.948**	**2.125.078**

I crediti verso il Tesoro hanno subito un incremento principalmente per maggiori somme da ricevere per Contratti di Programma e Servizio Pubblico (1.270.500 milioni) e per la gestione del Fondo Pensioni (816.263 milioni).

La voce Debitori diversi si articola come segue:

Descrizione	*31.12.99*	*31.12.98*	*Differenza*
Operazioni di pronti c/termine	88.201	171.603	(83.402)
Acconti a fornitori per prestazioni correnti	4.282	110.055	(105.773)
I.V.A. c/ acquisti in sospensione	15.841	15.894	(53)
Crediti verso Compagnie di assicurazione per indennizzi liquidati.	7.263	5.303	1.960
Ricavi non fatturati	4.834	48.553	(43.719)
Crediti in corso di recupero	6.869	6.414	455
Premi garanzia appalti	1.125	1.492	(367)
Altri crediti non commerciali	183.525	120.106	63.419
Altre partite	106.933	91.329	15.604
Totale	**418.873**	**570.749**	**(151.876)**

Il decremento della voce è attribuibile principalmente alla variazione degli acconti a fornitori per prestazioni correnti (105.773 milioni), in quanto nell'esercizio 1999 si è provveduto a recuperare gli anticipi al momento dell'accertamento dell'avvenuta prestazione.

La voce "altri crediti non commerciali" comprende crediti per ricavi non ancora liquidati derivanti dalle Convenzioni dei Trasporti integrati per servizi resi da più vettori (69.069 milioni) e crediti per noli di materiale rotabile per 56.413 milioni.

Si è registrato inoltre un decremento nella voce Operazioni di pronti c/termine (83.402 milioni) connesso al diminuito volume di disponibilità impiegata in attività finanziarie.

I Fondi svalutazione crediti, nel loro complesso, hanno avuto la seguente movimentazione:

Fondi all'1.1.1999	278.457
Utilizzi	(6.042)
Accantonamenti	100.424
Fondi al 31.12.1999	372.839

I fondi sono stati utilizzati per le perdite su crediti subite nell'esercizio e reintegrati in base alla stima complessiva dei crediti ritenuti inesigibili.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

La posta ammonta a 16.202 milioni con una variazione in diminuzione rispetto all'esercizio 1998 di 42.343 milioni.

L'analisi della posta è la seguente:

Descrizione	*31.12.99*	*31.12.98*	*Differenza*
Collegate			
G.S.A. S.r.l.	0	58.545	(58.545)
Altre partecipate			
Lingotto S.p.a.	16.202	0	16.202
Totale	**16.202**	**58.545**	**(42.343)**

La voce si è decrementata a seguito della vendita della società G.S.A. S.r.l. ad un prezzo di 60 miliardi che ha consentito di conseguire una plusvalenza di 38.622 milioni, di cui 1.455 milioni come differenza tra il prezzo di acquisto e quello di cessione e la restante parte (37.167 milioni) come recupero delle svalutazioni operate negli anni passati per adeguare il valore di carico della partecipazione al valore del patrimonio netto della stessa, appostate in un apposito fondo rischi e si è incrementata a seguito deltrasferimento dalle immobilizzazioni finanziarie della partecipata Lingotto S.p.A, in quanto destinata alla vendita, come precedentemente descritto.

Disponibilità liquide

La posta ammonta a 590.417 milioni con una variazione in diminuzione rispetto all'esercizio 1998 di 400.400 milioni.

L'analisi della posta è la seguente:

Descrizione	*31.12.99*	*31.12.98*	*Differenza*
Depositi bancari e postali	308.865	557.539	(248.674)
Assegni	0	101	(101)
Denaro e valori in cassa	1.841	1.972	(131)
Conti correnti di Tesoreria	279.711	431.205	(151.494)
Totale	**590.417**	**990.817**	**(400.400)**

L'importo dei depositi bancari e postali comprende anche gli interessi maturati al 31 dicembre ammontanti a 2.127 milioni nel 1999 e a 6.125 milioni nel 1998.

La diminuzione della posta riflette la flessione dei trasferimenti dal Bilancio dello Stato alla F.S..

Nelle disponibilità dei conti correnti bancari sono compresi fondi vincolati a particolari destinazioni: legge 35/95 (127.526 milioni), legge 605/66 (21.680 milioni) e Cassa per il Mezzogiorno (7.354 milioni) Risultano inoltre somme vincolate per pignoramenti per 16.048 milioni.

Per una più completa informativa, si fa presente che, nel 1999 sono state riclassficate da questa voce a "Crediti verso altri" gli incassi da regolare verso le Agenzie. Per omogeneità di trattamento le medesime riclassifiche sono state apportate ai corrispondenti saldi dell'esercizio precedente.

Ratei e risconti attivi

La voce ammonta a 2.011 milioni con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 1998 di 1.630 milioni.

I ratei attivi ammontano a 55 milioni (107 milioni nel 1998).

I risconti attivi ammontano a 1.956 milioni (274 milioni nel 1998); sono relativi prevalentemente a premi di assicurazione o abbonamenti a riviste

PATRIMONIALE: PASSIVO

Patrimonio netto

Il patrimonio netto ammonta a 33.744.687 milioni con una variazione in diminuzione rispetto all'esercizio 1998 di 28.075.669 milioni.

Le variazioni intervenute nel 1999, riassunte nella tabella al termine del presente paragrafo, sono nel seguito analizzate.

Adempimenti conseguenti all'applicazione della legge 448/98

La variazione maggiormente significativa è legata agli adempimenti conseguenti all'applicazione della legge 448/98, in relazione alla quale è stato, in sintesi, deliberato quanto segue:

18 maggio 1999: Il Consiglio di Amministrazione decide di sottoporre alle decisioni assembleari la proposta di costituzione del Fondo e di determinazione dei criteri di utilizzazione dello stesso.

14 giugno 1999: L'Assemblea ordinaria delibera:

- la costituzione nel bilancio 1998 di un *«Fondo ristrutturazione ex lege n.448/1998»*, per una consistenza iniziale di 17.792.271 milioni, nei limiti delle riserve esistenti;
- l'abbattimento di riserve per un importo corrispondente;
- l'utilizzo dello stesso Fondo già per l'anno 1998 a copertura degli oneri di ammortamento dell'infrastruttura. Per gli esercizi successivi si stabilisce che l'impiego del Fondo debba essere preventivamente autorizzato mediante specifica delibera assembleare;
- il rinvio alla Assemblea straordinaria delle decisioni per l'integrazione della consistenza iniziale del Fondo secondo i criteri stabiliti dalla legge (50.416.764 milioni, corrispondenti al valore netto della infrastruttura al 31/12/1997), attraverso l'utilizzo di residue riserve eventuali e riduzione di capitale sociale.

14 giugno 1999: Il Consiglio di Amministrazione approva il progetto di bilancio per l'anno 1998, allineato alle decisioni della Assemblea ordinaria, con l'iscrizione di un Fondo Ristrutturazione ex lege 448/1998 di 17.792.271 milioni e di una partita di rettifica del patrimonio netto di pari importo e l'utilizzo del Fondo stesso per milioni 1.743.159 a fronte degli ammortamenti dei cespiti attribuiti al gestore dell'infrastruttura.

14 giugno 1999: L'Assemblea in sede straordinaria delibera:

- il ripianamento della perdita dell'anno risultante dalla situazione di cui al progetto di bilancio 1998 approvato dal Consiglio di Amministrazione mediante riduzione delle riserve esistenti;
- l'incremento della consistenza iniziale del Fondo sino all'importo di 50.416.764 milioni mediante integrale annullamento delle riserve residue e riduzione del capitale sociale per un importo di 32.390.029 milioni;
- di dare atto che dopo tale operazione il capitale sociale ammonta a 29.195.863 milioni in luogo di 61.585.892 milioni;
- le conseguenti modifiche allo Statuto sociale.

Sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale di 7.400 miliardi

Nel corso del 1999 è stato sottoscritto e versato l'aumento di capitale deliberato dall'Assemblea straordinaria del 21.12.1999 di lire 7.400 miliardi con l'emissione di 7.400.000.000 azioni del valore nominale di lire 1.000 ciascuna, come riferito nella Relazione sulla gestione.

A seguito di tale sottoscrizione il capitale sociale al 31.12.1999, interamente detenuto e versato dal Ministero del Tesoro, è composto da 36.595.863.427 azioni da lire 1.000 ciascuna.

Variazioni al Patrimonio netto intervenute nell'esercizio

COMPOSIZIONE PATRIMONIO NETTO	Saldo al 31.12.1998	Aumenti di capitale sociale	Ripiana-mento perdite al 30.06.99	Costituzione Fondo ristrutturaz. ex lege 448/98	Risultato di esercizio	Saldo al 31.12.1999
Capitale sociale	61.585.892	7.400.000		(32.390.029)		36.595.863
Riserva per trasformazione in S.p.A. Art. 15 D.L.n.333/92 convertito con modifiche dalla legge n.359/92	5.057.324			(5.057.324)		0
Contributi della CEE e di Enti pubblici per incrementi patrimoniali	767.609		(533.145)	(234.464)		0
Riserva ai sensi dell'art.8 D.L. n.201 del 12 aprile 1996	12.734.947			(12.734.947)		0
Perdita ripianata in corso d'anno	1.905.185		(1.905.185)			0
Rettifica del netto patrimoniale per costituzione F.do ristrutturazione ex lege 448/98	(17.792.271)			17.792.271		0
Utili (perdite) riportati a nuovo	0					0
Utili (perdite) dell'esercizio	(2.438.330)		2.438.330		(2.851.176)	(2.851.176)
TOTALE	**61.820.356**	**7.400.000**	**0**	**(32.624.493)**	**(2.851.176)**	**33.744.687**

Fondi per rischi ed oneri

La posta ammonta a 51.078.403 milioni con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 1998 di 30.615.167 milioni.

Fondo Pensioni (art. 210 e segg. del DPR n. 1092/1973)

Si tratta di una *«Gestione patrimoniale»* gestita transitoriamente prima dall'Ente FS ed ora dalla Società ai sensi dell'art.21 della L. 210/85 i cui movimenti nei due anni sono indicati nella tabella seguente:

Descrizione	*1.999*	*1.998*	*Differenza*
Patrimonio del Fondo all'inizio del periodo	1.246	1.246	0
Entrate			
Ritenute al personale	568.955	591.348	(22.393)
Contributi del datore di lavoro (*)	1.717.765	1.927.183	(209.418)
Ricavi da impieghi del Patrimonio e altri	51.018	67.834	(16.816)
Contributi dello Stato da leggi di bilancio	3.972.345	3.338.122	634.223
	6.310.083	5.924.487	385.596
Uscite			
Pagamento pensioni	7.317.565	7.116.562	201.003
Contributo del Fondo alle spese di gestione	36.436	35.580	856
	7.354.001	7.152.142	201.859
Sbilancio dell'esercizio	(1.043.918)	(1.227.655)	183.737
Patrimonio del fondo alla fine del periodo	1.246	1.246	0

(*) Compresi oneri per prepensionamenti.

Lo "sbilancio" dell'esercizio del fondo, indicato nella tabella suesposta, è a carico del Tesoro e come tale, è stato iscritto alla voce dell'Attivo "Crediti verso altri".

La diminuzione dello sbilancio è dovuta al fatto che i fondi stanziati dallo Stato nel 1999 (5.200 miliardi contro i 5.000 miliardi del 1998) hanno consentito di coprire lo sbilancio 1998 e di destinare alla copertura del disavanzo 1999 un importo superiore all'aumento del disavanzo stesso. Infatti il disavanzo del Fondo (prima dell'intervento statale) è aumentato di 451 miliardi, mentre l'erogazione statale, che è stato possibile destinare alla copertura del disavanzo 1999, è aumentata di 634 miliardi.

Come si è detto nella sezione 2, nel 2000 il Fondo Pensioni sarà sostituito da un Fondo Speciale a gestione INPS, per cui – a partire da detto anno – il Fondo in questione non figurerà più nei bilanci della Società.

Fondo Imposte

Il dettaglio del fondo imposte è riportato nella seguente tabella:

Descrizione	*Saldo al 31.12.1998*	*Incrementi*	*Rettifiche*	*Utilizzi*	*Saldo al 31.12.1999*
Contenzioso	9.551	15.000	0	0	24.551
INVIM decennale	3.500	0	0	-535	2.965
Totale	13.051	15.000	0	-535	27.516

Come già nel precedente esercizio, esiste un cospicuo contenzioso fiscale apertosi a seguito di contestazioni da parte della Guardia di Finanza e degli Uffici finanziari, di cui, negli ultimi anni, le operazioni della Società sono state oggetto.

Sulla scorta dei pareri di volta in volta resi da autorevoli studi professionali tributari che hanno valutato generalmente infondate e/o illegittime tali contestazioni, la Società ha proposto tempestivamente ricorso avverso gli atti di accertamento notificati dagli Uffici Finanziari ponendo in essere tutte le attività difensive del caso.

Detto contenzioso e la sua evoluzione nel corso del 1999 e nei primi mesi del 2000 viene nel seguito sintetizzato.

1. Come già riferito nei precedenti bilanci, nel dicembre 1996, 1997 e 1998, l'Ufficio IVA di Roma ha notificato avvisi di rettifica e provvedimenti di diniego per gli esercizi dal 1989 al 1993 che, unitamente ad un precedente provvedimento di diniego per l'esercizio 1988, comportano una pretesa erariale di lire 14.720.000 milioni per IVA, interessi e sanzioni.
   I ricorsi presentati dalla Società per gli esercizi dal 1988 al 1992 sono stati accolti dalla Commissione Tributaria Provinciale con sentenza del 18 settembre 1998. Avverso tale sentenza l'Ufficio ha proposto appello ed il conseguente giudizio presso la Commissione Tributaria Regionale è tuttora pendente.

   Parimenti con la recente sentenza del 22 novembre 1999 è stato accolto il ricorso avverso l'avviso di rettifica ricevuto per l'esercizio 1993. Sono tuttora pendenti i termini per l'appello.

2. A seguito di un processo verbale di constatazione della Guardia di Finanza di Roma del 17 dicembre 1997, avente ad oggetto la fornitura a T A V S.p.A. – da parte di FS – delle progettazioni di massima ed esecutive ed altre operazioni inerenti il sistema Alta Velocità, l'Ufficio IVA di Roma ha emesso, a fine 1997, un avviso di rettifica (recante una pretesa erariale per IVA, sanzioni ed interessi di lire 177.638 milioni) relativamente all'esercizio 1992 e, nell'aprile 1999, un avviso di rettifica (recante una pretesa erariale complessiva di lire 6.818 milioni) relativamente all'esercizio 1995.
   Il ricorso della Società avverso il primo avviso di rettifica (IVA 1992) è stato accolto dalla Commissione Tributaria Provinciale di Roma con sentenza dell'8 giugno 1999, già passata in giudicato,

   Il secondo ricorso è tuttora pendente presso la Commissione Tributaria Provinciale.

3. A seguito dello stesso processo verbale di constatazione del 17 dicembre 1997 a fine 1998, il II Ufficio Distrettuale delle II.DD. di Roma ha notificato un "avviso di accertamento" riducendo la perdita dichiarata ai fini IRPEG e ILOR per il 1992 e rettificando, nel contempo, la base imponibile dell'imposta patrimoniale per lo stesso esercizio 1992, addivenendo ad una maggiore imposta di lire 996 milioni oltre a sanzioni per 498 milioni. Il ricorso proposto dalla Società presso la Commissione tributaria di Roma è tuttora pendente.

4. In data 26 aprile 1999, la Guardia di Finanza , ha contestato in particolare la debenza degli interessi passivi , iscritti dalla Società, sul debito per pensioni verso il Tesoro, proponendo all'Ufficio Imposte riprese a tassazione di maggiore imponibile IRPEG/ILOR in ragione di: 3.902.451 milioni per l'anno 1993, 1.876.650 milioni per l'anno 1994; ed una maggiore imposta patrimoniale per 29.268 milioni per l'anno 1993 e 43.343 milioni per l'anno 1994.

   Il II Ufficio delle Imposte Dirette di Roma, sulla base di tale verbale della Guardia di Finanza nonché del precedente del 17 dicembre 1997, ha notificato in data 10 novembre 1999 due avvisi di accertamento relativi all'anno 1993:

   - il primo, per IRPEG ed ILOR, recante una pretesa complessiva di circa 797 miliardi, di cui 398,5 miliardi per imposte e 398,5 miliardi per sanzioni;
   - il secondo, per imposta patrimoniale, recante una pretesa complessiva di circa 33 miliardi, di cui 22 miliardi per maggiore imposta e 11 miliardi per sanzioni.

   Avverso entrambi gli avvisi è stato attivato il contenzioso presso le competenti Commissioni Tributarie.

Avuto riguardo al contenzioso sopradescritto, i professionisti interpellati, nei pareri da loro formulati, si sono espressi per l'infondatezza dei rilievi della Guardia di Finanza e quindi delle pretese erariali conseguenti.

Fa eccezione uno dei rilievi contenuti nell'accertamento per imposta patrimoniale del 1993, sul quale la Società non ha proposto ricorso. A fronte della conseguente pretesa ammontante a circa 15.000 milioni la Società pertanto ha effettuato apposito stanziamento al fondo imposte, come sopra evidenziato.

Attendendosi, anche sulla scorta dei pareri professionali ricevuti, che, con questa eccezione, il contenzioso sopradescritto abbia un esito favorevole per la Società e, in ciò, essendo confortati dalle sentenze ad oggi pronunciate dai competenti organi giudicanti, tutte favorevoli alla Società, non si è ritenuto di effettuare alcuno ulteriore stanziamento in bilancio al riguardo.

Fondo ristrutturazione industriale

Tale fondo è stato costituito nel bilancio 1993 con apporti dello Stato per 3.500.000 milioni a fronte degli oneri di pari importo che nel piano di investimenti la Società si è impegnata a realizzare con il Contratto di Programma 1993. Negli esercizi successivi il Fondo è stato in larga parte utilizzato a fronte di detti oneri. L'utilizzo del fondo nel 1999 riflette quanto corrisposto ai dipendenti per incentivarne l'esodo anticipato, nel quadro del processo di ristrutturazione a suo tempo avviato dalla Società.

Nella tabella sono riportate le movimentazioni registrate nell'esercizio 1999:

Saldo al 31.12.1998	1.141.751
Utilizzi	(194.025)
Saldo al 31.12.1999	947.726

Fondo ristrutturazione ex lege 448/98

In attuazione di questa disposizione e in conformità di quanto deliberato dall'Assemblea ordinaria e straordinaria del 14 giugno 1999, è stato costituito un Fondo ristrutturazione per 50.417 miliardi di cui lire 17.792 miliardi già riflessi nel bilancio al 31 dicembre 1998, nei limiti delle riserve disponibili esistenti, e lire 32.625 miliardi stanziati nel corso dell'esercizio 1999 a fronte di pari diminuzione del capitale sociale e, marginalmente, di residue riserve.

A valere rispettivamente sull'esercizio 1998 e sull'esercizio 1999 tale fondo è stato utilizzato per 1.743 miliardi e 1.886 miliardi a fronte delle quote di ammortamento relative ai beni del ramo d'azienda Infrastruttura, in conformità delle modalità di utilizzo stabilite dall'Assemblea ordinaria del 14 giugno 1999 e previa specifica autorizzazione delle Assemblee del 14 giugno 1999 e del 21 dicembre 1999.

Nella tabella sono riportate le movimentazioni registrate nell'esercizio 1999:

Saldo al 31.12.1998	16.049.112
Integrazione	32.624.493
Utilizzi	(1.886.273)
Saldo al 31.12.1999	46.787.332

Altri Fondi per rischi ed oneri

	Saldo al 31.12.1998	Incrementi (1)	Utilizzi	Riduzioni fondi eccedenti	Saldo al 31.12.1999
- Competenze al personale da definire	30.121	4.294	(3.875)		30.540
- Partite relative a crediti nei confronti del Tesoro					
a) personale in mobilità c/o Enti pubblici territoriali	39.914				39.914
b) interessi gestione del fondo debiti pregressi	125.454				125.454
- T.F.R. ditte appaltate	18.350	1.460	(1.360)		18.450
- T.F.R. medici fiduciari	1.908	133	(260)	(8)	1.773
- Ristorni commerciali	15.817	4.477	(7.999)	(3.059)	9.236
- Adeguamento Valore scorte	156.874	93.505	(36.505)		213.874
- Contenzioso nei confronti del personale e terzi	1.956.219	264.160	(176.192)	(8.201)	2.035.986
- Fondo sostituzione e smaltimento traverse	228.462		(10.960)		217.502
- Fondo decoibentazione rotabili	250.280		(69.922)		180.358
- Prestazioni continuative ex OPAFS in corso di definizione	5.310		(992)		4.318
- Decremento Valore cespiti	302.959				302.959
- altri rischi minori	126.407	20.309	(15.189)	(37.309)	94.218
TOTALE	**3.258.075**	**388.338**	**(323.254)**	**(48.577)**	3.274.582

(1) Di cui 375.251 milioni per accantonamenti dell'esercizio e 13.087 milioni imputati ad altre voci di conto economico.

Competenze al personale da definire

Il fondo è stato utilizzato per le somme liquidate nell'esercizio 1999; è stato, inoltre, incrementato per adeguarlo a quanto ritenuto necessario.

Partite relative a crediti nei confronti del Ministero del Tesoro

- *Personale in mobilità presso Enti pubblici territoriali*

Il fondo è a fronte dei crediti iscritti dalla FS in misura pari alle riduzioni delle somme dovute dallo Stato per i Contratti di Programma e di Servizio Pubblico, operate in corrispondenza degli oneri relativi al personale trasferito ad Altri Enti della Pubblica Amministrazione.

Il fondo residuo rappresenta l'ammontare dei crediti tuttora iscritti in bilancio, in base alla legge 448/98.

- Interessi relativi al F.do Gestione Speciale del Debito

Si tratta di stanziamenti a fronte dei crediti verso il Ministero del Tesoro per interessi , maturati per ritardi nei rimborsi dell'ammortamento dei prestiti, a seguito del loro blocco attuato da parte della Corte dei Conti, successivamente superato.

Fondo adeguamento scorte

Il fondo, costituito sin dalla trasformazione della Azienda Autonoma statale in Ente pubblico e parzialmente utilizzato a tutto il 1999 per le svalutazioni che si sono rese necessarie, è stato incrementato nell'esercizio tenuto conto di quanto ritenuto necessario per far fronte alla presumibile perdita di valore dei materiali in giacenza a lenta movimentazione nel loro complesso.

Fondo relativo al contenzioso

Il fondo al 31.12.99 si riferisce al contenzioso nei confronti del personale e dei terzi.

Per il personale, l'ammontare dei possibili oneri accantonati è da porre in relazione alle contestazioni in essere ed alle cause attivate presso le competenti preture del lavoro riguardanti essenzialmente rivendicazioni economiche e di carriera, nonché il risarcimento di danni subiti per contrazione di malattie professionali.

Si segnala, inoltre, che l'INPS , sulla base della presunta assoggettabilità al Fondo Pensioni Nazionale del personale FS distaccato presso la controllata Italferr, ha in passato notificato alla controllata stessa un verbale di accertamento richiedendo la corresponsione dei relativi contributi spettanti. La consistenza del fondo in esame è ritenuta tale da coprire anche le eventuali passività che potessero derivare alla FS in relazione a ciò.

Per quanto riguarda i terzi, trattasi essenzialmente di cause in corso verso i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso potenziale relativo a riserve avanzate dai fornitori.

Nell'utilizzo del fondo è compreso quello relativo al pagamento al personale dell'*integrativo bis* (33.973 milioni) sulla base di quanto stabilito nell'accordo tra FS e OO.SS del 13.11.95

Il fondo è stato, poi, incrementato, soprattutto a seguito di una revisione delle possibili soccombenze in contestazioni con il personale e con i terzi.

Ristorni commerciali

Si tratta di accantonamenti relativi a sconti concessi ai maggiori clienti del trasporto merci quando vengono raggiunti particolari livelli di volume di traffico e non ancora liquidati in via definitiva. Tali accantonamenti sono portati a diretta riduzione dei prodotti del traffico.

Fondo sostituzione e smaltimento traverse

Come indicato nei bilanci precedenti sono stati rilevati difetti tecnici di costruzione in numerose traversine in cemento armato precompresso (fessurate sia sulla parte superiore che su quella inferiore) acquistate in due serie di contratti, rispettivamente del 1984 e del 1991.

Il fondo è a fronte del prevedibile costo relativo alla completa sostituzione delle traversine e comprensivo dell'onere che, per esigenze di carattere ambientale, si prevede di dover sostenere per lo smaltimento di traversine e spezzoni di legno, residuati a seguito di interventi di rinnovamento delle linee, in giacenza presso svariati magazzini periferici, non più utilizzabili nell'uso originario e considerati "rifiuto tossico e nocivo".

Nel corso degli anni dal 1994 al 1999 tale fondo è stato parzialmente utilizzato per far fronte agli oneri in questione.

Fondo decoibentazione rotabili

Il fondo è stato costituito a fronte degli oneri previsti per la decoibentazione da amianto del materiale rotabile ai sensi della normativa di legge; nel 1996 e nel 1998 è stato incrementato rispettivamente a seguito di più restrittive normative nel frattempo intervenute e di un aggiornamento delle stime degli oneri rinvenienti dal completamento del programma di decoibentazione.

Nel 1999 il fondo è stato utilizzato per le spese sostenute per tale decoibentazione.

Fondo decremento valore cespiti

Il fondo, costituito nell'esercizio 1996 a fronte di possibili minusvalenze su cespiti già in esercizio, o in corso di costruzione è ritenuto necessario per far fronte a prevedibili svalutazioni la cui validità è tuttora in corso di verifica.

Altri fondi per rischi minori

Trattasi di fondi per rischi ed oneri di natura residuale.

La riduzione operata per eccedenza riguarda principalmente la cancellazione del fondo costituito in esercizi precedenti per adeguare il valore della partecipazione nella G.S.A. al valore del patrimonio netto resosi non necessario , come appresso commentato nella voce "Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni".

T.F.R. da corrispondere al personale

La posta ammonta a 6.627.838 milioni con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 1998 di 15.471 milioni.

Si compone di due fondi distinti: il Fondo "Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato" e il Fondo "Indennità di buonuscita".

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

La movimentazione del fondo è analizzata nella tabella che segue:

Consistenza del fondo al 31/12/1998	1.278.147
Incrementi:	
- Accantonamenti e rivalutazioni	444.317
Diminuzioni:	
- Cessazione del rapporto	(69.005)
- Recupero 0,50%	(342)
- Anticipazioni al personale	(1.788)
Consistenza del fondo al 31/12/1999	**1.651.329**

Fondo indennità buonuscita

Si tratta del fondo derivante dalla chiusura dell'OPAFS (comma 43 dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 1993, n. 537), l'Ente pubblico preposto al pagamento della *«indennità di buonuscita»* in favore del personale ferroviario. Tale fondo riflette il debito nei confronti dei dipendenti maturato per il periodo di lavoro prestato a tutto il 31/12/1995. Con il passaggio del personale al regime TFR il suddetto fondo è soggetto alla sola rivalutazione calcolata in analogia a quanto previsto per il TFR ed in base agli accordi con le OO.SS.

I movimenti dell'anno del predetto fondo sono stati i seguenti:

Consistenza del Fondo al 31.12.1998	5.334.220
Incrementi	
Rivalutazioni	150.139
Altre variazioni	117
Diminuzioni	
Indennità di buonuscita liquidata al personale	(328.972)
Anticipazioni al personale	(178.995)
Consistenza del Fondo al 31.12.1999	**4.976.509**

Debiti

La posta ammonta a 10.593.629 milioni con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 1998 di 152.505 milioni.

Debiti verso banche e verso altri finanziatori

Tale voce, ha subito un decremento per 98.577 milioni per il rimborso delle quote dei prestiti scadenti nel 1999, mentre non sono stati realizzati nuovi prestiti.

TIPOLOGIA DI DEBITI	Saldo al 31.12.98	Rimborsi capitale nel 1999	Prestiti realizzati nel 1999	Saldo al 31.12.99
Debiti verso Banche	90.188	(90.188)	0	0
Debiti verso altri finanzi.				
- Anticipazioni C. DD.PP.	256.221	(8.389)	0	247.832
TOTALE GENERALE	**346.409**	**(98.577)**	**0**	**247.832**

La quota parte del debito in scadenza oltre i 5 anni ammonta a 92.240 milioni.

Acconti

La voce ammonta a 92.267 milioni con una variazione in diminuzione rispetto al 1999 di 8.152 milioni; gli importi più significativi riguardano gli anticipi ricevuti da clienti per lavori da eseguire e per vendite di materiali da effettuare.

Debiti verso fornitori

L'analisi della voce è la seguente:

Tipologia di fornitori	*31/12/1999*	*31/12/1998*	*Differenza*
Fornitori ordinari	950.286	1.076.783	(126.497)
Amministrazioni dello Stato ed altre Amministrazioni pubbliche	17.298	17.203	95
Ferrovie estere	21.358	12.923	8.435
Ferrovie concesse	803	728	75
Altre Aziende di trasporto	622	1.550	(928)
Fatture da ricevere	2.000.054	1.390.828	609.226
Debiti per cessione crediti da fornitori	18.022	27.456	(9.434)
TOTALE	**3.008.443**	**2.527.471**	**480.972**

L'incremento della posta è dovuto essenzialmente all'effetto differenziale della riduzione dei debiti verso fornitori e all'incremento delle fatture da ricevere. Esso è da porre in relazione all'aumento dei costi sostenuti per acquisti di materie prime, sussidiarie e di consumo, per servizi e per investimenti patrimoniali.

Debiti verso imprese controllate

I debiti verso società controllate si compongono come segue:

Imprese controllate	*31/12/1999*	*31/12/1998*	*Differenza*
SERFER	155	0	155
PASSAGGI (già Nuova Logistica in liquidazione)	955	0	955
EFESO (in liquidazione)	4.334	1.043	3.291
FS CARGO	43.939	50.880	(6.941)
FERCREDIT	365.877	263.121	102.756
INTERPORTO DI VADO	0	27	(27)
ITALCONTAINER	1	1	0
ITALFERR	279.923	308.186	(28.263)
METROPARK	42	93	(51)
METROPOLIS	231.749	117.921	113.828
METROTIPO	0	14.890	(14.890)
OMNIAEXPRESS	22.044	17.640	4.404
ROMADUEMILA	7.328	592	6.736
NORD EST TERMINAL	3	0	3
SAP (in liquidazione)	1.681	879	802
SITA	951	977	(26)
SOGIN	14.880	7.344	7.536
T.A.V.	104.662	16.071	88.591
GRANDI STAZIONI (ex Termini)	8.045	7.269	776
TOTALE	**1.086.569**	**806.934**	**279.635**

I debiti verso la Società EFESO sono relativi per 3.648 milioni al saldo al 31.12.1999 del conto corrente operativo (FS - EFESO) aperto nell'esercizio.

I debiti verso la Società FS Cargo sono attribuibili essenzialmente al saldo al 31.12.1999 del conto corrente operativo aperto nel 1998 (FS – FS Cargo) di 38.342 milioni

I debiti verso la Società FERCREDIT sono in massima parte attribuibili alla cessione dei crediti da parte dei fornitori FS.

I debiti verso la Società ITALFERR sono attribuibili per 139.448 milioni al saldo al 31.12.1999 del conto corrente operativo (FS - Italferr) aperto nel 1996 e per milioni 3.383 al trasferimento del saldo I.V.A 1997.

I debiti verso la Società Metropolis sono attribuibili per 146.513 milioni al saldo al 31.12.1999 del conto corrente operativo (FS - Metropolis) aperto nel 1998, per 5.295 milioni al trasferimento del saldo I.V.A. 1999.

I debiti verso la Società SITA riguardano per 120 milioni il trasferimento dei saldi I.V.A per l'esercizio 1996 e 1997, comprensivo degli interessi, al netto della compensazione con i debiti per I.V.A delle società GBS e CIAT incorporate nella suddetta Società.

I debiti verso la Società SOGIN sono attribuibili per lire milioni 3.562 al trasferimento dei saldi I.V.A. per l'esercizio 1996, comprensivo degli interessi, e per 217 milioni al trasferimento di quelli risultanti nell'esercizio 1999.

I debiti verso la Società TAV sono attribuibili per 54.958 milioni al saldo al 31.12.1999 del conto corrente operativo (FS - TAV) aperto nel 1998.

I restanti debiti sono attribuibili a rapporti di natura commerciale.

La parte dei suddetti debiti da considerare esigibile oltre l'esercizio successivo ammonta a 7.066 milioni e riguarda i saldi IVA infragruppo risultanti dalla dichiarazione 1996 e 1997, maggiorati degli interessi previsti dalla normativa IVA, delle seguenti società: Sogin (3.563 milioni), Sita (120 milioni) e Italferr (3.383 milioni).

I conti correnti operativi sono regolati a tassi di mercato.

Debiti verso imprese collegate

I debiti verso società collegate si compongono come segue:

Imprese collegate	*31/12/1999*	*31/12/1998*	*Differenza*
FERROVIE NORD MILANO	137	0	137
CISALPINO AG	2.885	16.266	(13.381)
I.S.F.O.R.T.	2.258	4.199	(1.941)
SMAFER	409	442	(33)
SVE RAIL	0	11.270	(11.270)
T.S.F.	157.187	111.406	45.781
TOTALE	**162.876**	**143.583**	**19.293**

I debiti verso le collegate sono dovuti a rapporti di natura commerciale.

I debiti verso la società Cisalpino sono rappresentati dalle somme incassate dalla FS per le vendite effettuate per conto della Società, non ancora versate.

I debiti verso TSF sono dovuti principalmente al contratto di "outsourcing" stipulato con detta Società per il servizio di assistenza tecnica, manutenzione e sviluppo dei programmi informativi delle FS.

Debiti tributari

	31/12/1999	*31/12/1998*	*Differenza*
Imposta patrimoniale	122.193	1.274.517	(1.152.324)
Invim decennale	0	2.462	(2.462)
Irap	0	172.928	(172.928)
Ritenute alla fonte	256.310	299.514	(43.204)
Altre imposte	121	83	38
TOTALE	**378.624**	**1.749.504**	**(1.370.880)**

Il decremento del debito per imposta patrimoniale deriva dalla somma algebrica delle seguenti componenti:

- incrementi di 70.391 milioni, per l'imputazione della quota di interessi di rateazione di competenza dell'esercizio, relativo alla definizione del carico tributario 1992/1995;
- decrementi di 1.222.715 milioni, per il pagamento delle cinque rate (febbraio, aprile, giugno, settembre, novembre) scadute nel 1999 e concernenti il debito per gli anni 1992/1995.

Tale debito è stato iscritto nei precedenti esercizi a seguito degli accertamenti ricevuti dagli Uffici Finanziari per imposta patrimoniale per gli esercizi dal 1992 al 1995 e relativi interessi.

Come già al 31 dicembre 1998 il debito non ricomprende l'imposta relativa ai primi 8 mesi del 1992, ammontante a lire 546 miliardi, inclusi interesssi, che, pur se richiesta dall'Amministrazione in sede di liquidazione del tributo, è ritenuta non dovuta e per la quale come già riferito nel bilancio 1998 è stato richiesto lo sgravio.

Benché sia prossima la scadenza dell'ultima rata del debito quale è stato liquidato dall' Amministrazione Finanziaria, questa non si è pronunciata sulla suddetta istanza di sgravio.

Sulla scorta del parere pro-veritate richiesto ad autorevole Studio Professionale Tributario, non si è comunque ritenuto di effettuare alcuno stanziamento in bilancio per l'imposta relativa ai primi 8 mesi del 1992 considerato che, pur in mancanza di sgravio, detta imposta verrebbe richiesta a rimborso con elevate probabilità di successo in sede di contenzioso.

Ciò tenuto anche conto di analoghe pronunce giurisprudenziali nonché della disparità di trattamento tra l'Ente FS e l'Ente Poste, quest'ultimo esentato dall'imposta.

Per quel che concerne le altre voci della posta in esame, non viene evidenziato alcun debito per IRAP in quanto, a fronte di una imposta di competenza pari a circa 280.000 milioni, sono stati effettuati nel 1999, versamenti in acconto per 323.290 milioni, con un credito residuo di 43.290 milioni.

Gli altri debiti riguardano le ritenute operate da F.S. nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi in qualità di sostituto di imposta (256.310 milioni) nel mese di dicembre e altre imposte (121 milioni).

Per una più completa informativa, si fa presente che, nel 1999, i debiti per il bollo virtuale sono stati riclassificati in questa posta dai "Crediti Verso Altri". Per omogeneità di trattamento tale riclassifica è stata apportata ai prospetti contabili posti a raffronto.

Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale

Descrizione	*31/12/1999*	*31/12/1998*	*Differenza*
Entro l'esercizio successivo :			
G.E.S.C.A.L.	122	122	0
I.N.P.S.	5.713	12.543	(6.830)
E.N.P.A.M.	130	167	(37)
S.S.N.	0	3	(3)
I.N.A.I.L.	11.667	11.667	0
I.P.S.E.M.A.	700	700	0
Debiti per contributi previdenziali su competenze da liquidare	130.824	135.675	(4.851)
Altri Istituti	3.956	2.197	1.759
	153.112	163.074	(9.962)
Oltre l'esercizio successivo :			
I.N.A.I.L.	291.667	303.333	(11.666)
I.P.S.E.M.A.	3.500	4.200	(700)
	295.167	307.533	(12.366)
TOTALE	**448.279**	**470.607**	**(22.328)**

La voce accoglie oltre alle ritenute a carico del personale e ai contributi a carico del datore di lavoro rimaste da versare, anche l'ammontare dei contributi calcolati sulle competenze al personale accertate, ma ancora da liquidare.

I debiti nei confronti dell'INAIL e dell'IPSEMA, in scadenza entro e oltre l'esercizio successivo, rappresentano i debiti residui dovuti al trasferimento delle competenze assicurative a far data dal 1° gennaio 1996 in precedenza assolte dalla Società; il decremento è dovuto al versamento delle rate di ammortamento rimborsate nell'esercizio 1999.

Per una più completa informativa, si fa presente che, nel 1999, sono state riclassificate da questa voce alla posta "Crediti Verso Altri" i crediti nei confronti dell'INAIL e dell'IPSEMA. Per omogeneità di trattamento le analoghe riclassifiche sono state apportate ai prospetti contabili posti a raffronto.

Altri debiti

Tipologia del creditore e scadenza	*31/12/1999*	*31/12/1998*	*Differenza*
Entro l'esercizio:			
Tesoro per pagamento cedole e titoli	6.196	3.983	2.213
Tesoro per pagamento pensioni	2.623.048	1.713.548	909.500
Tesoro partite diverse	8.647	8.647	
Altre imprese partecipate	222.751	225.676	(2.925)
Ferrovie estere	241.232	231.575	9.657
Personale	929.815	914.055	15.760
Ferie non godute	516.143	452.934	63.209
Pubbliche Amministrazioni	7.796	7.942	(146)
Fondo pensioni per prepensionamenti L. 141/90	157.640	198.699	(41.059)
Creditori diversi	417.626	334.958	82.668
	5.130.894	4.092.017	1.038.877
Oltre l'esercizio:			
Fondo pensioni per prepensionamenti L. 141/90	37.845	204.181	(166.336)
TOTALE	**5.168.739**	**4.296.198**	**872.541**

L'incremento della voce è essenzialmente attribuibile all'aumento dei debiti verso il Tesoro per pagamento pensioni (909.500 milioni). I debiti verso il Tesoro per pagamento pensioni sono esposti al netto di partite di credito relative alla parifica pensioni di esercizi precedenti (54.140 milioni).

L'ammontare delle ritenute e dei contributi da versare al 31.12.1999 è pari a 293.770 milioni; il restante debito verrà in gran parte assolto con la liquidazione dei crediti per disavanzo Fondo pensioni iscritti all'attivo.

I debiti per prepensionamenti ai sensi della legge n.141/1990, sono relativi agli oneri per contributi straordinari al Fondo Pensioni prelevati dal Fondo ristrutturazione industriale all'atto del prepensionamento e da riversare, alla loro maturazione, alla gestione del fondo medesimo.

I debiti verso il personale riguardano l'accertamento dei costi per competenze maturate nell'esercizio non ancora liquidate e l'ammontare delle ferie maturate e non godute al 31/12/99.

La voce «Creditori diversi» a sua volta si articola come segue:

	31/12/1999	*31/12/1998*	*Differenza*
Fondo di sostegno	54.834	4.599	50.235
Regolarizzazioni di pensioni	28.235	28.813	(578)
Introiti alloggi a riscatto	74.677	71.845	2.832
Depositi cauzionali	22.801	37.522	(14.721)
Gestione alloggi ferrovieri	13.097	12.075	1.022
Altri debitori diversi	139.778	66.172	73.606
Altre partite	84.204	113.932	(29.728)
TOTALE	417.626	334.958	82.668

La voce "Altri debitori diversi" include debiti per noli di materiale rotabile per 64.536 milioni e debiti verso assicurazioni per 22.361 milioni.

Ratei e Risconti Passivi

La posta ammonta a 188.154 milioni con un decremento rispetto all'esercizio 1998 di 371.243 milioni .

	31/12/1999	*31/12/1998*	*Differenza*
Ratei passivi	21.248	10.934	10.314
Risconti passivi	166.906	548.463	(381.557)
Totale	**188.154**	**559.397**	**(371.243)**

I ratei passivi sono relativi agli interessi passivi sui prestiti a medio lungo termine maturati nell'esercizio e non liquidati (14.329 milioni), agli interessi sui debiti verso l'INAIL (6.825 milioni) e agli interessi sui debiti verso l'IPSEMA (95 milioni).

Il decremento dei risconti passivi per 361.676 milioni è relativo ai contributi ricevuti in conto impianti che, come indicato nella Sezione 3, al 31 dicembre 1998 erano classificati quali risconti passivi, mentre dal 1999 vengono portati a riduzione dei costi sostenuti per gli impianti medesimi.

Il saldo al 31 dicembre 1999 è riferito prevalentemente al contributo concesso dallo Stato per ripristinare le opere danneggiate dall'alluvione del Piemonte 1994 (131.927 milioni).

CONTI D'ORDINE

I Conti d'Ordine riguardano:

- il valore di acquisto del materiale rotabile di proprietà Eurofima, che sarà trasferito alla FS all'atto dell'estinzione dei relativi mutui, per 3.669.002 milioni (4.581.359 milioni nel 1998);
- il valore dei beni diversi in consegna per 55.704 milioni (54.901 milioni nel 1998);
- i canoni residui da pagare per beni in locazione finanziaria: 55 milioni (62 milioni nel 1998);
- l'ammontare dei rischi per garanzie prestate a terzi: 24.861 milioni (24.198 milioni nel 1998); nella suddetta voce è compresa la garanzia di lire 21.328 milioni prestata alla Società Eurofima per un prestito concesso da questa alla Società Cisalpino, collegata della FS;
- gli investimenti da realizzare previsti dal Contratto di Programma con lo Stato o da specifica normativa per 35.850.065 milioni, di cui: 35.349.982 milioni per investimenti, 500.083 milioni da destinare alla ristrutturazione industriale. In particolare, gli investimenti da realizzare includono l'importo residuo per il mantenimento in efficienza infrastruttura a seguito del venir meno di una specifica fonte di finanziamento; ai fini della comparabilità dei valori, si è provveduto a riclassificare l'importo del mantenimento in efficienza relativo all'esercizio precedente. La copertura finanziaria dei suddetti investimenti si realizza per 9.977.065 milioni con fondi già provveduti e per 25.873.000 milioni con fondi da provvedere; il valore del fondo di solidarietà, al 31.12.1999: 35.052 milioni (34.673 milioni nel 1998).
- gli aumenti di capitale e le altre fonti di finanziamento di investimenti stabiliti da disposizioni di legge (12.800.000 milioni). Le disposizioni in parola non stabiliscono il dettaglio degli impieghi di tali fondi.
- l'ammontare dei debiti imputati al Ministero del Tesoro, ai sensi della legge n.662/96, valorizzati al cambio del 31.12.1999 (25.668.233 milioni).
- il valore nozionale delle operazioni finanziarie di copertura, nell'ambito della gestione dei predetti debiti, ai sensi del decreto del Ministero del Tesoro del 21.3.1997, in essere al 31.12.1999:

  ⇒ swap a copertura prestiti obbligazionari emessi sul mercato domestico (2.500.000 milioni);

  ⇒ opzioni su tassi interessi (1.000.000 milioni);

- le garanzie prestate alle controllate includono:
  - la garanzia prestata dalle FS alla BEI per i prestiti da quest'ultima concessi alla controllata TAV per 2.361.752 milioni; in particolare le FS hanno assunto l'obbligo di pagare, in solido con TAV, le somme che, per capitale, interessi ed altri oneri di natura finanziaria, siano da TAV dovute alla BEI in forza dei contratti di finanziamento;
  - le garanzie prestate a Fercredit per 23.700 milioni.

CONTO ECONOMICO

A) Valore della produzione

La posta ammonta a 14.612.800 milioni con un decremento di 851.242 milioni rispetto al 1998.

	1999	*1998*	*Differenze*
Ricavi vendite e prestazioni	8.483.337	8.409.168	74.169
Variazioni lavori in corso su ordinazione	57.945	(6.025)	63.970
Incrementi immobilizzazioni per lavori interni	1.119.019	1.002.980	116.039
Altri ricavi e proventi	4.952.499	6.057.919	(1.105.420)
Totale	**14.612.800**	**15.464.042**	**(851.242)**

Ricavi vendite e prestazioni

I ricavi delle vendite e delle prestazioni sono così ripartiti:

Ricavi per categoria di attività	*1999*	*1998*	*Variazioni*
Prodotti del traffico	7.887.567	7.856.215	31.352
Vendite di materiali	29.664	34.866	(5.202)
Prestazioni a terzi	349.012	307.109	41.903
Altri ricavi	217.094	210.978	6.116
Totale	**8.483.337**	**8.409.168**	**74.169**

Prodotti del traffico	*1999*	*1998*	*Variazioni*
Viaggiatori			
Clientela ordinaria:			
Traffico interno	3.237.040	3.101.653	135.387
Traffico internazionale	390.072	373.775	16.297
Rimborsi	0	(1)	1
	3.627.112	3.475.427	151.685
Contratti di servizio pubblico con Enti Locali	12.647	13.641	(994)
Totale ricavi viaggiatori	**3.639.759**	**3.489.068**	**150.691**
Merci			
Clientela ordinaria:			
Traffico interno	627.084	568.652	58.432
Traffico internazionale	684.455	796.658	(112.203)
Rimborsi	(6.284)	(8.845)	2.561
	1.305.255	1.356.465	(51.210)
Trasporti postali	15.153	86.382	(71.229)
Totale ricavi merci	**1.320.408**	**1.442.847**	**(122.439)**
Contratto di servizio pubblico con lo Stato	2.927.400	2.924.300	3.100
Totale prodotti del traffico	**7.887.567**	**7.856.215**	**31.352**

I prodotti del traffico aumentano , complessivamente, rispetto al 1998, di 31.352 milioni

I ricavi del settore viaggiatori registrano un aumento di 150.691 milioni rispetto al 1998.

Per quanto riguarda il segmento della lunga percorrenza, questo incremento è da attribuire alla forte espansione della domanda dei treni Eurostar. I più alti introiti, dovuti all'orientamento della clientela verso servizi più pregiati, hanno più che compensato la flessione della domanda dell'1,4%.

Per quel che riguarda, invece, il trasporto regionale, l'aumento dei ricavi è da attribuire all'aumento della domanda di servizi soprattutto nelle aree metropolitane.

I ricavi viaggiatori sono comprensivi dei contributi per contratti di Servizio Pubblico con gli Enti Locali direttamente attribuibili al segmento del trasporto regionale.

I ricavi del settore merci sono diminuiti, rispetto all'analogo periodo del 1998, di complessivi 122.439 milioni. Tale diminuzione è da attribuire sia alla contrazione delle tonnellate Km. trasportate, in conseguenza della dinamica dei flussi import/export, sia alla contrazione dei ricavi postali derivante dalla conclusione del contratto per il trasporto degli effetti postali.

Come nei precedenti esercizi, in pendenza del rinnovo del contratto di Servizio Pubblico e della rinegoziazione del contratto di Programma, i relativi contributi dello Stato sono stati contabilizzati nella misura degli stanziamenti previsti dal Bilancio dello Stato e dalla Legge Finanziaria.

Prestazioni a terzi, vendite ed altri ricavi	*1999*	*1998*	*Variazioni*
Vendite di materiali			
Materiali di scorta	26.334	30.562	(4.228)
Pubblicazioni	2.028	2.014	14
Materiali diversi	1.302	2.290	(988)
	29.664	34.866	(5.202)
Prestazioni a terzi			
Lavori e forniture	69.193	16.039	53.154
Corrispettivi binari di raccordo, stazioni comuni e tronchi confine	84.556	86.509	(1.953)
Canoni e noli di materiale rotabile e di altro materiale	144.676	143.709	967
Altre prestazioni	50.587	60.852	(10.265)
	349.012	307.109	41.903
Altri ricavi			
Rimborsi da terzi e ricavi diversi	212.454	202.994	9.460
Rimborsi dal personale	4.640	7.984	(3.344)
	217.094	210.978	6.116
Totale	**595.770**	**552.953**	**42.817**

I ricavi per lavori e forniture mostrano un incremento, rispetto all'esercizio precedente, di 53.154 milioni motivato, in gran parte, dai lavori di potenziamento dell'infrastruttura FS eseguiti nell'interesse economico della Tav e da essa commissionati (47.463 milioni).

I ricavi per rimborsi da terzi presentano una variazione in aumento, rispetto al 1998, di 9.460 milioni e riguardano, principalmente, il riaddebito dei costi del personale distaccato alle società del Gruppo e ai GEIE.

Variazione dei lavori in corso su ordinazione

La voce ammonta a 57.945 milioni e presenta un incremento, rispetto all'esercizio precedente di 63.970 milioni. Essa risulta così articolata:

Variazione dei lavori in corso su ordinazione	*1999*	*1998*	*Variazioni*
Rimanenze iniziali lavori c/terzi materiale rotabile	(1.187)	(7.212)	6.025
Rimanenze iniziali lavori su immobili di terzi	0	0	0
Rimanenze finali lavori c/terzi materiale rotabile	0	1.187	(1.187)
Rimanenze finali lavori su immobili di terzi	59.132	0	59.132
Totale	**57.945**	**(6.025)**	**63.970**

Le rimanenze finali per lavori su immobili di terzi riguardano lavori eseguiti per conto del Comune di Roma ricompresi negli interventi di riassetto urbanistico previsti dalla Legge sui finanziamenti per il Giubileo (33.111 milioni), lavori eseguiti per conto del Comune di Torino (15.856 milioni) e della TAV sul nodo di Milano (10.165 milioni), non ancora fatturati.

Incremento delle immobilizzazioni per lavori interni

Descrizione	*1999*	*1998*	*Variazioni*
Manutenzione ciclica ai rotabili	505.892	405.397	100.495
Lavori effettuati nelle officine ferroviarie in conto patrimoniale	44.871	57.136	(12.265)
Materiali prelevati dalle scorte impiegati in investimenti patrimoniali	388.226	305.069	83.157
Spese di personale, generali e di trasporto per investimenti patrimoniali	180.030	235.378	(55.348)
Totale	**1.119.019**	**1.002.980**	**116.039**

La voce che presenta la variazione più significativa è la *"Manutenzione ciclica ai Rotabili"* con un incremento di 100.495 milioni rispetto all'esercizio precedente.

Tale incremento riflette l'aumento di produttività delle Officine di Grande Riparazione ottenuta anche attraverso una rimodulazione degli interventi manutentivi che ha privilegiato l'attività di revamping (quasi raddoppiata nel 1999 rispetto al 1998) e le lavorazioni cosiddette "accentrate" ossia per componenti anziché per singoli rotabili.

Altri ricavi e proventi

Nella seguente tabella sono esposti i principali proventi che compongono la voce e le variazioni tra gli esercizi 1999 e 1998.

	1.999	*1.998*	*Variazioni*
Contributi in conto esercizio dallo Stato dall'UE e da altri			
- Ai sensi dei Regolamenti comunitari			
Contratto di Programma	2.770.000	3.275.700	(505.700)
- Altri	49.744	16.017	33.727
	2.819.744	3.291.717	(471.973)
Proventi immobiliari			
- Locazione immobili	75.068	82.580	(7.512)
- Affitti di terreni	14.025	17.824	(3.799)
- Concessione diritto di passaggio a Infostrada	0	720.000	(720.000)
- Altre servitù	52.419	19.757	32.662
	141.512	840.161	(698.649)
Utilizzo Fondo di Ristrutturazione ex L.448/98	1.886.274	1.743.159	143.115
Altri proventi			
- Prodotti accessori al servizio ferroviario	13.711	14.285	(574)
- Corrispettivi per rivendite e attività commerciali nelle stazioni	18.867	36.354	(17.487)
- Proventi diversi	72.391	132.243	(59.852)
	104.969	182.882	(77.913)
Totale altri ricavi e proventi	**4.952.499**	**6.057.919**	**(1.105.420)**

La voce *Altri Contributi* presenta un saldo di 49.744 milioni e registra un incremento di 33.727 milioni, rispetto all'esercizio precedente, in quanto, nel corso del 1999, sono state stipulate tra le Direzioni della Divisione Trasporto Regionale e le Amministrazioni territoriali delle Convenzioni in base alle quali sono stati riconosciuti a favore di FS contributi in conto esercizio prevalentemente a fronte della manutenzione dei rotabili adibiti al trasporto metropolitano e regionale. Contributi di questa tipologia sono stati, ad esempio, quelli erogati dal Comune di Napoli (12.000 milioni), dalla Regione Lombardia (5.309 milioni), dalla provincia autonoma di Bolzano (4.366 milioni) e dalla Regione Veneto(3.000 milioni).

Nel 1999 è cambiato, rispetto al passato, il rapporto tra FS e gli esercenti attività commerciali nelle principali stazioni. Difatti, a decorrere dal 1° gennaio 1999 è in vigore un contratto con la società Grandi Stazioni, in base al quale FS ha ceduto a tale società lo sfruttamento commerciale degli spazi all'interno di Roma Termini e di altre importanti stazioni italiane dietro un corrispettivo che, per il 1999, è stato di 20.303 milioni.
Questo cambiamento rispetto all'esercizio precedente, da un lato, spiega parte dell'incremento della voce *"Altre servitù"* e dall'altro il decremento della voce *"Corrispettivi per rivendite e attività commerciali nelle stazioni"*.

L' *"Utilizzo del Fondo di Ristrutturazione ex L. 448/98"*, autorizzato dall'Assemblea del 21 dicembre 1999, è stato determinato in misura pari agli ammortamenti dei beni attribuibili al gestore dell'infrastruttura.

B) Costi della produzione

La posta ammonta a 17.324.267 milioni con un decremento di 140.419 milioni rispetto all'esercizio 1998.

	1.999	*1.998*	*Variazioni*
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	1.316.297	1.242.533	73.764
Servizi	2.557.569	2.384.901	172.668
Godimento beni di terzi	212.874	246.382	(33.508)
Personale			
- salari e stipendi	6.624.285	6.751.121	(126.836)
- oneri sociali	1.650.430	1.661.200	(10.770)
- Trattamento di fine rapporto	594.456	602.099	(7.643)
- Altri costi	14.667	18.905	(4.238)
	8.883.838	9.033.325	(149.487)
Ammortamenti e svalutazioni:			
- immobilizzazioni immateriali	84.623	69.136	15.487
- immobilizzazioni Materiali	3.519.065	3.309.526	209.539
- altre svalutazioni delle immobilizzazioni	89.477	338.711	(249.234)
- svalutazioni crediti compresi nell'attivo circolante	100.425	36.098	64.327
	3.793.590	3.753.471	40.119
Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(26.550)	39.717	(66.267)
Accantonamento per rischi e oneri	390.251	575.110	(184.859)
Oneri diversi di gestione	196.398	189.247	7.151
Totale costi della produzione	**17.324.267**	**17.464.686**	**(140.419)**

Il dettaglio delle variazioni verificatesi nei costi di produzione è illustrato nelle tabelle che qui di seguito vengono esposte:

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

	1.999	*1.998*	*Variazioni*
Acquisto di materiali	1.070.176	979.466	90.710
Energia elettrica per la trazione dei treni	169.651	193.188	(23.537)
Illuminazione e forza motrice	76.470	69.879	6.591
Totale	**1.316.297**	**1.242.533**	**73.764**

La voce che ha subito la variazione più significativa è quella riguardante gli acquisti di materiali: in particolar modo, gli acquisti di materiali di magazzino sono passati dai 776.733 milioni del 1998 a 900.885 milioni nel 1999. L'incremento del volume degli acquisti è attribuibile sia all'aumento dei prezzi d'acquisto che alla maggiore attività produttiva registratasi soprattutto nel settore degli investimenti.

I costi di energia elettrica per la trazione dei treni registrano una diminuzione di 23.537 milioni dovuta, in parte ad una più efficiente gestione della rete elettrica ad alta tensione ed, in parte, ad una riduzione di traffico.

Costi per servizi

	1999	*1998*	*Variazioni*
Servizi e lavori appaltati			
- Carrozze letto e ristorazione: servizio interno e internazionale	114.239	109.194	5.045
- Servizi a bordo navi traghetto	42.012	43.758	(1.746)
- Servizi e lavori appaltati per conto di terzi	117.182	9.867	107.315
- Servizi gestione patrimonio immobiliare	38.338	58.302	(19.964)
- Servizi informatici in outsourcing	182.199	158.986	23.213
- Pulizia, autoservizi sostitutivi, trasporti e spedizioni ed altri	908.059	921.315	(13.256)
- Riparazioni e manutenzioni:			
. Beni immobili	282.530	291.644	(9.114)
. Beni mobili	115.433	118.911	(3.478)
	397.963	410.555	(12.592)
Totale servizi e lavori appaltati	1.799.992	1.711.977	88.015
Prestazioni diverse			
- Consulenze e prestazioni professionali	40.266	37.074	3.192
- Utenze	103.787	86.001	17.786
- Concorsi e compensi ad altre ferrovie	88.789	93.086	(4.297)
- Premi assicurazioni	62.742	60.609	2.133
- Pubblicità e marketing	39.835	22.568	17.267
- Provvigioni alle agenzie	96.566	96.175	391
- Acquisto e realizzazione software	8.259	7.748	511
- Prestazioni Genio ferrovieri	24.432	15.498	8.934
- Polfer	8.044	6.863	1.181
- Spese postali	4.100	4.022	78
- Compensi agli organi collegiali	1.612	1.519	93
- GEIE	2.424	1.286	1.138
- Servizi di mensa e ticket restaurant	121.348	114.005	7.343
- Altre prestazioni	155.373	126.470	28.903
Totale prestazioni diverse	757.577	672.924	84.653
Totale costi per servizi	**2.557.569**	**2.384.901**	**172.668**

Nel 1999 i costi per servizi sono aumentati complessivamente di 172.668 milioni.

La variazione di maggior rilievo riguarda i servizi per lavori appaltati conto terzi. Tale voce, infatti, nel 1999 include costi per lavori eseguiti per conto della TAV sulla direttissima, sul nodo di Bologna e su quello di Milano (55.194 milioni), costi per lavori eseguiti per conto del Comune di Roma nell'ambito degli interventi previsti dalla Legge per il finanziamento delle opere per il Giubileo (33.111 milioni) e costi per lavori eseguiti per conto del Comune di Torino (15.856 milioni). I costi relativi alle opere per il Giubileo e a quelle eseguite per conto della TAV sul nodo

di Milano trovano una contropartita nella variazione dei lavori in corso su ordinazione, mentre tutti gli altri costi per lavori eseguiti per conto di terzi trovano la propria contropartita tra gli altri ricavi.

I costi per *"Servizi informatici in outsourcing"* mostrano un incremento di 23.213 milioni dovuto ai maggiori servizi prestati dalla società TSF per la gestione e la manutenzione dei sistemi informatici della Società.

Le utenze subiscono un aumento di 17.786 milioni rispetto al 1998 a causa dell'aumento delle tariffe applicate.

L'aumento di 17.267 milioni che le spese di pubblicità e marketing hanno subito rispetto all'esercizio precedente è attribuibile ai costi per la campagna informativa sulla divisionalizzazione condotta nel corso del 1999.

Al fine di rendere comparabili i dati dell'esercizio 1999 con quelli dell'esercizio precedente, prestazioni diverse per 66.943 milioni, che nel 1998 erano incluse nella voce *"Pulizia, autoservizi sostitutivi, trasporti e spedizioni ed altri"*, sono state riclassificate alla voce *"Altre prestazioni"*.

Godimento di beni di terzi

	1999	*1998*	*Variazioni*
Fitti e spese accessorie di locali privati	3.454	3.429	25
			0
Locazioni e noleggio beni strumentali e altri beni	203.084	242.458	(39.374)
			0
Canoni per utilizzo brevetti	540	266	274
			0
Canoni leasing	5.796	229	5.567
Totale	**212.874**	**246.382**	**(33.508)**

I costi per godimento di beni di terzi sono diminuiti rispetto all'esercizio 1998 di 33.508 milioni .

La variazione di maggiore entità riguarda la diminuzione di 39.374 milioni registrata nelle spese di *"Locazione e noleggio di beni strumentali e altri beni"* ed attribuibile alla riduzione dei costi per noli di materiale ferroviario che passano da 168.709 milioni al 31.12.1998 a 138.371 milioni al 31.12.1999. Tale riduzione è conseguenza della razionalizzazione dei tempi di permanenza del materiale rotabile di vettori esteri sulle linee italiane.

Personale

	1999	*1998*	*Variazioni*
Retribuzioni			
- Competenze fisse	5.491.277	5.387.171	104.106
- Straordinario	254.397	250.704	3.693
- Trasferte	66.049	66.173	(124)
- Altre competenze accessorie e relativi accantonamenti	808.753	1.023.618	(214.865)
- Indennità di mancato preavviso e di fine rapporto	3.810	23.455	(19.645)
	6.624.286	6.751.121	(126.835)
Oneri sociali			
- Contributo al Fondo Pensioni	1.492.609	1.525.398	(32.789)
- Contributi all ' INPS e ad altri istituti previdenziali e relativi accantonamenti	157.821	135.802	22.019
	1.650.430	1.661.200	(10.770)
Trattamento di fine rapporto			
- Accantonamento e rivalutazione f. do TFR	444.317	455.681	(11.364)
- Rivalutazione indennità di buonuscita	150.139	146.418	3.721
	594.456	602.099	(7.643)
Altri costi			
- Indennità e rendite	5.859	5.569	290
- Costi diversi	8.807	13.336	(4.529)
	14.666	18.905	(4.239)
Totale	**8.883.838**	**9.033.325**	**(149.487)**

I costi indicati nella tabella suesposta sono così suddivisi tra personale dirigente ed altro personale:

Personale Dirigente

	1999	*1998*	*Variazioni*
Retribuzioni			
- Competenze fisse	151.972	126.546	25.426
- Straordinario	0	16	(16)
- Trasferte	6.261	7.805	(1.544)
- Altre competenze accessorie e relativi accantonamenti	51.177	43.621	7.556
- Indennità di mancato preavviso e fine rapporto	561	870	(309)
	209.971	178.858	31.113
Oneri sociali			
- Contributo al Fondo Pensioni	47.491	36.400	11.091
- Contributi all ' INPS e ad altri istituti previ- denziali e relativi accantonamenti	14.543	14.458	85
	62.034	50.858	11.176
Trattamento di fine rapporto			
- Accantonamento e rivalutazione f. do TFR	12.297	11.174	1.123
- Rivalutazione indennità di buonuscita	4.529	4.009	520
	16.826	15.183	1.643
Totale	**288.831**	**244.899**	**43.932**

Altro Personale

	1999	*1998*	*Variazioni*
Retribuzioni			
- Competenze fisse	5.339.305	5.260.625	78.680
- Straordinario	254.397	250.688	3.709
- Trasferte	59.788	58.368	1.420
- Altre competenze accessorie e relativi accantonamenti	757.576	979.997	(222.421)
- Indennità di mancato preavviso e di fine rapporto	3.249	22.585	(19.336)
	6.414.315	6.572.263	(157.948)
Oneri sociali			
- Contributo al Fondo Pensioni	1.445.118	1.488.998	(43.880)
- Contributi all ' INPS e ad altri istituti previ- denziali e relativi accantonamenti	143.278	121.344	21.934
	1.588.396	1.610.342	(21.946)
Trattamento di fine rapporto			
- Accantonamento e rivalutazione f. do TFR	432.020	444.507	(12.487)
- Rivalutazione indennità di buonuscita	145.610	142.409	3.201
	577.630	586.916	(9.286)
Altri costi			
- Indennità e rendite	5.859	5.569	290
- Costi diversi	8.807	13.336	(4.529)
	14.666	18.905	(4.239)
Totale	**8.595.007**	**8.788.426**	**(193.419)**

Il costo del personale diminuisce complessivamente di 149.487 milioni. La variazione dipende essenzialmente dalla diminuzione delle retribuzioni dovuta al ridimensionamento dell'organico passato da 116.735 unità , al 31.12.1998, a 112.018 unità, al 31.12.1999..

Le retribuzioni diminuiscono complessivamente di 126.835 milioni. Tale riduzione deriva, sostanzialmente, dall'effetto combinato dell'aumento delle competenze fisse e della diminuzione delle competenze accessorie.

A tal proposito va segnalato che, in base ad un accordo con le OO.SS., sottoscritto nel corso del 1998, è stata istituita una competenza fissa (l'E.D.R.) che, nella sostanza, ha sostituito alcune competenze accessorie.

Il cambiamento suddetto ha influito, incrementando le competenze fisse e riducendo quelle accessorie, per 239.523 milioni nel 1999 e per 56.582 milioni nel 1998, essendo l'accordo entrato in vigore il 1° ottobre.

Si fa presente che la voce *"Competenze fisse"* contiene accantonamenti per ferie maturate e non godute per 68.377 milioni. Tali accantonamenti, nel 1998, ammontavano a 28.589 milioni.

Gli Oneri sociali subiscono un decremento di 10.770 milioni. Essi diminuiscono proporzionalmente di meno rispetto alle retribuzioni in quanto contengono 37.265 milioni di costi per contributi al fondo di sostegno a gestione bilaterale (L.449/1997 art.59) che, essendo stato introdotto a partire da dicembre 1998, nell'esercizio precedente aveva comportato un onere di 4.599 milioni.

Ammortamenti e svalutazioni

	1999	*1998*	*Variazioni*
Ammortamenti			
Immobilizzazioni Immateriali			
- Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	41.651	46.429	(4.778)
- Licenze	102	102	0
- Software	27.433	19.220	8.213
- Migliorie sui beni di terzi	15.437	3.385	12.052
Totale immobilizzazioni immateriali	84.623	69.136	15.487
Immobilizzazioni Materiali			
Terreni Fabbricati e Infrastrutture Ferroviarie			
- Fabbricati civili	66.801	68.066	(1.265)
- Fabbricati industriali	145.610	137.899	7.711
- Infrastrutture ferroviarie	1.580.638	1.437.059	143.579
- Parcheggi	37	31	6
	1.793.086	1.643.055	150.031
Materiale Rotabile, Navi Traghetto e Impianti Industriali			
- Materiale rotabile	1.562.379	1.495.445	66.934
- Navi traghetto	14.897	18.871	(3.974)
- Impianti industriali	34.566	34.314	252
	1.611.842	1.548.630	63.212
Attrezzature Industriali e commerciali			
- Macchinari e attrezzature	52.530	53.224	(694)
- Mezzi di carico e scarico e trasporto interno	5.753	5.851	(98)
- Impianti interni di comunicazione	1.519	1.918	(399)
	59.802	60.993	(1.191)
Altri beni			
- Autoveicoli	7.598	7.533	65
- Mobili e arredi	8.542	9.265	(723)
- Macchine d'ufficio	29.650	32.029	(2.379)
- Attrezzature e impianti, mense e ferrhotel	8.545	8.021	524
	54.335	56.848	(2.513)
Totale immobilizzazioni materiali	3.519.065	3.309.526	209.539
Totale Ammortamenti	3.603.688	3.378.662	225.026
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	89.477	338.711	(249.234)
Svalutazione crediti compresi nell'attivo circolante	100.425	36.098	64.327
Totale ammortamenti e svalutazioni	**3.793.590**	**3.753.471**	**40.119**

Gli ammortamenti ammontano, complessivamente, a 3.603.688 milioni con un incremento, rispetto al 1998, di 225.026 milioni.
L'aumento più significativo si è registrato negli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali ed, in particolare, nella voce riguardante l'infrastruttura ferroviaria.
Difatti, nel corso dell'esercizio gli interventi all'infrastruttura, concernenti, in particolar modo, la sistemazione dei principali nodi ferroviari, il raddoppio delle linee e la realizzazione di impianti tecnologici tesi al miglioramento della qualità del servizio e dei livelli di sicurezza della circolazione, hanno avuto un notevole incremento che ha comportato un aumento degli investimenti; ciò ha determinato, come conseguenza, l'aumento degli ammortamenti connessi.

Gli ammortamenti di materiale rotabile sono anch'essi aumentati a seguito dell'entrata in esercizio di nuovi rotabili parte dei quali adibiti al potenziamento del servizio metropolitano.

La voce *"Altre svalutazioni delle immobilizzazioni"* mostra un saldo di 89.477 milioni. per svalutazioni di materiale rotabile dovute ad incidenti ferroviari (16.500 milioni) e per svalutazione delle Immobilizzazioni in corso descritta nel commento alle stesse (72.977 milioni)..

La *"Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide"* ammonta a 100.425 milioni e mostra un incremento, rispetto al 1998, di 64.327 milioni.
La trasformazione organizzativa conseguente al processo di divisionalizzazione ha comportato, tra le altre cose, l'attribuzione alle Divisioni della responsabilità sull'intero ciclo attivo. Questa circostanza, unita alla disponibilità di maggiori strumenti di analisi dello scaduto, connessi all'introduzione del nuovo sistema informativo – contabile, ha consentito alle Divisioni una più approfondita valutazione del grado di inesigibilità dei crediti verso la propria clientela e dei crediti non commerciali.
Il conseguente adeguamento del fondo svalutazione crediti ha comportato maggiori accantonamenti rispetto all'esercizio precedente.

Accantonamenti per rischi e oneri

	1999	*1998*	*Variazioni*
Accantonamenti per rischi			
- Contenzioso	262.660	336.533	(73.873)
- Oneri relativi ad imposta patrimoniale	15.000	0	15.000
- Oneri e contributi integrativo bis	0	94.801	(94.801)
- Adeguamento valore scorte	93.505	0	93.505
- Altri rischi	8.423	19.949	(11.526)
	379.588	451.283	(71.695)
Altri accantonamenti			
- Decoibentazione rotabili dall'amianto	0	112.000	(112.000)
- Contenzioso	1.500	0	1.500
- Altri	9.163	11.827	(2.664)
	10.663	123.827	(113.164)
Totale Accantonamenti per rischi e oneri	390.251	575.110	(184.859)

L'accantonamento al fondo rischi per il contenzioso tiene conto della stima delle passività potenziali, nei confronti del personale e dei terzi, sia a fronte di cause pendenti, sia a fronte di vertenze non ancora scaturite in contenzioso giudiziale.

Gli accantonamenti per *"Adeguamento valore scorte"* ammontano a 93.506 milioni iscritti per adeguare il relativo fondo alle necessità stimate sulla base di un'analisi della stratificazione delle scorte stesse.

Infine, per quanto riguarda l'accantonamento a fronte di prevedibili maggiori oneri per imposta patrimoniale, si rimanda al commento relativo al fondo imposte incluso nella sezione del passivo.

Oneri diversi di gestione

	1999	*1998*	*Variazioni*
Costi diversi			
- Svalutazione cespiti radiati da alienare	22.627	26.944	(4.317)
- Minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo	15.297	2.793	12.504
- Spese per la partecipazione a mostre, fiere,ecc..	1.072	609	463
- Quote associative e contributi a Enti vari	19.430	19.955	(525)
- Altri costi	15.796	49.366	(33.570)
	74.222	99.667	(25.445)
Oneri tributari			
- IVA non detraibile	0	2	(2)
- I.C.I.	24.031	27.542	(3.511)
- Imposta di registro	74.608	32.534	42.074
- Altre imposte	23.537	29.502	(5.965)
	122.176	89.580	32.596
Totale	**196.398**	**189.247**	**7.151**

La voce riporta un incremento complessivo di 7.151 milioni che è la risultante di più variazioni di segno opposto.

Tra le voci che presentano un aumento la più significativa è quella che riguarda l'imposta di registro che è relativa, per 74.000 milioni, all'aumento di capitale deliberato dall'Assemblea Straordinaria il 21 dicembre 1999.

La voce che presenta la maggiore variazione in diminuzione è quella degli *"Altri costi"* che dipende in larga parte dal fatto che la voce al 31 dicembre 1998 includeva 31.159 milioni relativi a rettifiche di stime che non si sono ripresentate nell'esercizio 1999.

C) Proventi ed oneri finanziari

Proventi finanziari	*1999*	*1998*	*Variazioni*
Dividendi			
- in imprese controllate e collegate	860	196	664
- in altre imprese	3.393	3.303	90
	4.253	3.499	754
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
- su mutui ex OPAFS al personale	1.260	1.872	(612)
- altri	1.986	1.642	344
	3.246	3.514	(268)
Da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	0	1	(1)
Da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	12.230	0	12.230
	12.230	1	12.229
Altri			
- su crediti verso società controllate e collegate	1.812	2.630	(818)
- interessi attivi su c/c bancari e postali	5.712	15.449	(9.737)
- su operazioni Pronti c/termine	3.995	14.994	(10.999)
- interessi di mora:			
. su crediti verso società controllate e collegate	1.365	1.185	180
. su crediti verso altri	29.810	21.913	7.897
- su polizze commerciali	1.345	3.392	(2.047)
- interessi attivi vs/Tesoro	1.493	2.386	(893)
- interessi attivi su crediti IVA a rimborso	47.590	24.534	23.056
- utili su cambi	4.011	28.842	(24.831)
- altri	2.981	1.766	1.215
	100.114	117.091	(16.977)
Totale proventi finanziari	*119.843*	*124.105*	*(4.262)*
Oneri finanziari			
Interessi ed altri oneri			
- perdite su cambi	3.014	9.324	(6.310)
- su debiti v/s imprese controllate e collegate	284	2.890	(2.606)
- su debiti verso Istituti finanziari	34.250	47.823	(13.573)
- su c/c con imprese controllate	10.806	10.234	572
- altri	91.156	308.578	(217.422)
Totale Oneri finanziari	139.510	378.849	(239.339)
Totale proventi ed oneri finanziari	**(19.667)**	**(254.744)**	**235.077**

Il saldo Proventi/Oneri Finanziari mostra un aumento complessivo, rispetto al 1998, di 235.077 milioni in gran parte dovuto al fatto che gli oneri finanziari 1998 includevano, per 206.000 milioni, interessi sulla cessione del credito verso la società Infostrada ad istituti finanziari.

La voce *"dividendi in imprese controllate e collegate"*, pari a 860 milioni, riguarda dividendi Sve Rail (167 milioni) e dividendi TSF per i rimanenti 693 milioni. I dividendi in altre imprese, pari a 3.393 milioni, si riferiscono integralmente all'Eurofima.

I *"proventi da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni"* (12.230 milioni) includono 6.970 milioni di interessi attivi su operazioni in lire sintetiche.

Gli *"interessi sul credito IVA a rimborso"* aumentano di 23.056 milioni in quanto includono quanto maturato al 31.12.1999 sui crediti risultanti dalle dichiarazioni 1996, 1997 e 1998.

Gli *"interessi attivi su c/c bancari e postali"* e su *"operazioni di pronti contro termine"* si riducono entrambi, rispetto allo scorso esercizio, a causa della diminuita liquidità a disposizione.

Gli utili e le perdite su cambi mostrano entrambi una significativa riduzione, rispetto al 1998, in quanto, con l'adozione dei tassi di conversione irreversibili tra le valute dei Paesi aderenti all'Euro dall'1.1.1999, le oscillazioni sui cambi si sono verificate solo in relazione a operazioni eseguite nelle valute di altri Paesi.

Gli oneri finanziari *"su debiti verso istituti finanziari"* presentano un decremento di 13.573 milioni. La diminuzione dipende, principalmente, dagli interessi sul debito a medio/lungo termine con la Cassa DD.PP. che diminuiscono in quanto sono calcolati a tasso fisso su un debito residuo che si va progressivamente estinguendo.

Gli altri oneri finanziari includono 70.391 milioni di interessi passivi di rateazione sull'imposta patrimoniale dovuta per il periodo 1992- 1995.

D) Rettifiche di valore di attività finanziarie

La posta ammonta a 36.164 milioni con un decremento rispetto all'esercizio 1998 di 6.097 milioni.

Tale importo deriva dalle svalutazioni apportate alle partecipazioni nelle società controllate SAP in liquidazione (3.991 milioni), FS Cargo (15.261 milioni), Passaggi (382 milioni) ed Efeso in liquidazione (126 milioni) e nella società collegata Bologna 2000 (205 milioni), nonché dall'adeguamento al prezzo di vendita del valore della partecipazione nella Lingotto S.p.A. (16.199 milioni).

E) Proventi ed oneri straordinari

La posta ammonta a 196.123 milioni con un incremento rispetto all'esercizio 1998 di 12.955 milioni.

Proventi straordinari	*1999*	*1998*	*Variazioni*
Plusvalenze da alienazione	51.310	83.822	(32.512)
Contributi per ristrutturazione industriale	194.025	30.449	163.576
Altri:			
- Sopravvenienze attive	298.548	414.654	(116.106)
- Recuperi e Rimborsi al personale	5.346	6.286	(940)
- diversi	70.921	47.592	23.329
Eccedenza debiti verso Fondo Pensioni	0	1.160.408	(1.160.408)
	620.150	1.743.211	(1.123.061)
Oneri straordinari			
Minusvalenze da alienazione	22.603	17.897	4.706
Costi per esodi anticipati	194.025	30.449	163.576
Imposte esercizi precedenti	2.684	3.532	(848)
Altri:			
- Sopravvenienze passive	168.252	326.034	(157.782)
- Perdite per eliminazione cespiti	28.707	12.721	15.986
- diversi	7.756	9.002	(1.246)
Ricostituzione fondo di ristrutturazione industriale	0	1.160.408	(1.160.408)
	424.027	1.560.043	(1.136.016)
Totale	**196.123**	**183.168**	**12.955**

Le plusvalenze da alienazione comprendono 38.326 milioni di plusvalenze da vendita immobili (in prevalenza fabbricati civili non strumentali) e plusvalenze da cessione di partecipazioni per complessivi 12.983 composte, per 11.528 milioni, dalla plusvalenza realizzata dalla vendita alla Sicind SpA di una parte della partecipazione detenuta nella Lingotto SpA e per 1.455 milioni dalla plusvalenza realizzata dalla cessione dell'integrale quota di partecipazione detenuta nella GSA .

Su quest'ultima posta c'è da segnalare che la vendita della partecipazione è avvenuta ad un prezzo di 60.000 milioni che ha generato plusvalenze per complessivi 38.622 milioni, di cui i 1.455 milioni suesposti rappresentano la differenza tra il prezzo d'acquisto e quello di cessione e la restante parte (37.167 milioni) deriva dal recupero di stanziamenti operati in anni precedenti in un apposito fondo rischi. L'importo di 37.167 milioni è ricompreso tra le sopravvenienze attive che includono, altresì, 48.777 milioni di multe e penalità inflitte a terzi per inadempienze contrattuali, 33.587 milioni di indennizzi assicurativi per danni, furti ed incidenti al materiale rotabile, 17.895 milioni di insussistenze del passivo conseguenti alla cancellazione di fondi ammortamento a seguito di rettifiche apportate al costo originario appresso descritte e 11.631 milioni restituiti dall'Enel a seguito della sentenza della Corte d'Appello sull'illegittimità dell'addebito del "sovrapprezzo nuovi impianti".

Le *"minusvalenze da alienazione"* derivano dalla vendita di terreni (6.341 milioni) e fabbricati (16.262 milioni).

La voce *"Sopravvenienze passive"* include 38.495 milioni relativi a rettifiche di costo di taluni cespiti, 6.998 milioni di rettifica dei ricavi per trasporti postali a seguito dell'avvenuto conguaglio dei canoni 1997 e 1998 e 6.037 milioni di maggiori oneri per l'Irap verificatisi in sede di dichiarazione rispetto all'accertamento effettuato nel bilancio 1998.

IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO

Ammontano a 280.000 milioni con un decremento di 43.849 milioni rispetto al 1998 e riflettono la stima degli oneri per IRAP dovuta per l'esercizio.

SEZIONE 5

Altre informazioni

Dati sull'occupazione

La forza lavoro della società ha subito - nel corso dell'anno - l'evoluzione indicata nella tabella seguente:

Descrizione	*Dirigenti*	*Restante Personale*	*Totale*
Consistenza al 31.12.1998	961	115.774	116.735
Assunzioni	63	1.949	2.012
Cessazioni	(40)	(6.689)	(6.729)
Consistenza al 31.12.1999	984	111.034	112.018

Consistenza media annuale per settore e gruppi di categorie di inquadramento economico

Settori	*Categorie 1/7*	*Categorie 8/9*	*Totale*
Uffici	7.647	5.701	13.348
Stazioni	23.195	5.349	28.544
Viaggiante	10.052	910	10.962
Macchina	17.841	1.269	19.110
Tecnico	37.426	2.429	39.855
Navigante	1.075	323	1.398
Dirigenti	-	-	976
TOTALE	97.236	15.981	114.193

Compensi ad Amministratori e Sindaci

Ai sensi di legge si evidenziano i compensi spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio Sindacale.

Percipienti	Compensi in lire
Amministratori	1.160.000.000
Collegio Sindacale	210.000.000

Eventi successivi

Sono illustrati al punto B.3 fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio 1999 della "Relazione sulla gestione".

Il Presidente

Roma, 29 MAGGIO 2000

Ferrovie dello Stato Società di Trasporti e Servizi per Azioni

Sede in Roma - Piazza della Croce Rossa, 1

Allegati

- **Rendiconto finanziario**
- **Debiti trasferiti allo Stato ai sensi dell' articolo 2, comma 12 della legge 23 dicembre 1996, n. 662**

Allegato 1

RENDICONTO FINANZIARIO
DI FLUSSI DI DISPONIBILITA' LIQUIDE

Operazioni di gestione reddituale	Esercizio 1999	Esercizio 1998
PERDITA DI ESERCIZIO	(2.851)	(2.438)
AMMORTAMENTI	3.604	3.379
ACCANTONAMENTI TFR	594	602
UTILIZZO FONDI TFR E INDENNITA' DI BUONUSCITA	(579)	(624)
ACCANTONAMENTO FONDI RISCHI ED ONERI	375	587
ALTRE VARIAZIONI FONDI RISCHI ED ONERI	(21)	1.115
UTILIZZO FONDI RISCHI ED ONERI	(2.404)	(2.830)
SVALUTAZIONI (IMMOBILIZZAZIONI TECNICHE E CREDITI)	190	381
VARIAZIONE RIMANENZE	(35)	55
VARIAZIONE CREDITI VERSO CLIENTI	(179)	205
VARIAZIONE CREDITI VERSO SOCIETA' DEL GRUPPO	(99)	24
VARIAZIONE DEBITI VERSO FORNITORI	473	(235)
VARIAZIONE DEBITI VERSO SOCIETA' DEL GRUPPO	299	201
VARIAZIONE CREDITI DIVERSI (1)	(2.024)	(504)
VARIAZIONE DEBITI DIVERSI	(290)	(1.456)
VARIAZIONE RATEI E RISCONTI ATTIVI	(2)	2
VARIAZIONE RATEI E RISCONTI PASSIVI	(371)	372
VARIAZIONE ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	(391)	(26)
VARIAZIONE ALTRE PASSIVITA' NON CORRENTI	(230)	(2.720)
TOTALE	(3.940)	(3.910)
Attivita' di investimento		
INCREMENTO IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	(254)	(45)
INCREMENTO IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	(4.599)	(3.949)
DISMISSIONI IMMOBILIZZAZIONI	1.180	279
VARIAZIONI NETTE DELLE PARTECIPAZIONI	67	(175)
INCREMENTO ALTRE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	(236)	(586)
TOTALE	(3.841)	(4.476)
Attivita' di finanziamento		
AUMENTO DI CAPITALE SOCIALE	7.400	8.000
VARIAZIONE DI MEZZI PROPRI PER INTEGRAZIONE DEL FONDO RISTRUTTURAZIONE INDUSTRIALE	(32.624)	(17.792)
ALTRE VARIAZIONI DI PATRIMONIO NETTO	0	27
INTEGRAZIONE FONDO RISTRUTTURAZIONE L.448/98	32.624	17.792
VARIAZIONE DEBITO M/L TERMINE	(99)	(113)
VARIAZIONE CREDITI V/TESORO PER PRESTITI A M/L	(4)	(53)
TOTALE	7.297	7.861
FLUSSO DI CASSA COMPLESSIVO	(484)	(525)
CASSA E BANCHE INIZIALI (1)	1.162	1.720
CASSA E BANCHE FINALI (2)	678	1.195

(1) Nel 1998 sono stati riclassificati 33 miliardi alla voce Variazione Crediti diversi

(2) Il dato include le operazioni di impiego fonti a breve termine: 120 miliardi nell'esercizio 1999 e 248 miliardi nell'esercizio 1998

Allegato 2
Al DM n. 146206 del 21/3/97

PRESTITI TRASFERITI ALLO STATO
Articolo 2, comma 12, legge 23 dicembre 1996, n. 662

(cifre in lire)

	Debito residuo al 31/12/1999	
	(al cambio di assunzione)	(al cambio al 30/12/1999)
1. *Obbligazionari domestici*	***8.500.000.000.000***	***8.500.000.000.000***
2. *Esteri diretti*		
Bancari	2.200.000.000.000	2.200.000.000.000
Obbligazionari	4.705.794.800.300	5.090.544.749.980
	6.905.794.800.300	***7.290.544.749.980***
3. *Eurofima*	***3.657.614.635.825***	***4.144.282.987.225***
4. *Bancari domestici (1)*	***5.650.000.000.000***	***5.733.405.479.362***
Debito residuo trasferito (1+2+3+4)	***24.713.409.436.125***	***25.668.233.216.567***

(1) Comprende un prestitto IMI di 1.000 miliardi per 242 miliardi a carico del Tesoro per sole quote capitale, di conseguenza il Conto Economico FS sarà gravato degli interessi su tale frazione di debito.

Obbligazionari domestici

SITUAZIONE DEI PRESTITI OBBLIGAZIONARI DOMESTICI AL 31-12-99

(capitale e interessi a carico del Tesoro)

Istituto capofila	Denominazione del prestito	Importo nominale in lire	Tasso originario	Tasso rifinanziato	Pagamento degli interessi	Scadenza e debito residuo al 31/12/1999	
B.N.L.	1985/2000 III emiss indicizzato	1.000.000.000.000	variabile: 1/3 titoli quotati esenti + 2/3 BOT a 6 mesi		semestrale	5/2000	1.000.000.000.000
swap					1/05		
The Chase Manhattan Bank		500.000.000.000		Libor 6M - 1,125%			
Salomon brothers International		500.000.000.000		Libor6M - 1,215%	1/11		
						totale	1.000.000.000.000
S.P.Torino-B.Napoli	1990/2000 T.V. CON PREMIO DI RIMBORSO	1.500.000.000.000	rendimento BOT a 6 mesi e rendimento campioni titoli pub- + SPREAD 0,25%		semestrale		
swap					1/01 1/07		
Credit Suisse Financial Products		750.000.000.000		Libor + 0,71625%		1/00	750.000.000.000
Credit Suisse Financial Products		750.000.000.000		Libor + 0,72875%		1/01	750.000.000.000
						totale	1.500.000.000.000
Mediobanca - Credit Comit - B.Roma	1994/2004 tasso fisso	1.000.000.000.000	8,90% annuale		annuale	01/2004	1.000.000.000.000
					21/01		
						totale	1.000.000.000.000
Mediobanca - Credit Comit - B.Roma	1994/2004 indicizzato	1.000.000.000.000	RIBOR trim.le equival. + SPREAD 0,10		trimestrale	01/2004	1.000.000.000.000
					21/01 21/04 21/07 21/10		
						totale	1.000.000.000.000
CREDIOP	1994/2002	2.000.000.000.000	RIBOR trim.le	collar trim.le	trimestrale	05/2002	2.000.000.000.000

Obbligazionari domestici

Istituto capofila	Denominazione del prestito	Importo nominale in lire	Tasso originario	Tasso rifinanziato	Pagamento degli interessi	Scadenza e debito residuo al 31/12/1999	
	indicizzato		+ SPREAD 0,25 p.p.p.a.	**suisse bank co 96/02** cap 2,25% floor 1,75% **chase manhattan 96/02** cap 2,20% floor 1,70%	17/02 17/05 17/08 17/11	totale	2.000.000.000.000
BANCA DI ROMA CREDITO ITALIANO	1996/2008 TASSO VARIABILE	2.000.000.000.000	RIBOR sem.le + SPREAD 0,10 p.p.p.a.		semestrale 03/06 03/12	12/2008	2.000.000.000.000
						totale	2.000.000.000.000
				DEBITO RESIDUO TOTALE			**8.500.000.000.000**

Esteri diretti

SITUAZIONE DEI PRESTITI ESTERI DIRETTI AL 31/12/1999

Leggi autorizzative	Istituto capo-fila del Consorzio di Banche	Anno di emissione	Durata in anni	Tipo di prestito e importo nominale	Tasso	Pagamento degli interessi	Debito residuo da ammortizzare	Cambio assunz.ne	Controvalore in lire	Cambio del 30.12.1999	Controvalore in lire
n. 17/81	Morgan Stanley Intl London b. agente: CITIBANK GTAS	1989/2009	20	Obbligazionario $ 500.000.000	9,125%	annuo 6/7	07/09 $ 300.000.000 07/09 $ 200.000.000	1.393,300 1.889,759245	417.990.000.000 377.951.849.090	1.927,403 1.927,403	578.220.900.000 385.480.600.000
n. 17/81	Morgan Stanley Intl London b. agente: CITIBANK GTAS	1990/2009 oppure	19	Obbligazionario $ 500.000.000	9,125%	annuo (6/7)	07/09 $ 288.660.000 07/09 $ 200.000.000	1.207,775 1.889,759245	348.636.331.500 377.951.849.090	1.927,403 1.927,403	556.364.149.980 385.480.600.000
Mancati rinnovi L. 541/88	B. NAZ. LAVORO b. agente: BANKERS TRUST COMPANY LONDON	1990/2000	10	Obbligazionario in Eurolire 500.000.000.000	libid a sei mesi FLAT	semestrale (7/5-7/11)	11/00 E.L. 500.000.000.000	1,000	500.000.000.000	1,000	500.000.000.000
Alta Velocità L. 385/90	Cariplo S.p.A. b.agente: B. PARIBAS	1992/2002	10	Obbligazionario in Eurolire 500.000.000.000	libid a sei mesi - 20 b.p.	semestrale	03/02 E.L. 500.000.000.000	1,000	500.000.000.000	1,000	500.000.000.000
Mancati rinnovi L. 407/89	Istituto Bancario San Paolo di Torino b.agente: B. PARIBAS	1992/2002	10	Obbligazionario in Eurolire 700.000.000.000	libid a sei mesi -20 b.p.	semestrale (12/3-12/9)	03/02 E.L. 700.000.000.000	1,000	700.000.000.000	1,000	700.000.000.000
Alta Velocità L. 385/90	B.E.I. (CONTR. 4.7788)	1995/2010	15	Bancario in Euro 206.582.759,64 (ex Eurolire 400mld)	libor a tre mesi +15 b.p.	semestrale (15/3-15/9)	09/00 EURO 10.329.137,98 03/01 EURO 10.329.137,98 09/01 EURO 10.329.137,98 03/02 EURO 10.329.137,98 09/02 EURO 10.329.137,98 03/03 EURO 10.329.137,98 09/03 EURO 10.329.137,98 03/04 EURO 10.329.137,98 09/04 EURO 10.329.137,98 03/05 EURO 10.329.137,98 09/05 EURO 10.329.137,98 03/06 EURO 10.329.137,98 09/06 EURO 10.329.137,98 03/07 EURO 10.329.137,98 09/07 EURO 10.329.137,98 03/08 EURO 10.329.137,98 09/08 EURO 10.329.137,98 03/09 EURO 10.329.137,98 09/09 EURO 10.329.137,98 03/10 EURO 10.329.138,02 206.582.759,64	1.936,270	400.000.000.000	1.936,270	400.000.000.000
Alta Velocità L. 385/90	B.E.I. (CONTR. 4.7809)	1995/2010	15	Bancario in Euro 154.937.069,73 (ex Eurolire 300mld)	libor a tre mesi +15 b.p.	semestrale (15/3-15/9)	09/00 EURO 7.746.853,49 03/01 EURO 7.746.853,49 09/01 EURO 7.746.853,49 03/02 EURO 7.746.853,49 09/02 EURO 7.746.853,49 03/03 EURO 7.746.853,49 09/03 EURO 7.746.853,49 03/04 EURO 7.746.853,49 09/04 EURO 7.746.853,49 03/05 EURO 7.746.853,49 09/05 EURO 7.746.853,49	1.936,270	300.000.000.000	1.936,270	300.000.000.000

Esteri diretti

Leggi autorizzative	Istituto capo-fila del Consorzio di Banche	Anno di emissione	Durata in anni	Tipo di prestito e importo nominale	Tasso	Pagamento degli interessi	Debito residuo da ammortizzare	Cambio assunz.ne	Controvalore in lire	Cambio del 30.12.1999	Controvalore in lire
							03/06 EURO 7.746.853,49 09/06 EURO 7.746.853,49 03/07 EURO 7.746.853,49 09/07 EURO 7.746.853,49 03/08 EURO 7.746.853,49 09/08 EURO 7.746.853,49 03/09 EURO 7.746.853,49 09/09 EURO 7.746.853,49 03/10 EURO 7.746.853,42 154.937.069,73				
P.P.I. L. 67/88	B.E.I. (CONTR. 4.8225)	1995/2010	15	Bancario in Euro 258.228.449,54 (ex Eurolire 500mld)	libor a tre mesi +15 b.p.	semestrale (15/3-15/9)	03/01 EURO 12.911.422,48 09/01 EURO 12.911.422,48 03/02 EURO 12.911.422,48 09/02 EURO 12.911.422,48 03/03 EURO 12.911.422,48 09/03 EURO 12.911.422,48 03/04 EURO 12.911.422,48 09/04 EURO 12.911.422,48 03/05 EURO 12.911.422,48 09/05 EURO 12.911.422,48 03/06 EURO 12.911.422,48 09/06 EURO 12.911.422,48 03/07 EURO 12.911.422,48 09/07 EURO 12.911.422,48 03/08 EURO 12.911.422,48 09/08 EURO 12.911.422,48 03/09 EURO 12.911.422,48 09/09 EURO 12.911.422,48 03/10 EURO 12.911.422,48 09/10 EURO 12.911.422,42 258.228.449,54	1.936,270	500.000.000.000	1.936,2700	500.000.000.000
P.P.I. L. 67/88	B.E.I. (CONTR. 4.8291)	1996/2010	15	Bancario in Euro 180.759.914,68 (ex Eurolire 350mld)	libor a tre mesi +15 b.p.	semestrale (15/6-15/12)	06/01 EURO 9.037.995,73 12/01 EURO 9.037.995,73 06/02 EURO 9.037.995,73 12/02 EURO 9.037.995,73 06/03 EURO 9.037.995,73 12/03 EURO 9.037.995,73 06/04 EURO 9.037.995,73 12/04 EURO 9.037.995,73 06/05 EURO 9.037.995,73 12/05 EURO 9.037.995,73 06/06 EURO 9.037.995,73 12/06 EURO 9.037.995,73 06/07 EURO 9.037.995,73 12/07 EURO 9.037.995,73 06/08 EURO 9.037.995,73 12/08 EURO 9.037.995,73 06/09 EURO 9.037.995,73 12/09 EURO 9.037.995,73 06/10 EURO 9.037.995,73 12/10 EURO 9.037.995,81 180.759.914,68	1.936,270	350.000.000.000	1.936,2700	350.000.000.000
P.P.I. L. 67/88	B.E.I.	1996/2010	15	Bancario in Euro	libor a tre mesi	semestrale	06/01 EURO 9.037.995,73 12/01 EURO 9.037.995,73	1.936,270	350.000.000.000	1.936,2700	350.000.000.000

Esteri diretti

Leggi autorizzative	Istituto capo-fila del Consorzio di Banche	Anno di emissione	Durata in anni	Tipo di prestito e Importo nominale	Tasso	Pagamento degli interessi	Debito residuo da ammortizzare	Cambio assunz.ne	Controvalore in lire	Cambio del 30.12.1999	Controvalore in lire
	(CONTR. 4.8385)			180.759.914,68 (ex Eurolire 350mld)	+15 b.p.	(15/6-15/12)	06/02 EURO 9.037.995,73 12/02 EURO 9.037.995,73 06/03 EURO 9.037.995,73 12/03 EURO 9.037.995,73 06/04 EURO 9.037.995,73 12/04 EURO 9.037.995,73 06/05 EURO 9.037.995,73 12/05 EURO 9.037.995,73 06/06 EURO 9.037.995,73 12/06 EURO 9.037.995,73 06/07 EURO 9.037.995,73 12/07 EURO 9.037.995,73 06/08 EURO 9.037.995,73 12/08 EURO 9.037.995,73 06/09 EURO 9.037.995,73 12/09 EURO 9.037.995,73 06/10 EURO 9.037.995,73 12/10 EURO 9.037.995,81 180.759.914,68				
n.17 del 12/2/81 750.000.000.000 L. 41/86 PIT 250.000.000.000 L.67/88 PPI 286.355.370.620	MORGAN GUARANTY TRUST CO. OF NEW YORK LONDON	1996/2006	10	Emissione titoli Schuldschein DM 1.300.000.000	a tre mesi +0,125%	(22/7-22/10 22/1-22/4)	07/06 DM 1.300.000.000	989,5041312461	1.286.355.370.620	989,999	1.286.998.700.000
L.67/88 PPI	MORGAN GUARANTY TRUST CO. OF NEW YORK LONDON	1996/2003	7	Emissione titoli Schuldschein DM 200.000.000	libor a tre mesi +0,10%	trimestrale (15/9-15/12 15/3-15/6)	06/03 DM 200.000.000	984,547	196.909.400.000	989,999	197.999.800.000
P.P.I. L. 407/89 49.206.000.000 Mancati rinnovi L. 415/91 250.794.000.000	B.E.I. (CONTR. 4.9296)	1996/2011	15	Bancario in Euro 154.937.069,73 (ex Eurolire 300mld)	libor a tre mesi +15 b.p.	semestrale (15/6-15/12)	06/02 EURO 7.746.853,49 12/02 EURO 7.746.853,49 06/03 EURO 7.746.853,49 12/03 EURO 7.746.853,49 06/04 EURO 7.746.853,49 12/04 EURO 7.746.853,49 06/05 EURO 7.746.853,49 12/05 EURO 7.746.853,49 06/06 EURO 7.746.853,49 12/06 EURO 7.746.853,49 06/07 EURO 7.746.853,49 12/07 EURO 7.746.853,49 06/08 EURO 7.746.853,49 12/08 EURO 7.746.853,49 06/09 EURO 7.746.853,49 12/09 EURO 7.746.853,49 06/10 EURO 7.746.853,49 12/10 EURO 7.746.853,49 06/11 EURO 7.746.853,49 12/11 EURO 7.746.853,42 154.937.069,73	1.936,270	300.000.000.000	1.936,270	300.000.000.000
							TOTALE		6.905.794.800.300	TOTALE	7.290.644.749.980

Esteri diretti

Leggi autorizzative	Istituto capo-fila del Consorzio di Banche	Anno di emissione	Durata in anni	Tipo di prestito e importo nominale	Tasso	Pagamento degli interessi	Debito residuo da ammortizzare	Cambio assunz.ne	Controvalore in lire	Cambio del 30.12.1999	Controvalore in lire
								Riepilogo			
								Bancari	2.200.000.000.000		2.200.000.000.000
								Obbligazionari	4.705.794.800.300		5.090.544.749.980
								Totale	*6.905.794.800.300*		*7.290.544.749.980*

Eurofima

PRESTITI CONTRATTI CON LA SOCIETA' EUROFIMA AL 31/12/1999

N.Eurofima		Importo nominale	Tasso		Debito residuo	Cambio ass.ne	Controvalore	Cambio 31/12/99	Controvalore	Erogaz.	Scadenza
1506	frsv	6.750.000,00	4,0000	frsv	2.025.000,00	743,653	1.505.897.325	1206,323	2.442.804.075	06/1984	06/2004
1674	frfr	60.000.000,00	9,8750	frfr	60.000.000,00	221,369	13.282.140.000	295,182	17.710.920.000	11/1985	08/2000
1692	frsv	17.000.000,00	5,0000	frsv	17.000.000,00	802,339	13.639.763.000	1206,323	20.507.491.000	02/1986	02/2001
1945	frsv	50.000.000,00	4,5000	frsv	50.000.000,00	890,55	44.527.500.000	1206,323	60.316.150.000	06/1988	06/2000
2003	frsv	65.000.000,00	5,0000	frsv	65.000.000,00	863	56.095.000.000	1206,323	78.410.995.000	01/1989	01/2004
2048	frsv	2.000.000,00	5,5000	frsv	2.000.000,00	813,06	1.626.120.000	1206,323	2.412.646.000	05/1989	05/2004
2105	frsv	55.000.000,00	6,0000	frsv	55.000.000,00	836,675	46.017.125.000	1206,323	66.347.765.000	01/1990	01/2002
2121	frsv	50.000.000,00	7,1250	frsv	50.000.000,00	829,865	41.493.250.000	1206,323	60.316.150.000	03/1990	03/2002
2131	frsv	45.000.000,00	7,2500	frsv	45.000.000,00	865,975	38.968.875.000	1206,323	54.284.535.000	06/1990	06/2001
2141	yen	1.000.000.000,00	7,1250	yen	1.000.000.000,00	7,891	7.891.000.000	18,848	18.848.000.000	06/1990	06/2005
2147	frsv	8.000.000,00	7,0500	frsv	8.000.000,00	859,69	6.877.520.000	1206,323	9.650.584.000	07/1990	07/2000
2159	frfr	40.000.000,00	9,8750	frfr	40.000.000,00	219,46	8.778.400.000	295,182	11.807.280.000	08/1990	08/2000
2162	frsv	25.000.000,00	7,2600	frsv	25.000.000,00	908,725	22.718.125.000	1206,323	30.158.075.000	08/1990	08/2000
2166	frsv	50.000.000,00	7,1250	frsv	50.000.000,00	887,335	44.366.750.000	1206,323	60.316.150.000	10/1990	10/2002
2193	frsv	100.000.000,00	7,5	frsv	100.000.000,00	888,565	88.856.500.000	1206,323	120.632.300.000	01/1991	01/2003
2209	frsv	80.000.000,00	6,625	frsv	80.000.000,00	877	70.160.000.000	1206,323	96.505.840.000	04/1991	04/2003
2213	frsv	20.000.000,00	6,875	frsv	20.000.000,00	877	17.540.000.000	1206,323	24.126.460.000	04/1991	04/2001
2218	frsv	115.000.000,00	6,75	frsv	115.000.000,00	854,38	98.253.700.000	1206,323	138.727.145.000	07/1991	07/2001
2230	frsv	70.000.000,00	7,0000	frsv	70.000.000,00	852,79	59.695.300.000	1206,323	84.442.610.000	12/1991	12/2001
2234	frsv	175.000.000,00	7,24	frsv	175.000.000,00	855,45000	149.703.750.000	1206,323	211.106.525.000	12/1991	12/2001
2241	frsv	50.000.000,00	7,17	frsv	50.000.000,00	848,765	42.438.250.000	1206,323	60.316.150.000	01/1992	01/2007
2244	frsv	100.000.000,00	6,75	frsv	100.000.000,00	842,995	84.299.500.000	1206,323	120.632.300.000	02/1992	02/2004
2259	frsv	135.000.000,00	6,75	frsv	135.000.000,00	811,97	109.615.950.000	1206,323	162.853.605.000	04/1992	02/2004
2266	ecu	50.000.000,00	8,575	ecu	50.000.000,00	1548,32	77.416.000.000	1936,27	96.813.500.000	06/1992	06/2007
2312	frsv	200.000.000,00	5,0000	frsv	200.000.000,00	1069,71	213.942.000.000	1206,323	241.264.600.000	08/1993	06/2003
2315	lire	150.000.000.000,00	8,375	lire	150.000.000.000,00	1,00000	150.000.000.000	1,00	150.000.000.000	10/1993	10/2003
2316	lire	150.000.000.000,00	libor 3m - 0,375 p.b	lire	150.000.000.000,00	1,00000	150.000.000.000	1,00	150.000.000.000	10/1993	10/2003
2319	frsv	10.800.000,00	5,5	frsv	10.800.000,00	1.094,86000	11.824.488.000	1206,323	13.028.288.400	11/1993	11/2003
2342	lire	500.000.000.000,00	7,7000	lire	500.000.000.000,00	1,00000	500.000.000.000	1,00	500.000.000.000	02/1994	02/2004
2351	lire	300.000.000.000,00	libor 6m - 0,21 p.b	lire	300.000.000.000,00	1,00000	300.000.000:000	1,00	300.000.000.000	06/1994	06/2004
2362	lire	181.500.000.000,00	libor 6m - 0,20 p.b	lire	181.500.000.000,00	1,00000	181.500.000.000	1,00	181.500.000.000	09/1994	07/2001
2380	lire	250.000.000.000,00	libor 6m - 0,23 p.b	lire	250.000.000.000,00	1,00000	250.000.000.000	1,00	250.000.000.000	02/1995	02/2000
2397	frsv	4.050.000,00	4,0000	frsv	4.050.000,00	1360,31	5.509.255.500	1206,323	4.885.608.150	12/1995	12/2002
2413	frsv	198.150.000,00	3,8000	frsv	198.150.000,00	1233,4	244.398.210.000	1206,323	239.032.902.450	09/1996	09/2000
2429	frsv	4.050.000,00	3,5000	frsv	4.050.000,00	1154,14	4.674.267.000	1206,323	4.885.608.150	12/1996	12/2001
2438	lire	500.000.000.000,00	libor 6m - 0,20 p.b	lire	500.000.000.000,00	1,00000	500.000.000.000	1,00	500.000.000.000	12/1996	08/2006
						TOTALE	**3.657.614.635.825**		**4.144.282.987.225**		

Bancari domestici

DEBITO RESIDUO DEI PRESTITI BANCARI DOMESTICI AL 31/12/99

CAMBI DEL 30/12/99
DM 989,999
ECU 1.936,270
LIRE 1,000
USD 1.927,403

LEGGI AUTORIZZATIVE	ISTITUTO MUTUANTE	DURATA IN ANNI	IMPORTO NOMINALE	TASSO	PAGAMENTO DEGLI INTERESSI	DEBITO RESIDUO	DA	AMMORTIZZARE	CAMBIO DI ASSUNZIONE	CONTROVALORE	CAMBIO DEL 30/12/99	CONTROVALORE
n.503/78 24,2706% (*) lire 242.706.392.355 n.67/88 (rinnovi) 75,7294% lire 757.293.607.645 (*) A carico del Tesoro per le sole quote capitale	Imi '89 multivaluta 1989 2004	15	lire 1.000.000.000.000 utilizzato tutto in lire italiane	media aritmetica - + 0,25% sem.- dell'indice Rendiob e dell'interbancario 3 mesi lettera aumentato di 0.50% per i tiraggi in lire libor + 0,15% per i tiraggi in valuta	semestrale per le lire e le valute 01/04 01/10	15/06/2004	lire	1.000.000.000.000	1,000	1.000.000.000.000	1,000	1.000.000.000.000
n.17 del 12/02/81	Imi '90 S.Paolo ex B.n.c. 1990 2000	10	Lire 1.500.000.000.000 Lire 100.000.000.000	media arit. tra RENDISTATO e ren- dimento lordo aste fine mese BOT a 12 mesi + 0.50 + spread 0.20 per i tiraggi in lire italiane libor 6 mesi + 0,20 per i tiraggi in valuta	semestrale per le lire italiane e la valuta 24/05 24/11	24/05/2000 utilizzi: 24/05/2000	lire lire ecu usd lire	1.500.000.000.000 1.300.000.000.000 66.087.301,32 80.648.738,45 100.000.000.000	 1,000 1.513,150 1.239,945 1,000	 1.300.000.000.000 100.000.000.000 100.000.000.000 100.000.000.000	 1,000 1.936,270 1.927,403 1,000	 1.300.000.000.000 127.962.658.927 155.442.620.435 100.000.000.000
n.541/88 (P.P.I.)	Crediop '91 1991 2001	10	Lire 500.000.000.000	libor 6 mesi + 0,88 %	semestrale 30/06 31/12	25/06/2001	lire	500.000.000.000	1,000	500.000.000.000	1,000	500.000.000.000
n.17/81 58.0578% lire 580.577.191.219 n.541/88 - 407/89 (P.P.I.) 41,9422% lire 419.422.808.781	I.M.I. '91 1991 2001	10	Lire 1.000.000.000.000	Media aritmetica RENDISTATO e INTERBANCARIO 3 mesi lettera + 0.50 spread 0.25 sem.	semestrale 31/01 31/07	31/07/2001	lire	1.000.000.000.000	1,000	1.000.000.000.000	1,000	1.000.000.000.000
n.385/1990 (Alta Velocità)	Pool Ist. Fin.: CREDIOP	10	Lire 1.550.000.000.000	½ media aritmetica RENDISTATO e Lira interbancaria 3 mesi lettera	semestrale 30/06 31/12	20/12/2001 CREDIOP	lire lire	1.550.000.000.000 350.000.000.000	1,000	1.550.000.000.000	1,000	1.550.000.000.000

Bancari domestici

LEGGI AUTORIZZATIVE	ISTITUTO MUTUANTE	DURATA IN ANNI	IMPORTO NOMINALE	TASSO	PAGAMENTO DEGLI INTERESSI	DEBITO RESIDUO	DA	AMMORTIZZARE	CAMBIO DI ASSUNZIONE	CONTROVALORE	CAMBIO DEL 30/12/99	CONTROVALORE
	I.M.I. B.AMBROSIANO VENETO (exBNAP) Crediop ex S.Paolo CARIPLO Crediop ex BNC 1991 2001			+ 0.25 p.p.		I.M.I. B.AMBROSIANO CREDIOP CARIPLO CREDIOP	- - - - -	350.000.000.000 350.000.000.000 250.000.000.000 200.000.000.000 50.000.000.000				
								TOTALE		5.650.000.000.000		5.733.405.479.362

"C"

FERROVIE DELLO STATO

Collegio Sindacale

VERBALE N. 148

L'anno duemila, il giorno sette del mese di giugno alle ore 12.00, regolarmente convocato, si è riunito presso la sede sociale - Piazza della Croce Rossa, 1 - il Collegio Sindacale della Società "Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni" per procedere all'esame dei progetti di bilancio d'esercizio e consolidato al 31/12/1999 e ai relativi adempimenti di competenza.

Sono presenti il Presidente del Collegio, Dott. Mario Vincenti, ed i Sindaci effettivi Prof. Dott. Santo Rosace e Prof. Umberto Bertini.

L'odierna seduta conclude i lavori istruttori iniziati con l'esame svolto in precedenti riunioni collegiali sul progetto di bilancio con rappresentanti della Direzione Amministrazione della Società F.S. e con rappresentanti della Società di revisione KPMG.

Nelle predette riunioni, l'Organo di controllo ha proceduto a operare specifici approfondimenti, anche sulla scorta delle valutazioni emerse nelle sedute del Consiglio d'Amministrazione appositamente dedicate all'argomento nei giorni 17.5.2000 e 29.5.2000.

I bilanci d'esercizio e consolidato 1999, completi delle loro parti costitutive e degli allegati, sono stati redatti in conformità ai criteri stabiliti dal Consiglio d'Amministrazione in data 17.5.2000, e sono stati deliberati definitivamente dal medesimo Organo in data 29.5.2000.

Il Collegio precisa di aver effettuato, ai sensi dell'art. 2403, comma 1, cod. civ., accertamenti a campione presso gli uffici della Direzione Amministrazione, per verificare la corrispondenza del bilancio alle risultanze

dei libri e delle scritture contabili, nonché l'osservanza delle norme stabilite per la valutazione del patrimonio sociale.

Pertanto ha concordemente redatto, a norma dell'art. 2429 C.C., le unite relazioni (al bilancio d'esercizio F.S. e al bilancio consolidato di gruppo) da sottoporre all'Assemblea Ordinaria degli Azionisti e che costituiscono parte integrante del presente verbale.

In relazione a quanto precede, è stato redatto il presente verbale.

IL COLLEGIO SINDACALE

Dr. Mario VINCENTI - (Presidente)

Prof. Dr. Santo ROSACE - (Sindaco effettivo)

Prof. Umberto BERTINI - (Sindaco effettivo)

FERROVIE DELLO STATO

Collegio Sindacale

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

AL BILANCIO D'ESERCIZIO 1999

Signori Azionisti,

il bilancio d'esercizio per l'anno 1999, che il Consiglio di Amministrazione sottopone alla vostra approvazione, evidenzia una perdita di £.2.851.175.968.882, che il Consiglio stesso propone di riportare a nuovo e si riassume nei seguenti dati fondamentali:

Stato Patrimoniale

Attività

– Immobilizzazioni	
Immateriali	414.321.038.613
Materiali	79.973.181.143.226
Finanziarie	8.105.460.677.742
– Attivo circolante	13.697.736.978.678
– Ratei e risconti	2.011.225.145
Totale	**102.192.711.063.404**

Stato Patrimoniale

Passività

– Capitale sociale	36.595.863.427.000
– Perdita di esercizio	(2.851.175.968.882)
Totale Patrimonio Netto	**33.744.687.458.118**
– Fondi per rischi ed oneri	51.038.402.527.545
– T.F.R. da corrispondere al personale	6.627.838.147.469
– Debiti	10.593.628.866.202

– Ratei e risconti	188.154.064.070
Totale	**102.192.711.063.404**
Totale Conti d'ordine	**83.988.425.804.887**

Conto Economico

– Diff. fra valore e costi della prod.ne	(2.711.467.249.234)
– Proventi ed oneri finanziari	(19.667.550.978)
– Rettifiche di valore di attività fin.rie	(36.164.002.734)
– Proventi ed oneri straordinari	196.122.834.064
– Risultato prima delle imposte	(2.571.175.968.882)
– Imposte sul reddito d'esercizio	(280.000.000.000)
Perdita d'esercizio	**(2.851.175.968.882)**

Il bilancio di esercizio dell'anno 1999, costituito dallo Stato Patrimoniale, dal Conto Economico e dalla Nota Integrativa, è stato redatto secondo le disposizioni di cui agli artt. 2423 e seguenti del Codice Civile, con l'applicazione dei criteri esposti nella nota integrativa stessa.

Il Consiglio di Amministrazione, con la relazione sulla gestione redatta in conformità dell'art.2428 cod. civ. e con la Nota Integrativa, ha fornito notizie circostanziate e ragguagli illustrativi per la conoscenza della situazione patrimoniale-finanziaria della società, con particolare riferimento ai ricavi, al costo del lavoro, agli investimenti, al reperimento di risorse finanziarie nonché a tutti i rapporti di natura commerciale con le imprese controllate e collegate.

La Nota Integrativa indica gli elementi contemplati dall'art. 2427 del Codice Civile e dalle norme speciali e riporta, in allegato, il rendiconto finanziario

dell'esercizio ed il prospetto dei prestiti imputati allo Stato ai sensi dell'art. 2, comma 12, della Legge 23.12.1996, n° 662.

La stessa Nota illustra, altresì, le considerazioni che hanno determinato l'aggiunta di speciali voci al bilancio, secondo il disposto dell'art. 2423 ter, 3° comma, cod. civ. nei casi in cui le medesime si sono rese necessarie in ragione della speciale ed articolata normativa che disciplina il servizio di trasporto pubblico gestito, per l'esercizio '99, in regime di concessione dalla F.S. S.p.A..

Giusta quanto prescritto dal 5° comma dell'art. 2423 ter cod. civ., tutte le appostazioni sono state messe a confronto con quelle del bilancio chiuso al 31 dicembre 1998.

In merito ai criteri di valutazione del patrimonio sociale, si rileva che la Società si è conformata ai principi contabili contemplati dalle disposizioni precettive del cod. civ.

Tali criteri di valutazione del patrimonio sociale sono stati illustrati nella Nota Integrativa e corrispondono a quelli dell'esercizio precedente; peraltro, i contributi in conto impianti, imputati nel bilancio '98 ai risconti passivi in base alla normativa fiscale di riferimento, sono stati nel bilancio '99 registrati in diretta diminuzione del valore delle immobilizzazioni in corso cui afferiscono, a rettifica dei relativi costi di realizzazione.

Peraltro, il diverso trattamento contabile utilizzato non incide sulle risultanze di bilancio.

I costi di ricerca e sviluppo di utilità pluriennale sono iscritti nell'attivo con il consenso di questo Collegio ed ammortizzati entro un periodo non

superiore a 5 anni.

Il Collegio rileva inoltre che, come espressamente esposto nella Nota Integrativa, nessuna deroga è stata esercitata dagli amministratori ai sensi degli artt.2423 e 2423 bis cod. civ..

Tutto quanto sopra premesso, l'Organo di controllo ritiene infine doveroso rilevare che talune problematiche di rilievo sono state specificatamente sottoposte all'attenzione del C.d.A. del 17.5.2000, al fine di individuare le relative soluzioni con riferimento al bilancio 1999; il Consiglio, nel fornire agli uffici aziendali le opportune indicazioni al riguardo, ha disposto, tra l'altro, di darne adeguata informazione in nota integrativa.

Tali problematiche riguardano:

1) lo sgravio parziale relativo all'imposta patrimoniale dell'anno 1992;
2) la minusvalenza correlata alla joint venture con le Ferrovie Federali Svizzere;
3) l'indagine dell'Ispettorato del Lavoro sul personale F.S. distaccato presso la Società Italferr;
4) la contabilizzazione dei contributi per il Giubileo.

Sulle soluzioni individuate, il Collegio non ha rinvenuto motivi di dissenso.

Il Collegio Sindacale precisa poi di aver partecipato a tutte le riunioni dell'Assemblea degli azionisti e del Consiglio di Amministrazione tenutesi nel corso del 1999.

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.13) 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 l'Organo di controllo 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.

La segnalata circostanza relativa al grado di affidabilità e di attendibilità del predetto sistema appare anche confortata dalla considerazione che il complessivo andamento del medesimo, quale desunto anche dalle indicazioni della Società di revisione, non ha fatto registrare, rispetto all'esercizio precedente, situazioni di particolare rilievo.

In questa sede, peraltro, l'Organo di controllo rammenta che, a decorrere dal mese di gennaio 1999, la Società F.S. si è dotata di un nuovo sistema finanziario e gestionale-economico.

Tale nuovo sistema è destinato a raccogliere in tempo reale tutti i dati amministrativi e finanziari della Società (costi, ricavi, investimenti, flussi di cassa) ed a monitorarne costantemente l'andamento economico.

Costituisce, inoltre, un validissimo supporto per la realizzazione dei processi di societarizzazione in corso.

Il Collegio dà, inoltre, atto che la Società di certificazione KPMG non ha segnalato alcun fatto censurabile, anche in occasione delle consultazioni informali finalizzate al reciproco scambio di informazioni e all'esame propedeutico congiunto di taluni profili gestionali di maggior rilievo interessanti il bilancio 1999.

In tale sede si è altresì concordato con la Società di revisione un eventuale ulteriore scambio di informazioni nella ipotesi che fatti nuovi dovessero emergere successivamente, sì da consentire al Collegio di formulare le conseguenti 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.

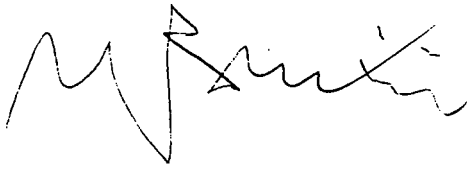
Roma, 7 giugno 2000

IL COLLEGIO SINDACALE

(Dr. Mario VINCENTI - Presidente)

(Prof. Dr. Santo ROSACE - Sindaco effettivo)

(Prof. Umberto BERTINI - Sindaco effettivo)



"D"

Revisione e organizzazione contabile

KPMG S.p.A.
Via Ettore Petrolini 2
00197 ROMA RM

Telefono (06) 80961.1
Telefax (06) 8077475

Relazione della società di revisione

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

1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni chiuso al 31 dicembre 1999. La responsabilità della redazione del bilancio compete agli amministratori della Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni. È nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.

2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi e i criteri per la revisione contabile raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi e criteri, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

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 26% e lo 0,3%, rispettivamente, delle partecipazioni iscritte in bilancio e del totale attivo, è basato anche sulla revisione svolta da tali revisori.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 25 giugno 1999.

3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni al 31 dicembre 1999 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della Società.

4 Esponiamo i seguenti richiami di informativa:

4.1 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.

Pur nell'evolversi delle prospettive di redditività dell'infrastruttura ferroviaria, gli amministratori, come nel precedente esercizio, non hanno ritenuto sussistessero i presupposti per procedere ad una nuova determinazione, in base a parametri di redditività, dei valori di carico dell'infrastruttura stessa in quanto l'art. 55 della Legge 449/97 subordina tale rideterminazione ad apposita valutazione del ramo d'azienda "Gestione dell'Infrastruttura" che dovrà essere disposta dal Ministero del Tesoro.

In ciò, gli amministratori hanno altresì tenuto conto che, quale necessaria cautela a fronte principalmente dei valori di bilancio dell'infrastruttura nelle more dell'attuazione dell'art. 55 della Legge 449/97 di cui sopra, è stato iscritto in bilancio, ai sensi dell'art. 43 della Legge 448/98, un fondo di ristrutturazione commisurato al valore netto dell'infrastruttura risultante dal bilancio al 31 dicembre 1997, determinato in Lit 50.417 miliardi.

Tale fondo, costituito per Lit 17.792 miliardi al 31 dicembre 1998 e incrementato per Lit 32.625 miliardi nel corso dell'esercizio 1999, è stato utilizzato per Lit 1.743 miliardi nell'esercizio 1998 e per Lit 1.887 miliardi nell'esercizio 1999 a copertura degli ammortamenti calcolati negli stessi esercizi sui beni attribuiti al ramo d'azienda "Infrastruttura". Dopo tali utilizzi, da porsi in relazione alla natura e finalità del fondo stesso ed effettuati previa apposita autorizzazione dell'Assemblea degli Azionisti, il fondo al 31 dicembre 1999 ammonta a Lit 46.787 miliardi.

4.2 Come indicato nella nota integrativa, fino alla data della sua soppressione (intervenuta successivamente alla data di chiusura dell'esercizio) il Fondo Pensioni per il personale ha funzionato con il criterio denominato "a ripartizione", che implica il finanziamento delle pensioni erogate tramite i contributi versati dalla società e dai dipendenti. In coerenza con tale criterio, applicato sul presupposto che lo Stato è tenuto a coprire le eccedenze delle erogazioni del Fondo rispetto agli introiti per contributi, non sono stati stanziati in bilancio fondi a fronte degli oneri per pensioni da corrispondere al personale in quiescenza ed a quello attivo e, nel contempo, sono stati iscritti tra i crediti verso il Tesoro i residui disavanzi del Fondo Pensioni a tutto il 31 dicembre 1999, pur se non ancora stanziati in legge di bilancio.

4.3 Come indicato nella nota integrativa, in pendenza del rinnovo del contratto di servizio pubblico e della rinegoziazione del contratto di programma, le relative compensazioni dello Stato per l'esercizio 1999 sono state iscritte in bilancio, come nei precedenti esercizi, in misura pari agli stanziamenti previsti dalla legge di bilancio.

4.4 Come indicato nella nota integrativa, gli uffici finanziari competenti hanno avviato un rilevante contenzioso fiscale in materia d'IVA, imposte dirette ed imposta patrimoniale, tuttora in corso. Sentiti i consulenti fiscali e confortati da favorevoli decisioni di primo grado nel frattempo intervenute, gli amministratori, come già nello scorso esercizio, non hanno ritenuto di effettuare stanziamenti al riguardo.

4.5 Come indicato nella relazione sulla gestione, alcuni degli attuali e precedenti rappresentanti della Società e di alcune sue controllate risultano coinvolti in procedimenti giudiziari attualmente in corso. Nella relazione stessa si evidenzia che, con riferimento a tali procedimenti, allo stato non sono emersi elementi che possano far ritenere che la Società ed il Gruppo siano esposti a passività o perdite, né comunque elementi che possano apprezzabilmente interessare la posizione patrimoniale, economica e finanziaria della Società.

4.6 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 2000

KPMG S.p.A.

Fabrizio Iannoni Sebastianini
Socio

"E"

Gruppo Ferrovie dello Stato

Gruppo Ferrovie dello Stato



Bilancio consolidato al 31/12/1999

- **Relazione sulla gestione**
- **Bilancio al 31/12/1999**

Indice

1. Relazione sulla gestione

A) Informazioni di carattere generale
1 - Condizioni operative e sviluppo dell'attività
2 - Valore della produzione
3 - Costi della produzione
4 - Gestione finanziaria
5 - Investimenti ed opere consegnate nell'esercizio 1999
6 - Aumenti di capitale sociale

B) Informazioni di carattere particolare
1 - Attività di ricerca e sviluppo
2 - Fatti di rilievo avvenuti nel corso dell'esercizio 1999
3 - Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio 1999
4 - Indagini giudiziarie in corso
5 - Evoluzione prevedibile della gestione

2. Bilancio al 31/12/1999

Stato Patrimoniale e Conto Economico
- Stato Patrimoniale attivo
- Stato Patrimoniale passivo
- Conti d'ordine
- Conto Economico

Nota Integrativa
- Sezione 1: Presentazione del bilancio consolidato
- Sezione 2: Forma e contenuto del bilancio consolidato
  - Criteri generali
  - Area di consolidamento
  - Variazioni area di consolidamento
  - Metodi di consolidamento
  - Moneta di conto
  - Bilanci in valuta
  - Criteri di valutazione
- Sezione 3: Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione di gruppo
- Sezione 4: Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni
- Sezione 5: Altre informazioni
- Sezione 6: Eventi successivi

Allegato n. 1 - Elenco delle società consolidate con il metodo integrale
Allegato n. 2 - Elenco delle società consolidate con il metodo del patrimonio netto
Allegato n. 3 - Elenco delle altre partecipazioni in società controllate e collegate non consolidate
Allegato n. 4 - Mappa di consolidamento al 31.12.1999
Allegato n. 5 - Rendiconto finanziario

Relazione del Collegio Sindacale

Relazione della Società di Revisione

FERROVIE DELLO STATO
SOCIETÀ DI TRASPORTI E SERVIZI PER AZIONI

BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 1999

RELAZIONE SULLA GESTIONE

FERROVIE DELLO STATO

Società di trasporti e servizi per azioni

Relazione sulla gestione

Bilancio Consolidato al 31/12/1999

Signori Azionisti,

Vi presentiamo il bilancio consolidato al 31.12.1999 del Gruppo Ferrovie dello Stato che espone la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica di tutte le imprese che rientrano nell'area di consolidamento. Il C.d.A., che ha redatto il presente bilancio, è in carica dal 18 febbraio 1998.

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

Il bilancio di Gruppo, redatto in conformità alle norme di legge, chiude con una perdita di 2.879.948 milioni contro i 2.430.655 milioni del 1998.

A) INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE

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

La ripresa produttiva iniziata nella seconda parte dell'esercizio ha evidenziato un trend crescente; raggiungendo un ritmo di sviluppo del PIL, nell'ultimo trimestre, vicino al 3%, ha permesso all'economia italiana di uscire dalla fase di stagnazione presente dalla fine del 1998.

Su base annua nel 1999 il PIL è cresciuto dell'1,4%, tasso lievemente superiore all'anno precedente (1,3%). Tuttavia, anche se tale crescita è stata superiore alle ultime previsioni, su base annua l'economia italiana ha evidenziato ancora una fase di sviluppo stentato: infatti, nell'ultimo quadriennio, il PIL è aumentato ad un ritmo medio annuo pari all'1,2%. Nel medesimo periodo l'area dell'Euro è cresciuta in media di un punto percentuale in più; ciò in quanto il rallentamento causato dagli effetti della crisi dei paesi emergenti ha toccato il nostro paese con qualche anticipo e con una intensità decisamente maggiore.

Nel corso del 1999, per l'economia italiana la dinamica della domanda interna e di quella estera ha assunto andamenti differenziati. Nella prima parte dell'anno, la spinta proveniente dalla domanda interna è riuscita appena a compensare il contributo negativo dell'interscambio commerciale e, pertanto, il peggioramento del saldo degli scambi con l'estero ha rappresentato, sin dall'inizio del 1999, il principale fattore di freno all'espansione dell'attività economica.

Nella seconda parte dell'anno, è stata invece la spinta della domanda estera a stimolare la ripresa dell'attività produttiva, grazie alla netta inversione di tendenza delle esportazioni, favorite sia dal recupero della domanda mondiale sia dal deprezzamento dell'Euro rispetto al dollaro ed allo yen.

Secondo le stime formulate dall'Associazione Prometeia, nell'ultimo rapporto trimestrale di marzo 2000, la domanda interna al netto della variazione delle scorte è cresciuta nel 1999del 2%, tasso questo più contenuto di quello registrato nel biennio precedente.

Gli investimenti fissi lordi sono aumentati a ritmi sostenuti (3,2%), grazie alla notevole accelerazione della componente delle costruzioni, trainata dalla forte espansione nelle infrastrutture. La produzione industriale, dopo il forte balzo congiunturale di agosto, ha segnato nuovi arretramenti a settembre e ad ottobre e solo nei mesi di novembre e di dicembre, con il consolidarsi della ripresa economica, ha registrato buone performance con aumenti tendenziali rispettivamente del 3% e dell'8,2%.

La risalita dell'inflazione ha costituito uno degli elementi di maggiore preoccupazione dell'attuale quadro dell'economia italiana. Il tasso tendenziale di variazione dei prezzi al consumo, dopo aver segnato un minimo storico per tutto il primo semestre, è gradualmente aumentato tornando a superare la soglia del 2% a fine anno. L'aumento dell'indice medio dei prezzi nel 1999 è stato pari all'1,7% nei confronti dell'anno precedente, segnando, nonostante tutto, un valore inferiore a quello registrato nell'ultimo biennio (2%), ma superiore a quello programmato (1,5%).

L'accelerazione dei prezzi al consumo, imputabile in gran parte al rincaro del petrolio, ha interessato quasi tutti i paesi europei; tuttavia, all'interno dell'area comunitaria, l'Italia rimane tra le

economie con ritmi di crescita dei prezzi superiori alla media; a fine anno il divario rispetto alla media dei paesi dell'Euro era ancora superiore al mezzo punto percentuale.

Il miglioramento della congiuntura internazionale, rafforzatosi nel secondo semestre del 1999, dovrebbe proseguire nel corso dell'anno 2000, nonostante i numerosi elementi di incertezza legati soprattutto al riemergere delle tensioni inflazionistiche. Per l'economia italiana, i risultati della crescita congiunturale del PIL, nell'ultimo trimestre del 1999, consentono di rivedere verso l'alto la prudente stima per il 2000 fissata al 2,2%; ciò dovrebbe tradursi in un aumento consistente dell'occupazione tanto da non escludere un tasso di disoccupazione al di sotto del 10%.

Lo sviluppo dell'attività economica continuerà a riflettere essenzialmente l'evoluzione della domanda interna e, per quel che concerne i consumi privati, si prevede un recupero di dinamismo, sostenuto dalla crescita del reddito disponibile delle famiglie.

Profili evolutivi del Gruppo e strategie

Nel corso del 1999, coerentemente con gli obiettivi strategici di Gruppo, è proseguito il processo di razionalizzazione, semplificazione e focalizzazione sul "core business" ferroviario del portafoglio societario.

L'attuazione di tale processo, che ad oggi ha comportato una riduzione delle partecipazioni (dirette e indirette) di circa il 50%, ha contribuito:

- alla riduzione dei costi di struttura;
- alla diminuzione delle aree di perdita;
- alla liberazione di risorse finanziarie da impiegare in altre aree critiche del Gruppo, ed in particolare da destinarsi alla realizzazione di investimenti per il miglioramento della sicurezza del trasporto ferroviario e per il rafforzamento competitivo del Gruppo stesso.

Nel contempo, il Gruppo FS continua a perseguire obiettivi di valorizzazione dei propri asset e dei propri business finalizzati sia al rafforzamento competitivo di alcune attività particolarmente esposte all'aumento della concorrenza, sia alla creazione di valore da porre al servizio del risanamento economico e finanziario del Gruppo.

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

1. Partecipazioni dirette di FS

- In data 27.1.1999 l'Assemblea Straordinaria della Nuova Logistica S.r.l. ha deliberato la revoca dello stato di liquidazione, la contestuale modifica della ragione sociale in "Passaggi", la trasformazione in S.p.A. e la modifica dell'oggetto sociale, individuando, infatti, detta società quale veicolo societario per lo sviluppo delle agenzie di viaggio nelle stazioni. Successivamente, il 26.4.1999 è stato sottoscritto il contratto di compravendita di azioni tra la Capogruppo e Grandi Stazioni S.p.A. per la cessione del 50% della società Passaggi S.p.A., con godimento 1.1.1999.

- Il 1.5.1999 la stessa Passaggi S.p.A. ha acquisito, mediante contratto di fitto di Ramo d'Azienda, stipulato in data 31.3.1999, la gestione del ramo agenziale dalla società SAP S.r.l. in liquidazione.
- In data 16.9.1999 è stata ceduta l'intera quota di partecipazione nella G.S.A. Gruppo Saima Avandero S.r.l. alla S.N.C.B. Societé Nationale des Chemins de Fer Belges.
- In data 17.11.1999 è stata costituita la Franital Rail S.a.s. la cui denominazione sociale è stata modificata in Artesia S.a.s.. La società, detenuta pariteticamente con SNCF, ha per oggetto la realizzazione di prestazioni che contribuiranno allo sviluppo ed al miglioramento della qualità del servizio passeggeri diurno e notturno tra la Francia e l'Italia e viceversa.
- In data 28.12.1999 è stata costituita dalla Capogruppo la Basictel S.r.l., società avente per oggetto la realizzazione, l'acquisizione, la gestione di infrastrutture e di impianti di telecomunicazioni e connessi sistemi di rete sia propri che di terzi, nonché la prestazione di servizi, di trasmissione via cavo, via etere e via spazio di dati, immagini e fonia.
- In data 28.12.1999 si è perfezionato l'acquisto, deliberato dal Consiglio di Amministrazione di FS S.p.A. nella seduta del 13.12.1999, delle seguenti quote di partecipazione detenute da Crediop:
  - n. 500.000 azioni, pari al 20% del capitale sociale della società Fercredit S.p.A.; la quota detenuta da FS S.p.A. è passata dal 70% al 90%;
  - n. 4.000 azioni pari al 2,5% del capitale sociale della società Metropolis S.p.A.; a seguito di tale operazione FS S.p.A. detiene il 100% della società;
  - n. 778 azioni pari al 5,48% del capitale sociale della società Italferr S.p.A.; a seguito di tale operazione FS. S.p.A. detiene il 98,41% della società.

2. Gruppo FS Cargo

- Le assemblee straordinarie della Serfer S.r.l. tenutesi l'8.4.1999 e il 29.11.1999 hanno deliberato la copertura delle perdite, accumulate rispettivamente al 30.6.1999 e al 30.9.1999, attraverso l'abbattimento del capitale sociale e la successiva ricostituzione dello stesso. La FS Cargo S.p.A. ha sottoscritto tali aumenti di capitale sia per la quota di sua spettanza che per le quote di CEMAT S.p.A. e del Gruppo Fintra-Movifer rimaste inoptate e, conseguentemente, ha portato la sua partecipazione in Serfer S.r.l. dal 36% al 99,9%, acquisendo il controllo diretto della stessa e indiretto delle sue partecipate Servizi Ferroviari Portuali Ferport S.r.l. e Servizi Ferroviari portuali Ferport Napoli S.r.l..
- Nel corso dell'esercizio 1999 FS Cargo S.p.A. nel perseguire l'intento di uscire progressivamente dalla compagine azionaria della Idrovie S.p.A. non ha aderito agli interventi sul capitale sociale deliberati dalle Assemblee Straordinarie della partecipata del 15 aprile e del 29 luglio del 1999: conseguentemente la sua quota di partecipazione è passata dal 30% al 2,83%.
- In data 2.8.1999 e 16.11.1999 la FS Cargo S.p.A. ha acquistato n. 3.100 azioni della S.G.T. S.p.A. dal socio di minoranza Trafer, incrementando la quota di partecipazione dal 36% al 43,75%.
- In data 5.8.1999 FS Cargo S.p.A. ha ceduto l'intero pacchetto azionario detenuto nella società Interporto di Vado S.c.p.a. alla Multiterminal S.r.l..
- In data 13.9.1999 la Omniaexpress S.p.A. ha ceduto a terzi il 65% della quota posseduta nella Alom S.r.l. passando dal 75% al 10%.
- In data 30.11.1999 l'Assemblea della Omniaexpress Sardegna S.r.l. ha revocato lo stato di liquidazione della stessa e la contestuale modifica dell'oggetto e della ragione sociale in Omnia logistica S.r.l.. Con decorrenza 14.12.1999 il controllo della società è passato a FS Cargo S.p.A. a seguito della cessione dell'intera partecipazione da parte di Omniaexpress S.p.A..
- In data 15.12.1999 è stata costituita la Chemoil Logistica S.r.l., interamente posseduta da FS Cargo S.p.A., avente per oggetto la fornitura di servizi di trasporto e logistica integrata di merci e prodotti industriali.

- In data 29.12.1999 la Omnia Logistica S.r.l. ha acquistato il ramo d'azienda dalla Omniaexpress S.p.A., con l'obiettivo di sviluppare sistemi logistici integrati strada-rotaia dedicati alle grandi aziende industriali e di sostituire Omniaexpress S.p.A. nella prestazione dei servizi di "Sistemi dedicati" e "Sistemi multiclienti specialistici".
- Nel mese di dicembre 1999 la SIT S.p.A. ha ceduto la quasi totalità del parco carri di sua proprietà alla VTG Lehnkering AG; l'efficacia di tale contratto è attualmente condizionata all'approvazione della competente autorità antitrust tedesca. A seguito di tale cessione la SIT S.p.A. ha visto ridursi in termini sostanziali la propria operatività e sono in corso approfondimenti per effettuare entro l'esercizio 2000 la sua fusione per incorporazione in FS Cargo S.p.A..

3. Gruppo Metropolis

- In data 5.7.1999 Metropolis S.p.A. ha acquistato dalla Tradital S.p.A. n. 42 azioni della Metropark S.p.A. aumentando la sua quota di partecipazione dal 97,6% al 100%.
- In data 23.11.1999 si è conclusa la cessione al socio di minoranza della quota detenuta da Metropolis S.p.A. nella Metrotipo S.p.A. pari al 51%.

4. Gruppo Sogin

- In data 23.12.1999 la Sita S.p.A. ha acquistato da Ferrovie Nord Milano S.p.A. il 49% del capitale sociale della F.N.M. Autoservizi S.p.A., la quale esercita servizi di trasporto pubblico locale nella zona a nord di Milano e nel bresciano, alcune linee G.T. e internazionali, nonché servizi di noleggio e servizi sostitutivi di corse ferroviarie per conto della propria Capogruppo Ferrovie Nord Milano S.p.A.

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

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

Il settore dei trasporti, sulla base delle informazioni finora disponibili e riferite peraltro solo ad alcuni settori specifici, ha evidenziato nel 1999 una crescita della mobilità complessiva sia nel comparto viaggiatori che in quello delle merci ad un ritmo inferiore rispetto a quanto è stato realizzato nell'anno precedente. Tutti i dati di traffico concordano nel delineare, nel complesso, un trend in rallentamento per le diverse modalità di trasporto nei due comparti.

In particolare, nel settore viaggiatori si è registrato: un aumento nelle percorrenze dei veicoli leggeri autostradali del 2,5% (4,2% nel 1998); un incremento nel traffico aereo di cabotaggio dell'1,6% (6,6% nell'anno precedente), un aumento del 7,2% nei volumi del traffico internazionale, inferiore di un punto percentuale rispetto al 1998, ed un sensibile calo nella domanda marittima nelle due componenti di cabotaggio (-7,6%) ed internazionale (-13,7%), a fronte delle crescite rilevate nel 1998, rispettivamente pari al + 28% per il cabotaggio e a + 20% nell'internazionale.

Nel comparto delle merci, le percorrenze autostradali dei veicoli pesanti (che in mancanza di sufficienti informazioni sul comparto stradale nel suo insieme costituiscono una buona stima della domanda del settore) sono cresciute del 4,6% (mezzo punto percentuale in meno rispetto al 1998).

Per quanto riguarda il trasporto via mare, dopo un biennio durante il quale la domanda aveva fatto registrare una forte espansione, i dati dei primi nove mesi del 1999 hanno evidenziato una brusca inversione di tendenza con una perdita dei volumi di traffico del 4,4% e del 6,6%, rispettivamente nel cabotaggio e nel traffico internazionale. Tuttavia, in media d'anno, la flessione dovrebbe risultare più contenuta in relazione alla ripresa dell'attività economica manifestatasi proprio negli ultimi mesi del 1999.

Anche nel comparto ferroviario la domanda ha evidenziato un rallentamento che trova origine nella contrazione dei principali indicatori macroeconomici che hanno influenzato il trasporto.

Da un lato, infatti, gli andamenti poco soddisfacenti dei consumi delle famiglie e del reddito disponibile e la sostanziale tenuta, nonostante la fine degli incentivi statali, delle nuove immatricolazioni delle auto hanno sicuramente influenzato la domanda viaggiatori per ferrovia, specialmente nel segmento del traffico a lunga percorrenza ove più consistenti sono stati gli spostamenti legati al tempo libero.

Dall'altro, il rallentamento del ciclo economico e, in particolare, la crisi che ha investito alcuni importanti settori industriali, settori ritenuti vitali per l'Azienda FS, quali quello automobilistico, il siderurgico e il chimico, hanno influenzato negativamente il trasporto merci per ferrovia.

Andamento della gestione nei settori in cui opera la Capogruppo

Nel 1999, il prodotto globale venduto dalla Capogruppo, espresso dalla somma dei viaggiatori Km e delle tonnellate Km, è stato di 64,7 miliardi di unità di traffico (UT) con un calo del 2% rispetto all'anno precedente.

Relativamente ai viaggiatori km, che rappresentano circa i due terzi della domanda complessiva espressi in Unità di Traffico, le due componenti della domanda, quella della lunga percorrenza e quella del trasporto regionale, hanno avuto tendenze contrapposte; infatti mentre la prima, pur evidenziando nella seconda parte dell'anno una discreta ripresa, ha mostrato un calo del 2,4%, l'altra componente ha fatto registrare una crescita dello 0,7%, segnando una inversione positiva del trend degli ultimi anni. Positivo invece è stato l'andamento dei viaggiatori trasportati per ferrovia: nel complesso sono cresciuti dell'1,5%, passando dai 425,9 milioni del 1998 ai 432,4 milioni nel 1999. Anche in questo caso, la crescita della domanda è la risultante di una flessione nei viaggiatori nel segmento di lunga percorrenza ed un aumento in quello del trasporto regionale. Nel complesso, la percorrenza media di un viaggiatore, è stata di 95 km, valore questo in lieve flessione rispetto a quello del 1998 (97 km).

Settore passeggeri media-lunga percorrenza

L'analisi dei dati congiunturali ha rilevato un primo quadrimestre caratterizzato dal perdurare della recessione della domanda e poi, via via, un attenuarsi della flessione del traffico per giungere ad

una inversione di tendenza con risultati positivi che hanno evidenziato una netta ripresa a partire dall'ultimo quadrimestre.

A fine anno i viaggiatori trasportati sono stati 85 milioni corrispondenti a 22,8 miliardi di viaggiatori km con una percorrenza media a viaggiatore di 270 chilometri.

La ripartizione della domanda fra media-lunga percorrenza e trasporto regionale è risultata pari rispettivamente al 55,5% e 44,5%, mentre quella dell'offerta, sempre con riferimento alle due tipologie di trasporto, è stata del 40,5% e 59,5%.

Nel 1999 il load factor dei treni viaggiatori di media-lunga percorrenza è salito al 51,3% (50,1% nel 1998), corrispondente ad una media di 274 persone per treno.

Anche nel 1999 è proseguita la forte espansione della domanda viaggiatori sui treni Eurostar che hanno fatto registrare un ulteriore aumento del 20,6% sull'anno precedente. In particolare i viaggiatori km che hanno utilizzato i treni Eurostar sono stati 4,4 miliardi, mentre i viaggiatori sono risultati 13,2 milioni.

L'aumento della domanda è stato accompagnato da un aumento dell'offerta dei treni km Eurostar, ma ciò è avvenuto in misura sensibilmente più contenuta (9%), a riprova che il mix offerto è risultato pienamente rispondente alle esigenze della clientela, grazie anche a regole meno restrittive per l'accesso a bordo su tali treni.

Nel 1999, la produzione Eurostar è aumentata di 1,4 milioni di treni km sul 1998 a seguito dell'estensione, su relazioni prioritarie, di collegamenti Eurostar in luogo di quelli Intercity.

A fronte dell'aumento dei treni Eurostar e del loro inserimento nel sistema di offerta di base, con l'estensione alle fasce di utilizzazione della clientela ordinaria e non solo di quella di affari, è proseguita la riorganizzazione dei servizi Intercity nazionali ed internazionali, con una riduzione, rispetto al 1998, di circa 1,6 milioni di treni km.

Per quanto concerne il prodotto notte, è stato avviato nel 1999 il Progetto Industriale Notte per le relazioni nazionali, finalizzato al riposizionamento strategico del settore ed ad un sostanziale risanamento economico, attraverso una riduzione complessiva dei volumi di offerta, ed un miglioramento della qualità del servizio.

I volumi di offerta sono stati contenuti a 31,3 milioni di treni km con una riduzione di 3 milioni circa.

Settore Trasporto Regionale

In questo segmento di mercato, la domanda espressa in viaggiatori km nel 1999 è stata caratterizzata da una favorevole inversione di tendenza, registrando, in media d'anno, una crescita dello 0,7%, pur in presenza di un leggero calo di offerta, sia in termini di posti km che di treni km, pari rispettivamente allo –0,3% ed allo –0,1%.

In particolare, dopo un avvio d'anno in flessione, la domanda viaggiatori ha manifestato netti segnali di ripresa e le variazioni congiunturali, a partire dal mese di maggio, sono state sempre positive. In valori assoluti i viaggiatori km sono risultati pari a 18,1 miliardi.

Variazioni positive si sono avute sia nel load factor viaggiatori, che in media nel 1999 è stato del 27,7%, con un aumento dell'1% sull'anno precedente, sia nella frequentazione viaggiatori per treno, che è passata da 108 viaggiatori nel 1998 a 109 viaggiatori nel 1999.

Questi dati, pur mostrando una dinamica favorevole, hanno evidenziato un coefficiente medio di occupazione inferiore rispetto a quello riscontrato nei treni della lunga percorrenza ma, al riguardo, occorre tener presente che l'interesse sociale, che riveste la funzione del trasporto pubblico locale, impone, in alcune fasce orarie, l'effettuazione di treni di interesse locale anche laddove la domanda è scarsa.

All'interno di ogni singola realtà regionale, permane elevata la differenza tra l'area metropolitana e quella periferica; in particolare, nelle aree metropolitane di Milano, Torino, Bologna, Firenze, Roma e Napoli il fattore di riempimento raggiunge, su alcuni treni, coefficienti di occupazione anche superiori al 100%.

L'estensione dell'impiego di altri 20 nuovi treni TAF (Treni ad Alta Frequentazione) da 550 posti, (dotati di aria condizionata e di un particolare accesso per disabili) in queste aree costituisce pertanto un elemento fondamentale per migliorare la qualità del servizio in un contesto di sostanziale stabilità dell'offerta dei treni km.

Settore merci

Come già accennato, il traffico merci per ferrovia ha risentito del ristagno dell'attività economica in misura più rilevante rispetto a quello registrato negli altri settori.

Nel 1999, la crescita delle tonnellate trasportate ha registrato una battuta di arresto segnando una flessione del 2,2% sul 1998; in valori assoluti le tonnellate trasportate sono scese a 82,2 milioni.

Più rilevante (-3,7%) è risultata la contrazione per le tonnellate km che sono scese a 23.780 milioni.

Tuttavia, l'analisi dei dati mensili ha evidenziato nell'ultimo bimestre del 1999, sia per le tonnellate che per le tonnellate km, una netta ripresa del traffico, peraltro già anticipata dai positivi risultati registrati nei mesi di agosto e di settembre che, sulla base del ravvivarsi dell'economia nazionale, lascia presupporre il proseguimento favorevole del trend anche nei mesi successivi e fa ritenere ormai completamente superata quella tendenza negativa che aveva caratterizzato sfavorevolmente i risultati del primo trimestre e, in misura meno rilevante, quelli del secondo trimestre del 1999.

Nell'analisi per tipologia di traffico, si è rilevata una flessione delle tonnellate del traffico interno del 2,6% ed una flessione leggermente più contenuta, pari all'1,9%, nel traffico internazionale.

In valori assoluti, le tonnellate del traffico interno, che hanno rappresentato il 40,7% del totale trasportato, sono state 33,5 milioni, mentre quelle del traffico internazionale 48,7 milioni. In termini di tonnellate km l'incidenza del traffico interno sul totale delle tonnellate km movimentate per la clientela è stata del 48,4%, valore leggermente superiore a quello dell'anno precedente, che rafforza il proseguimento del prevalere di questa tipologia di traffico in relazione alla più lunga percorrenza delle merci in servizio interno (366 km rispetto ai 236 km della percorrenza in servizio internazionale). Le

tonnellate km del traffico interno nel 1999 sono state 12,3 milioni con una flessione del 2,3% sull'anno precedente.

Anche nel 1999 si è riscontrato il forte sbilanciamento dei flussi import/export; il volume delle esportazioni corrisponde circa alla metà di quello delle importazioni, sia in termini di tonnellate che di tonnellate km.

Le tonnellate km relative alle modalità del combinato, che comprende casse mobili, semirimorchi e container, sono state 9.108 milioni con una diminuzione dello 0,8% sul 1998, mentre le tonnellate km per il trasporto tradizionale si sono attestate a 14.655 milioni, con una diminuzione del 5,5% sull'anno precedente. L'incidenza del combinato sul totale continua a crescere e nel 1999 ha rappresentato una quota del 38,3% (37,2% nel 1998); nel 1990 tale traffico pesava solo per il 25%.

La stessa analisi, svolta in termini di tonnellate, ha evidenziato, a fronte di una crescita del combinato dello 0,6%, una flessione nel tradizionale del 4,1%; l'incidenza del combinato sul totale delle tonnellate trasportate per la clientela è salita dal 40,3% al 41,4%.

Risorse umane del Gruppo

Anche nell'esercizio in esame è proseguita l'opera di contenimento degli organici presenti nel Gruppo. Al 31 dicembre 1999 la consistenza del personale è risultata di 115.986 unità (4.381 unità in meno rispetto al 31/12/98), mentre la consistenza media annua è stata di 118.084 unità (122.080 nel 1998).

Con specifico riferimento alla Capogruppo si evidenzia che dall'inizio del 1990 alla fine del 1999 il numero dei dipendenti FS si è ridotto di 94.487 unità, di cui 60.500 nel periodo 1990-1995 mediante lo strumento indifferenziato dei prepensionamenti (legge 141/90).

Sul fronte del contenimento degli organici, ha assunto particolare rilievo l'accordo del 4 agosto 1999 attraverso il quale, nel quadro delle regole già fissate dagli accordi del 21.5.1998 e del 19.11.1998, è stato possibile procedere all'accoglimento delle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro presentate dal personale inidoneo e dal personale utilizzato in attività amministrative e tecnico specialistiche, individuato come eccedentario.

A fronte di tali provvedimenti, nonché delle scadenze programmate dalla riforma pensionistica, dei licenziamenti, delle dimissioni, delle scadenze dei C.F.L. e di altre cause, la fuoriuscita di personale ferroviario ha interessato complessivamente 6.729 unità.

La sicurezza dell'esercizio ferroviario

In coerenza con le politiche di Gruppo, nel 1999 è stata integrata la sicurezza della circolazione con la sicurezza del lavoro e dell'ambiente, assicurando in tal modo il governo unitario della materia.

L'introduzione di nuove procedure di indagine e la definizione di un sistema di audit aziendale nel campo della sicurezza, hanno permesso alla Capogruppo l'identificazione di eventuali criticità derivanti da non corrette applicazioni di regole e di procedure che governano la sicurezza della circolazione ferroviaria.

Sulla base di queste specifiche esigenze la Capogruppo aveva messo a punto, già nel 1998, un rigoroso Piano per la Sicurezza, i cui obiettivi riguardavano lo sviluppo dei processi per rafforzare la gestione della sicurezza, l'introduzione di metodologie, di analisi di rischio da applicare alle diverse condizioni dell'esercizio, l'adozione di provvedimenti specifici per il controllo dei rischi in vari settori aziendali, nonché lo stanziamento di specifici investimenti destinati alla sicurezza.

A distanza di un anno, il Piano Annuale 1998 è stato sostanzialmente realizzato ed il sistema organizzativo è stato adeguato con la creazione di una rete trasversale a presidio della sicurezza di sistema.

Il Piano della Sicurezza per il 1999 ha raccolto ed ha rilanciato gli impegnativi obiettivi del precedente piano ed ha allargato la visione sistematica della sicurezza, integrando le aree della circolazione, del lavoro e dell'ambiente. Inoltre, particolare attenzione è stata data al fattore umano nel sistema uomo-macchina, al fine di apportare miglioramenti alle condizioni di guida del personale di macchina.

Nell'esercizio il numero degli incidenti "tipici", quelli cioè direttamente connessi alla circolazione ferroviaria, è diminuito ulteriormente passando dai 106 incidenti del 1998 (valore questo già ben al di sotto dei 146 incidenti verificatesi nel 1997), ai 100 incidenti del 1999. Tali dati confermano quindi che il vettore ferroviario resta il mezzo più sicuro tra i diversi sistemi di trasporto.

L'indicatore sulla sicurezza, misurato in numero di incidenti tipici per milione di treni km effettuati, ha evidenziato i buoni livelli raggiunti ed ha collocato la FS ai più alti standard di sicurezza, anche rispetto alle principali reti ferroviarie europee. Nel 1999, infatti, tale indicatore ha assunto il valore di 0,30, un centesimo di punto più basso di quello dell'anno precedente e molto al di sotto dell'analogo valore raggiunto nel 1997 e nel 1996 (rispettivamente di 0,42 e 0,50). Secondo gli ultimi dati disponibili, per le altre reti riferiti all'anno 1998, il numero di incidenti tipici per milione di treni km in circolazione è stato di 0,34 per la RENFE, di 0,64 per la SNCF e di 0,70 per la DB AG.

L'infrastruttura

La lunghezza della rete in esercizio, a fine 1999 è risultata di 16.108 km, con un incremento di 28 km rispetto al 1998, al netto di dismissioni per 7 km, riguardanti i tratti di linea tra le stazioni di Ancona e Ancona Marittima e tra i bivi di Nocera e Grotti.

Fra le nuove attivazioni sono da segnalare quelle relative al Passante di Torino, tra le stazioni di Lingotto e Susa, all'ulteriore estensione del Passante di Milano, tra le stazioni di Certosa e Lancetti, alle nuove linee tra le stazioni di S.Stefano e Arcola e tra Genova Voltri e Borzoli. Inoltre è stata attivata all'esercizio l'intera direttissima Roma-Firenze, a seguito del ripristino della galleria di Orte.

Nel 1999 è proseguito il miglioramento tecnologico dell'infrastruttura ed il rafforzamento delle sue caratteristiche tecniche per la realizzazione di 40 km di varianti, 51 km di raddoppio, comprensivi dei 17 km della tratta tra le stazioni di Cesano e Monte Mario riaperta all'esercizio e 203 km di nuove elettrificazioni, tra cui la linea Mantova-Nogara-Moncelise e la Roma-Viterbo.

La rete elettrificata, a fine anno, ammonta a 10.689 km pari al 66,4% del totale, mentre quella a doppio binario interessa 6.174 km, e rappresenta il 38,3% della rete complessiva. Le stesse percentuali, riferite all'anno 1985, risultavano essere rispettivamente del 55,2% e del 33,8%.

Le linee attrezzate con il sistema di blocco automatico alla fine del 1999 interessavano 5.340 km (+ 239 km rispetto al 1998).

La concentrazione del traffico sulla rete FS si è mantenuta sempre a livelli piuttosto alti; al riguardo, si è evidenziato che il 5% della rete ha assorbito circa il 95% delle Unità di Traffico complessive e circa l'83% dei treni km effettuati.

La qualità del servizio

Nel settore della media e lunga percorrenza, la puntualità dei treni, nel corso dell'esercizio, ha registrato generalizzati miglioramenti rispetto all'anno precedente.

In questo specifico segmento, nel 1999 la percentuale dei treni viaggiatori arrivati a destino puntuali o comunque con un ritardo non superiore a 5 minuti è salita dal 65,3% del 1998 al 68%, mentre non ci sono state variazioni per quanto riguarda la percentuale dei treni giunti a destino con un ritardo massimo compreso entro i 15 minuti (86%).

Buoni risultati sono stati conseguiti, sempre nella fascia di ritardo contenuto entro i 5 minuti, proprio nei segmenti più pregiati quali i treni Eurostar e treni di qualità di lungo percorso, i cui indici di puntualità rispetto all'anno precedente sono passati rispettivamente dal 79% all'83% per i primi e dal 76% al 79% per i secondi.

Nel settore del trasporto regionale non si sono registrate variazioni rispetto agli indicatori di puntualità rilevati l'anno precedente; la puntualità dei treni regionali, nel loro complesso, è stata dell'85% nella fascia di ritardi compresi entro i 5 minuti e del 96% con ritardi entro i 15 minuti.

Informazioni riguardanti le altre entità operanti nel Gruppo

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

Trasporti su gomma (Gruppo Sogin)

SOGIN S.r.l. è la sub holding del Gruppo FS per il controllo delle partecipazioni nel comparto del trasporto passeggeri con autobus. L'attività operativa della società è caratterizzata dall'organizzazione e gestione dei servizi automobilistici ferroviari, regolati da apposita convenzione stipulata con la Capogruppo.

La Società, nel corso del 1999, si è modificata sotto il profilo dell'assetto della proprietà, avendo il socio Vinella acquistato, attraverso FIN-PART S.p.A., società a questi facenti capo, il 10% del capitale detenuto della società COFIRI S.p.A., elevando così la propria quota di partecipazione al 45%.

Il Gruppo SOGIN, attraverso acquisizioni e partecipazione alle gare, punta a realizzare condizioni per poter competere nelle varie modalità innanzitutto sul mercato italiano, che registra un forte interessamento da parte dei leader esteri, francesi ed inglesi.

Nell'ottica di un rafforzamento della leadership in Italia e di un presenziamento dei mercati nazionali più interessati, si è raggiunta, attraverso la controllata SITA S.p.A., l'acquisizione di una partecipazione del 49% del capitale della F.N.M. Autoservizi S.p.A., società di autotrasporti controllata dalla Ferrovie Nord Milano S.p.A..

La società chiude con un utile netto d'esercizio di 598 milioni, inferiore rispetto a quello dell'esercizio 1998 di 36.816 milioni; va comunque precisato che il risultato positivo del 1998 era stato fortemente influenzato dal dividendo straordinario di 38.500 milioni erogato dalla controllata SITA S.p.A.

La controllata **SITA S.p.A.,** la quale rappresenta la realtà operativa più significativa, ha fatto registrare un risultato positivo di 20,7 miliardi, rispetto ai 14,7 miliardi dell'esercizio precedente, nonostante l'incidenza dell'IRAP sul risultato per 8,2 miliardi, che per il 1998 non era dovuta in relazione al diverso regime fiscale vigente. Il miglioramento è dovuto essenzialmente a partite di natura straordinaria quali: rimborsi dall'INPS relativi ad esercizi precedenti, transazioni con gli Enti locali, incassi di contributi d'esercizio di competenza degli esercizi precedenti.

Settore logistica integrata (Gruppo FS CARGO)

La controllata **FS CARGO S.p.A.** rappresenta la leva commerciale a disposizione della Divisione Cargo delle FS per convogliare il traffico merci verso quest'ultima. La Società agisce in Italia e all'estero ed ha per scopo la gestione delle partecipazioni operanti nell'ambito dell'organizzazione, della produzione, della gestione e vendita di servizi di trasporto delle merci e della logistica integrata, con particolare riferimento a quelli riguardanti la Capogruppo. Nel corso dell'esercizio 1999, come già evidenziato in altri paragrafi, è proseguito il processo di ottimizzazione del portafoglio partecipativo, in particolare nel business terminalistico e intermodale.

La società chiude il bilancio con una perdita di 15 miliardi, alla quale hanno contribuito i risultati negativi delle società partecipate, che hanno risentito del calo dei traffici derivante dalla crisi della produzione industriale nei settori della siderurgia, chimica, argille, piastrelle, auto e traffici marittimi, settori nei quali le realtà societarie appartenenti al Gruppo FS CARGO sono meglio posizionate.

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

- **ITALCONTAINER S.p.A.** che si occupa della organizzazione e commercializzazione di traffici di container e di unità di trasporto intermodale. L'esercizio 1999 è stato caratterizzato da un lieve incremento del traffico nazionale, da una riduzione dei volumi di traffico realizzati per conto di Intercontainer - Interfrigo di circa il 15% e da una contrazione dei volumi di traffico internazionale, in seguito alla perdurante situazione di crisi che stanno attraversando i paesi dell'ex URSS. La società chiude con una perdita di 1.983 milioni con un peggioramento di circa 3.000 milioni rispetto all'utile netto conseguito nell'esercizio 1998. Il peggioramento del risultato è da attribuire soprattutto all'incremento dei costi della trazione ferroviaria, recuperato solo in parte attraverso l'aumento dei prezzi praticati alla clientela e dagli oneri per le regolarizzazioni e penali previste dall'Accordo particolare sottoscritto con FS relativi agli esercizi 1997 e 1998 per 1.969 milioni. Per l'esercizio 2000 è previsto un incremento dei volumi di traffico sia interno che internazionale che dovrebbe migliorare sostanzialmente il risultato della gestione rispetto a quello conseguito nel 1999.

- Coerentemente con le linee strategiche di riferimento e, più in generale, con il processo di riassetto del sistema partecipativo di FS CARGO S.p.A., come già accennato, è stato delineato **per OMNIA EXPRESS S.p.A.** un nuovo posizionamento, che all'inizio dell'esercizio 2000 la vede impegnata solo nello svolgimento di trasporti in servizio per conto di FS. In linea con tale orientamento lo scorso 29 dicembre è stato formalizzato, con efficacia dalle ore 24 del 31 dicembre 1999, l'atto di cessione del ramo di attività di logistica integrata, comprensivo del trasporto di autovetture (sistemi dedicati) e dell'attività collettamistica (sistemi multiclienti generici) alla **OMNIA LOGISTICA S.r.l.**, società precedentemente in liquidazione.

- La società OMNIA EXPRESS S.p.A. chiude con una perdita di 4.584 milioni, con un miglioramento di 710 milioni rispetto alla perdita conseguita nell'esercizio 1998. Tale risultato è stato influenzato essenzialmente dagli oneri per esodi incentivati e mobilità (5.578 milioni), dai minori introiti derivanti dai servizi resi alla Capogruppo FS in base alla convenzione esistente (6.650 milioni) e dai minori ricavi nei confronti del Provveditorato Generale dello Stato (590 milioni) che ha unilateralmente interrotto il contratto decennale. Tali effetti negativi sul risultato d'esercizio sono stati parzialmente attenuati dalla plusvalenza scaturente dalla cessione del ramo d'azienda a Omnia Logistica S.r.l., come da perizia giurata (4.902 milioni).

- **SERFER S.r.l.** opera principalmente nel settore dei raccordi privati ed in quello della gestione delle manovre, con un ruolo di sviluppo del mercato del trasporto ferroviario, attraverso l'attività di progettazione/costruzione dei raccordi ferroviari e della loro gestione. Nel corso del 1999 sono proseguiti gli interventi previsti dal piano di ristrutturazione finalizzati al rilancio delle attività ed al recupero della sostenibilità economica della società.
  Tra gli interventi posti in essere, i più significativi riguardano l'acquisizione del controllo assoluto da parte di FS CARGO S.p.A. sul capitale della società e la chiusura del complesso sistema dei rapporti con le società del gruppo Fintra/Movifer. Nonostante gli interventi strutturali attuati a tutto il 1999, il business della gestione delle manovre si è rilevato ancora in perdita, in quanto sconta gli effetti negativi derivanti dalla precedente gestione e i benefici derivanti dall'azione commerciale di rinegoziazione delle tariffe non sono stati in grado di bilanciare la riduzione del traffico dovuta al peggioramento della congiuntura economica e, quindi, al calo della produzione industriale dei principali clienti della società. La perdita dell'esercizio ammonta a 10.957 milioni, contro 8.077 milioni del 1998. Sulla base delle proiezioni del Piano d'Impresa è previsto che gli interventi

finalizzati al recupero della sostenibilità economica della società possano produrre i loro benefici solo dal 2001.

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

La controllata **TAV S.p.A.**, nel corso del 1999, ha proseguito l'attività iniziata negli esercizi precedenti, confermando la volontà di perseguire il programma previsto per l'esercizio in corso e di valorizzare le sinergie di Gruppo e la cooperazione con il sistema finanziario.

Nel corso dell'esercizio l'iter autorizzativo della dorsale Milano-Napoli si è completato con l'inserimento dei tasselli mancanti: il nodo di Firenze, la variante di Corcolle a Roma, gli ultimi 14 chilometri della Roma-Napoli compresa la stazione campana di Afragola, la strada comunale 870 nell'ambito della tratta Bologna-Firenze. Particolarmente significativa è stata l'approvazione da parte della Commissione Trasporti della Camera della risoluzione relativa al quadruplicamento dell'intera tratta Torino-Milano, nel quadro di una progressiva realizzazione di un progetto di rete che interessi tanto la direttrice principale Torino-Milano-Venezia, quanto gli interventi complementari alla stessa.

Come già segnalato nella relazione al bilancio consolidato 1998, in data 4.3.1999 il Nucleo Centrale di Polizia Tributaria della Guardia di Finanza ha notificato un Processo Verbale di Constatazione nel quale si configurano presunte irregolarità amministrative e fiscali su operazioni poste in essere nel periodo dal 1992 al 1996. Tali rilievi sono stati recepiti in successivi avvisi di rettifica ai fini IVA e avvisi di accertamento ai fini delle Imposte Dirette. Sui rilievi stessi sono state effettuate dalla TAV S.p.A. approfondite verifiche il cui confortante esito ha indotto (anche sulla scorta di autorevoli pareri esterni) a non effettuare, salvo che per un marginale aspetto, stanziamenti in bilancio.

La società chiude con una perdita di 428 milioni determinata da partite di natura straordinaria, non legate all'attività tipica, in quanto i costi operativi sono stati interamente coperti dai ricavi derivanti dal valore della produzione e dai proventi finanziari.

La Società **ITALFERR S.p.A.** ha per oggetto la progettazione e la realizzazione di opere attinenti i sistemi di trasporto sia in Italia che all'estero.

L'attività svolta dalla società consiste, principalmente, nella fornitura di servizi di progettazione, gestione di commesse e supervisione della costruzione fino al pre-esercizio per gli investimenti sia per conto della Capogruppo che di TAV S.p.A.

Nel corso del 1999 sono stati perfezionati, a valere sui contratti in essere, incarichi per complessivi 431 miliardi, di cui 427 miliardi per la Capogruppo e 4 miliardi per la TAV S.p.A., portando il portafoglio ordini al 31.12.1999 ad oltre 2.100 miliardi.

Pur concentrando i suoi sforzi sulla cura degli investimenti FS, ITALFERR S.p.A. ha continuato ad estendere la sua presenza sui mercati terzi, nazionali ed internazionali. Tra i principali incarichi acquisiti in Italia ricordiamo il concorso alla progettazione della Metropolitana di Cagliari, la direzione dei lavori per la Metropolitana di Salerno, alcuni studi di fattibilità per la Regione Molise e la Regione Toscana. All'estero, l'assistenza tecnica per le ferrovie dello Swaziland, il programma di training per le ferrovie del Venezuela e l'assistenza tecnica per le ferrovie dell'Uzbekistan. Inoltre, sempre sul mercato estero, la società, mantenendo la sua connotazione di fornitrice di servizi senza

acquisire partecipazioni in capitale di rischio, ha intrapreso importanti iniziative quali: il collegamento ferroviario tra Buenos Aires e l'aeroporto internazionale di Ezeiza in Argentina, il treno leggero per la città di Gerusalemme in Israele, la metropolitana di Los Teques in Venezuela. Tra le iniziative in corso di promozione è da segnalare quella relativa alla progettazione e costruzione di una linea ad alta velocità in Iran, tra le città di Teheran – Qom – Isfahan.

Come già segnalato nella relazione al bilancio consolidato 1998, nel corso del mese di marzo 1999 il Nucleo Centrale di Polizia Tributaria della Guardia di Finanza ha redatto due Processi Verbali di Constatazione concernenti presunte violazioni in materia di imposte sui redditi e di imposte sul valore aggiunto relativi, rispettivamente, agli esercizi 1992/1997 e 1993/1995. Tali verbali sono stati successivamente trasmessi dalla Guardia di Finanza agli uffici competenti per l'accertamento dei tributi cui le presunte violazioni si riferiscono e delle relative sanzioni. Nei mesi successivi, a fronte dei suddetti verbali, sono stati notificati dall'Ufficio IVA di Roma avvisi di rettifica relativi agli anni 1993 e 1994 e dall'Ufficio delle Imposte dirette avviso di accertamento per IRPEG/ILOR relativi agli esercizi 1992 e 1993. Sulla base della normativa in vigore, e dei pareri legali a suo tempo acquisiti e recentemente confermati, la società ritiene che il rischio di oneri derivante dagli avvisi di accertamento o rettifica ricevuti sia remoto e, pertanto, come per l'esercizio 1998, non è stato effettuato alcun accantonamento al fondo per rischi ed oneri.

Il bilancio dell'esercizio 1999 chiude con un valore della produzione di 264 miliardi e con un utile netto di 5 miliardi. Nel 1999 l'attività prevalente della Società ha continuato ad essere quella per la realizzazione del Sistema Alta Velocità; i valori di produzione sono stati adeguati alla struttura della Società ed i margini delle commesse sono stati più che sufficienti a coprire i costi generali.

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 1999 ha prodotto un risultato netto positivo di 5,2 miliardi (6,2 miliardi nel 98).

Questo risultato è diretta conseguenza di un'attenta politica di gestione iniziata fin dalla metà dell'esercizio 1997, mirata essenzialmente al riposizionamento del portafoglio crediti factoring all'interno del mercato captive del Gruppo FS 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.

Perseguendo tale politica, anche per l'esercizio trascorso si è costantemente continuato a limitare gli impieghi, potenzialmente più rischiosi, verso clientela esterna al Gruppo FS, concentrando l'attività di sviluppo quasi esclusivamente 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.

I risultati di esercizio conseguiti negli ultimi due anni, sostenuti dall'apporto della Capogruppo, che ha deliberato, alla fine dell'esercizio 1998, un aumento del capitale sociale di 15 miliardi di lire,

hanno portato ad un rafforzamento dei mezzi patrimoniali della società, ridotti significativamente dopo la perdita di 4,9 miliardi registrata nel 1997.

Il Patrimonio di vigilanza, calcolato secondo la normativa della Banca d'Italia, è cresciuto da 13,5 miliardi di inizio 1998 a 54,8 miliardi al 31 dicembre 1999. Per effetto di tale incremento, alla stessa data la società raggiungeva un più elevato margine di operatività aziendale: il limite massimo di esposizione globale dei "grandi rischi", calcolato ai sensi della richiamata normativa della Banca d'Italia, risultava, infatti, pari a 438 miliardi di lire a fronte di un totale grandi rischi assunto dalla società pari a 115 miliardi.

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

- nel settore del factoring un turnover di 1.603 miliardi di cessioni di credito, con un aumento di oltre il 23% rispetto al turnover realizzato nel precedente esercizio. La società detiene inoltre in portafoglio contratti di cessione di crediti futuri per circa 1.989 miliardi (+13% rispetto al precedente esercizio), che troveranno attuazione nell'esercizio 2000 e seguenti, man mano che i relativi contratti di appalto e/o forniture avranno esecuzione;
- nel settore del leasing la stipulazione di 48 nuovi contratti per un importo totale di circa 15 miliardi, mentre i contratti globalmente operativi a fine esercizio sono 203 per complessivi 107 miliardi. Tale settore si mantiene sostanzialmente sui livelli dello scorso esercizio. Il rallentamento della crescita deriva, peraltro, da una deliberata scelta aziendale, che ha privilegiato i settori del factoring e del consumer credit, dettata sia dalla volontà di selezionare forme di impiego che, tipicamente, presentano una maggiore rischiosità, sia dai limiti più restrittivi posti dalla citata disciplina della Banca d'Italia in materia di concentrazione e ponderazione dei rischi.
- nel settore del credito al consumo la conferma di 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 1999 sono stati 2.846 per un importo totale di circa 38,1 miliardi, con un incremento di oltre il 120% rispetto al 1998, mentre i contratti globalmente operativi a fine esercizio sono circa 3.000, per un importo complessivo di oltre 49 miliardi.
- nel settore dell'analisi finanziaria dei fornitori e dei terzi operanti nel Gruppo FS un sensibile incremento. Anche quest'anno sono stati apportati miglioramenti alle procedure informatiche ed è stata ampliata la gamma di interventi mirati alla manutenzione della base dati disponibile. Le valutazioni effettuate nel corso dell'esercizio sono state 1.720 contro le 850 circa del 1998, con un incremento percentuale del 102%.

Settore Immobiliare (Gruppo METROPOLIS)

La società **METROPOLIS S.p.A.**, che si occupa della gestione del patrimonio immobiliare non strumentale di FS, nel corso dell'esercizio 1999 ha continuato a svolgere le attività per conto della Capogruppo, 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.

Va sottolineato che nel mese di marzo sono stati sottoscritti con la Capogruppo i nuovi mandati per quanto attiene la gestione integrale del patrimonio immobiliare di FS, che si sono formalizzati.

- nel contratto afferente l'alienazione dei beni immobili non strumentali del patrimonio di FS, ivi compresi gli immobili la cui vendita è disciplinata dalla legge 560/93;
- nel mandato di gestione sia del patrimonio immobiliare disponibile che di quello industriale di FS.

L'ampliamento delle attività societarie, in conseguenza del citato accordo negoziale, che ha affidato a Metropolis S.p.A. compiti in precedenza svolti dalla Capogruppo, ha comportato la ridefinizione dell'intero processo produttivo aziendale in aderenza con i nuovi indirizzi strategici del piano di riorganizzazione del settore immobiliare di Gruppo ed in coerenza con la nuova "missione" individuata dalla Capogruppo.

In questo quadro il 1999 ha visto Metropolis S.p.A. avviare a regime, in contemporanea con l'introduzione del sistema amministrativo SAP, un complesso progetto di informatizzazione del proprio processo produttivo di gestione immobiliare (GES), sul quale era tensionata fin dal 1997. Tale sistema, in accordo con la Capogruppo 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 che era precedentemente svolto in ambito FS.

Nel corso dell'esercizio la società ha proseguito la propria azione tesa ad acquisire la gestione di patrimoni immobiliari esterni al Gruppo FS, partecipando alle gare per l'aggiudicazione della gestione del patrimonio immobiliare Edilizia Residenziale Pubblica del Comune di Milano e per l'affidamento del servizio di gestione dismissioni del patrimonio del Comune di Salerno.

Per la prima di queste gare non risultano ancora completate le operazioni di aggiudicazione da parte dell'ente; per la seconda, invece, è pervenuta nel marzo 2000 la notizia che l'offerta formulata è risultata vincente.

Il bilancio chiude con un utile netto di 0,35 miliardi.

Fanno capo a Metropolis le seguenti partecipazioni di controllo:

- **METROPARK S.p.A.**, di cui Metropolis S.p.A. ha rilevato nel corso dell'esercizio la partecipazione residuale detenuta da soggetti esterni al Gruppo FS, chiude il bilancio 1999 con un risultato positivo, per la prima volta, di 0,14 miliardi, che dimostra il positivo andamento delle attività della società e contribuisce a confermare il pieno avvio ed il consolidamento del ruolo e della missione assegnata, che ha comportato la trasformazione da società di "gestione dei parcheggi" a società di "sviluppo e promozione dei parcheggi"; così che, nel futuro tutte le aree che saranno adibite a parcheggio saranno gestite da Metropark S.p.A. indirettamente, attraverso contratti di servizio e/o attraverso contratti di affitto di rami di azienda con terzi.
- **ROMADUEMILA S.p.A.** nel corso dell'esercizio 1999 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 relativi ai progetti delle Stazioni di San Pietro e della Stazione Tiburtina, di cui sono già stati ad oggi approvati i rispettivi Piani per l'assetto delle Aree, e ai progetti delle Stazioni di Ostiense, Quattro Venti e Trastevere. L'incarico di impostazione e coordinamento della comunicazione e rapporti con gli Enti Locali svolto dal settembre 1997 si è risolto consensualmente nel dicembre 1999. Il bilancio ha fatto registrare una

perdita di 0,2 miliardi, significativamente inferiore a quella dell'anno precedente di 1,4 miliardi. Il miglioramento è stato ottenuto grazie al contenimento dei costi e alla realizzazione di un utile netto complessivo sulle citate commesse.

- **GRANDI STAZIONI S.p.A.** (già Termini S.p.A), costituita nel 1996, ha per oggetto la gestione, la riqualificazione e la valorizzazione di complessi di stazioni e infrastrutture nodali di trasporto, anche attraverso lo studio, la promozione e l'attuazione di interventi destinati al miglioramento funzionale e alla diversificazione. Nell'esercizio 1999 si è data concreta realizzazione al Programma Grandi Stazioni avviato per l'individuazione di un gestore unico dei complessi immobiliari delle stazioni che, per gli elevati flussi e le notevoli superfici disponibili, consentono significative opportunità di profitto, con l'obiettivo della massimizzazione della loro redditività e dell'innalzamento dello standard dei servizi.

  I fatti di rilievo che hanno caratterizzato la gestione 1999 sono:

  - a sottoscrizione, in data 26 aprile 1999, del contratto con la Capogruppo, che ha definito il percorso di affidamento della gestione integrata dei complessi immobiliari delle principali stazioni ferroviarie;
  - la prosecuzione della procedura di selezione del partner esterno, conclusasi il 1° febbraio 2000, come più ampiamente illustrato in altri paragrafi della presente relazione, con l'aggiudicazione da parte di "SCHEMA VENTIQUATTRO" del 40% del capitale sociale della società. La procedura di selezione ha suscitato un forte interesse da parte degli operatori sia in ambito nazionale che internazionale. Le iniziali manifestazioni di interesse sono state circa 40. Attraverso fasi successive di selezione, sono state individuate 3 offerte considerate le migliori in relazione sia alla qualità dei progetti presentati, sia al valore attribuito al capitale economico della società Grandi Stazioni ed agli investimenti associati. I raggruppamenti selezionati hanno successivamente presentato le offerte definitive e vincolanti, tra le quali quella inviata dalla società "SCHEMA VENTIQUATTRO" è stata giudicata la migliore, sulla base di criteri esclusivamente finanziari.
  - la realizzazione di una serie di interventi di ristrutturazione e valorizzazione della stazione Roma Termini, rientranti nel piano per il Giubileo che l'Ufficio per Roma Capitale presso la presidenza del Consiglio dei Ministri ha deliberato in data 14.7.1998 con finanziamento a totale carico dello Stato;
  - la realizzazione di un centro di accoglienza presso la stazione San Pietro, i cui lavori sono stati interamente finanziati con mezzi propri;
  - l'estensione, sulla base delle esperienze acquisite sul complesso Roma Termini, alle altre principali stazioni, con particolare riguardo ai complessi di Venezia S. Lucia, Verona e Napoli.

Il bilancio d'esercizio ha fatto registrare un risultato positivo di 3,6 miliardi, rispetto ad un utile netto di 1,03 miliardi dell'esercizio precedente, dovuto essenzialmente al miglioramento della gestione caratteristica.

Settore Agenzie Viaggio (PASSAGGI S.p.A.)

Il Gruppo FS è presente nel settore attraverso la controllata **PASSAGGI S.p.A.** che svolge attività nel campo del turismo, quali organizzazione viaggi e soggiorni, attività commerciale di agenzia di viaggio, acquisto, vendita e nolo mezzi di trasporto terrestre aereo e marittimo, preparazione e realizzazione congressi e gestione uffici.

La società è nata a seguito della revoca dello stato di liquidazione e contemporanea trasformazione della società Nuova Logistica S.r.l. avvenuta il 27 gennaio 1999. Ha iniziato a svolgere l'attività il 1° maggio 1999 a seguito della stipula, in data 31 marzo 1999, del contratto d'affitto di ramo d'azienda con la società SAP S.r.l. in liquidazione. Al 31 dicembre la società ha registrato una perdita di 776 milioni. Il risultato si riferisce a soli otto mesi di esercizio e non può essere considerato significativo a causa delle particolari condizioni operative che hanno caratterizzato l'avvio dell'attività. I risultati dei primi mesi del 2000 sono incoraggianti con un aumento medio del fatturato del 30% per cui, nel corso del predetto esercizio, superata la fase di start-up, si potranno valutare in concreto i risultati di gestione, anche in considerazione del piano di apertura di nuove agenzie di stazione.

Margine del valore della produzione

Il risultato economico di Gruppo dell'esercizio 1999 è, sotto il profilo della gestione caratteristica, riassumibile nelle seguenti cifre aggregate:

(in miliardi di lire)

Descrizione	1999	1998
Valore della produzione	15.308	16.072
Costo del personale	(9.180)	(9.295)
Altri costi della produzione prima degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione	(4.356)	(4.187)
Margine del valore della produzione prima degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione	1.772	2.590
Ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione	(4.457)	(4.625)
Margine del valore della produzione	(2.685)	(2.035)

A.2 - VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione evidenzia un decremento di 764 miliardi rispetto al 1998 ed è dettagliato come segue:

(in miliardi di lire)

Descrizione	1999	1998
Prodotti del traffico viaggiatori		
- Clientela ordinaria	3.729	3.575
- Contratto di servizio pubblico con Enti pubblici territoriali	13	14
Totale viaggiatori	**3.742**	**3.589**
Prodotti del traffico merci e poste	1.354	1.474
Contratto di servizio pubblico con lo Stato	2.927	2.924
Totale prodotti del traffico	**8.023**	**7.987**
Prestazioni a terzi, vendite ed altri	635	568
Variazione lavori in corso su ordinazione	49	(3)
Incremento immobilizzazioni per lavori interni	1.515	1.262
Altri ricavi e proventi		
- Contributi in conto esercizio	3.012	3.489
- Utilizzo Fondo ristrutturazione (L.448/98)	1.886	1.743
- Altri ricavi e proventi	188	1.026
Totale altri ricavi e proventi	**5.086**	**6.258**
Totale valore della produzione	**15.308**	**16.072**

Come appare dalla tabella sopra riportata, alla sfavorevole dinamica del totale del Valore della Produzione, rispetto all'esercizio 1998, riconducibile essenzialmente alla Capogruppo, hanno contribuito i minori interventi dello Stato derivanti dai Contratti di Servizio Pubblico e di Programma, i minori ricavi nel trasporto delle merci, nonché la forte contrazione della posta "altri ricavi e proventi", che nell'esercizio 1998 includeva 720 miliardi per la concessione alla Società Infostrada del diritto di passaggio sul sedime ferroviario per la realizzazione di una rete di telecomunicazioni in fibre ottiche. Tale andamento sfavorevole è stato parzialmente compensato: dal maggiore utilizzo rispetto al 1998 del Fondo di Ristrutturazione costituito ai sensi dell'art. 43 punto 5 della legge 23.12.1998 n.448 "Misure di Finanza Pubblica per la stabilizzazione e lo sviluppo"; dall'aumento verificatosi nel comparto dei ricavi tipici relativamente all'attività di trasporto dei passeggeri; dall'incremento nella posta "altri ricavi delle vendite e delle prestazioni".

Nell'esercizio 1999, l'utilizzo del Fondo di ristrutturazione è stato pari a 1.886 miliardi per la copertura degli oneri di ammortamento del "Gestore dell'infrastruttura".

A.3 - COSTI DELLA PRODUZIONE

L'ammontare complessivo dei costi della produzione, che presentano una contrazione di 114 miliardi, rispetto all'esercizio trascorso, risulta così articolato:

(in miliardi di lire)

Descrizione	1999	1998
Materie prime, sussidiarie, di consumo ecc..	1.377	1.317
Servizi	2.780	2.570
Godimento beni di terzi	226	261
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(27)	39
Totale altri costi della produzione prima degli ammortamenti, svalutazioni ed altri	**4.356**	**4.187**
Personale	9.180	9.295
Ammortamenti e svalutazioni	3.851	3.818
Accantonamenti	379	471
Altri accantonamenti	19	130
Oneri diversi di gestione	208	206
Totale costi della produzione	**17.993**	**18.107**

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

Sono compresi 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 per la trazione e per l'illuminazione e forza motrice.

Il totale relativo a questo comparto ha evidenziato un incremento nei costi di 60 miliardi rispetto all'esercizio precedente attestandosi a 1.377 miliardi contro i 1.317 miliardi dell'esercizio 1998. Tale aumento sconta la diminuzione verificatasi a seguito dell'uscita dal Gruppo delle società Metrotipo S.p.A. e PRM Industriale S.p.A.

L'incremento registrato in tale settore, riconducibile essenzialmente alla Capogruppo, è dovuto all'effetto differenziale tra i maggiori costi sopportati sia nell'acquisto di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci - le quali hanno risentito oltre che dell'aumento dei prezzi per effetto dell'inflazione anche dell'aumento dei volumi della produzione -, sia di illuminazione e forza motrice a fronte di minori spese sostenute per l'approvvigionamento di energia elettrica per la trazione dei treni, dovute, da un lato, ad una efficiente gestione della rete elettrica in alta tensione e dall'altro alla riduzione del traffico.

E' da sottolineare inoltre che nell'anno 1999, la Capogruppo ha profuso un grande impegno per arginare le azioni politiche ed istituzionali che stanno minacciando di portare, in tempi brevi, ad una rivoluzione delle tariffe elettriche di FS, onde contenere l'aumento dei costi, facendo valere le particolari ragioni di FS sulla pregressa cessione gratuita delle centrali elettriche, sulla gestione strategica della rete e sulla specificità del servizio.

Servizi

Nel comparto in esame si è registrato, rispetto all'esercizio 1998, un incremento complessivo di 210 miliardi.

Tale aumento ha interessato principalmente i settori relativi a: servizi appaltati (di pulizia, servizi sostitutivi, trasporti ecc.), personale in prestito, utenze, servizi informatici, pubblicità e marketing, prestazioni del genio ferrovieri, mense e ticket. A fronte di tali aumenti sono per contro diminuiti i costi per manutenzioni e riparazioni, consulenze e prestazioni professionali, concorsi e compensi ad altre ferrovie, provvigioni e istruzione professionale.

Personale

Il costo del personale è passato dai 9.295 miliardi del 1998 ai 9.180 miliardi dell'esercizio 1999 con una diminuzione di 115 miliardi.

Tale minor costo, riconducibile principalmente alla Capogruppo, è imputabile essenzialmente alla riduzione degli organici.

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 nel 1999 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. Nel corso dell'esercizio si sono tenute in totale 322.000 giornate di corsi di formazione, di cui 7.000 giornate per i dirigenti, 15.000 per i quadri e 300.000 per il personale di I - IV area.

Dopo la battuta di arresto registrata nel 1998, nel 1999 la produttività del lavoro, pari a 567 mila Unità di Traffico per addetto, è ritornata a crescere (+ 2,2%), recuperando completamente la precedente flessione dell'1,1%. Significativo comunque resta il trend evolutivo di questa variabile, che dal 1990 ad oggi, è cresciuta di circa il 75% riducendo così il divario rispetto ai livelli di produttività del lavoro delle principali reti europee.

Nel maggio del 1999, in linea con le indicazioni contenute nella Direttiva Governativa del 18 marzo 1999, è stato portato a compimento il processo di riorganizzazione della Capogruppo, iniziato nel luglio 1998, con l'istituzione della Divisione Infrastruttura. E' stata così realizzata una struttura di tipo divisionale che ha permesso di identificare precise aree di business e, al contempo, di assicurare a ciascuna Divisione il controllo diretto di tutte le leve fondamentali per la gestione delle proprie aree di attività.

In tale contesto, le Relazioni Industriali si sono incentrate sulle azioni da adottare per la soluzione delle problematiche organizzative e gestionali scaturite dal processo di "divisionalizzazione". Sono state quindi definite le nuove strutture organizzative, le logiche produttivo-commerciali e la conseguente attribuzione degli impianti alle singole Divisioni, che sono state recepite negli accordi sottoscritti il 13 ottobre con le Organizzazioni Sindacali.

Il 23.11.1999 la Capogruppo e le Organizzazioni Sindacali, alla presenza del Ministro dei Trasporti e del Ministro del Tesoro, hanno sottoscritto un accordo quadro sui piani industriali e sulle modalità di definizione del nuovo contratto delle attività ferroviarie che sostituirà il CCNL del personale FS S.p.A., scaduto il 31.12.1999. Il nuovo CCNL delle attività ferroviarie, rivolto in prospettiva alla pluralità di aziende che operano nel settore ferroviario, decorrerà dall'1.1.2000 e scadrà il 31.12.2003.

Tale intesa, che ha complessivamente recepito le indicazioni contenute nella già citata Direttiva Governativa del 18.3.1998, consentirà di proseguire nel percorso di riequilibrio e di sviluppo, le cui premesse essenziali sono rappresentate dal programma di risanamento e dal nuovo assetto societario.

Nel quadro delle prospettive di risanamento, è stato concordato che il nuovo contratto collettivo di lavoro realizzi un ridimensionamento del costo di lavoro unitario tale da consentire al Gruppo FS la rimozione di squilibri penalizzanti rispetto alla concorrenza.

A.4 - GESTIONE FINANZIARIA

Com'è noto la legge 23/12/1996 n. 662 (finanziaria 1997), ha a suo tempo 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 21.3.1997 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 a FS, è regolata da apposito mandato gratuito, stipulato tra FS e il Ministero del Tesoro, a gestire detto debito in nome, nell'interesse e per conto del Ministero del Tesoro. La scadenza del mandato è prevista per il 31.12.2000.

Il debito residuo per prestiti assunti dallo Stato ai sensi della menzionata legge n. 662/96, al 31.12.1999 ammontava, ai cambi di fine anno, a L. 25.668.233.216.567.

L'espletamento del mandato suddetto, nel corso dell'esercizio 1999, ha consentito la rinegoziazione, a condizioni più vantaggiose, di 4 prestiti per complessivi 182 milioni di Fr.Sv.

Per quanto riguarda l'indebitamento a medio e lungo termine della società, al 31.12 1999 questi era pari a L. 247.831.872.054. Gli interessi passivi maturati nell'esercizio sull'indebitamento autonomo di FS, a medio e lungo termine sono ammontati a L. 32.988.904.009, di cui L.

11.932.390.106 relativi all'indebitamento a carico di FS per i soli interessi ed a carico dello Stato in linea capitale.

A.5 - INVESTIMENTI ED OPERE CONSEGNATE NELL'ESERCIZIO 1999

Anche la politica degli investimenti, nel corso del 1999, è strutturalmente riconducibile alla Capogruppo, le cui linee di intervento vengono nel seguito esplicitate.

L'ammontare complessivo degli investimenti tecnici nel 1999 è stato pari a 5.089 miliardi includendo, tra questi, 236 miliardi di finanziamenti alla TAV S.p.A. per i lavori sulle tratte di Alta Velocità.

Per quanto riguarda l'attuazione degli interventi, si segnala che nel corso dell'anno 1999 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:

34 km. di nuove linee (Passante Torinese, Passante Milanese, Genova Voltri Mare - Borzoli e S.Stefano-Arcola).

2) POTENZIAMENTO DELLE LINEE ESISTENTI:

- 51 Km. di raddoppi;
- 40 Km. di varianti tracciato;
- elettrificazioni, per un totale di 203 Km. di linee, di cui circa 80 della linea Mantova - Nogara-Monteselice e circa 80 della linea Roma-Viterbo.

3) ADEGUAMENTI TECNOLOGICI DI LINEA:

- è stato attivato il Sistema di esercizio con CTC/DCO su 239 km di linea, di cui circa 60 relativi al completamento della Civitanova-Fabriano;
- è stato attivato blocco conta-sassi su 452 km di linea, di cui circa 60 della Civitanova - Fabriano, circa 30 sulla Venezia-Trieste e circa 20 sulla Cancello-Benevento;
- è stato attivato blocco automatico su 168 km di linea, di cui circa 70 sulla Roma-Genova, 30 sulla Venezia-Tarvisio, e circa 20 sulla Verona-Brennero;
- è stata realizzata la banalizzazione di 186 km di linea;
- è stata realizzata l'attivazione della ripetizione dei segnali in macchina su 167 km di linea già attrezzata con Blocco Automatico.

4) ADEGUAMENTI TECNOLOGICI DI STAZIONE:

- n. 37 nuovi ACEI;
- n. 13 sostituzioni ACEI esistenti.

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

- n. 138 PL soppressi;
- n. 52 PL automatizzati;
- n. 29 PG eliminati.

Inoltre sono stati realizzati:

- completamento dei lavori ed entrata in esercizio di n. 44 CTA (Centrali Telefoniche Automatiche) in varie località dei Compartimenti di Venezia, Verona, Trieste e Palermo e realizzazione di opere complementari di adeguamento; sono stati eseguiti inoltre lavori di risanamento ed adeguamento di impianti di telecomando TE obsoleti, tradizionali e computerizzati, onde prevenire malfunzionamenti connessi al cambiamento di data Y2K;
- progetto esecutivo del nuovo scalo merci di Trento; relazione geologico tecnica, analisi di stabilità delle opere di terra, analisi delle interazioni terreno/struttura delle fondazioni dei fabbricati;
- supporto specialistico alle unità compartimentali per la costruzione in officina ed il collaudo dei materiali delle nuove travate metalliche;
- revisione di tariffe suppletive ed aggiuntive e monitoraggio livelli prezzi;
- programmazione per la sostituzione delle travate metalliche dei ponti costruiti antecedentemente al 1925;
- esame progetti con tecnologie innovative (spalle prefabbricate);
- monitoraggio delle fondazioni di pile in alveo;
- studi e ricerche per l'individuazione di un sistema migliorativo per la realizzazione dei sottopassaggi della sede ferroviaria. Nell'ambito del "mantenimento in efficienza" sono stati effettuati investimenti per 1.358 milioni, mentre non si sono avute dismissioni.

Inoltre i rotabili messi in esercizio nel 1999 sono risultati i seguenti:

- n° 29 locomotive E 402 B 2^ Generazione;
- n° 19 locomotive E 412;
- n° 3 locomotive E 464;
- n° 47 carrozze tipo UIC - Z1 "B";
- n° 32 TAF (Treno Alta Frequentazione);
- n° 206 carri di vario tipo.

per un valore complessivo di circa 881 miliardi.

A.6 - AUMENTI DI CAPITALE SOCIALE

Al 31.12.1998 il capitale sociale sottoscritto e versato della società FS ammontava a L. 61.585.892.391.000.

Il 14 giugno 1999 sono state tenute due assemblee, una ordinaria ed una straordinaria; quest'ultima ha deliberato, tra l'altro, la riduzione del capitale sociale per un importo di L. 32.390.028.964.000 per portare il Fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 fino all'importo di L. 50.416.764.047.316. Per effetto di tale operazione - per un dettaglio più completo sulle decisioni formalizzate nelle due delibere assembleari tenutesi entrambi il 14.6.1999, si rimanda al commento inserito in Nota Integrativa alla voce Patrimonio Netto – alla data del 30.6.1999 il capitale sociale della società FS risultava pari a L. 29.195.863.427.000.

La legge 23.12.1998 n.449 (finanziaria 99) ha sancito in 7.400 miliardi per l'esercizio 1999 l'apporto dello Stato all'aumento del capitale sociale dell'impresa delle Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie. Nel corso dei primi otto mesi dell'esercizio 1999 il Ministero del Tesoro ha effettuato una serie di versamenti pari ai 7.400 miliardi, così come decisi dalla legge finanziaria 1999, e tali versamenti sono stati appostati – in attesa delle prescritte delibere assembleari – come "Versamenti in conto futuri aumenti di capitale".

L'Assemblea Straordinaria dei Soci con delibera del 21 dicembre 1999 ha deliberato l'aumento del capitale sociale per complessive 7.400 miliardi mediante l'emissione di n. 7.400.000.000 azioni ordinarie del valore nominale unitario di L. 1.000, riservate in sottoscrizione al Ministero del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica in relazione ai versamenti effettuati nell'esercizio. Per effetto di tale operazione, il capitale sociale FS al 31.12.1999 risulta fissato in L. 36.595.863.427.000.

B) INFORMAZIONI DI CARATTERE PARTICOLARE

B.1 - ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Nel 1999 sono proseguite da parte dell'Istituto Sperimentale della Capogruppo 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 della Società, 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 di prodotti nonché ad alcune sperimentazioni di ottica e di segnalazione luminosa.

In particolare sono da segnalare :

- analisi, prove e sperimentazioni su materiali metallici, prodotti vernicianti, rivestimenti protettivi, detergenti, tessuti, prodotti cartotecnici e in pelle, oli e combustibili nonché prodotti merceologici vari;
- progetto cicli di verniciatura innovativi per travate metalliche. Dopo le attività analitiche per la verifica e l'omologazione dei prodotti proposti da varie ditte e l'elaborazione di specifiche tecniche di fornitura, l'Istituto sta proseguendo la sperimentazione con prove pratiche di verniciatura di elementi metallici sia con cicli manutentativi sia con cicli destinati a strutture metalliche nuove;
- omologazione di componenti strutturali per l'esercizio ferroviario AV (traverse, traversoni, attacchi, ecc.);
- prove di simulazione, di fatica e dinamiche su componenti ferroviari considerati critici per l'esercizio;
- failure analysis di componenti ferroviari critici per l'esercizio (ruote, molle di sospensione, bielle, navi traghetto, dischi freno, ecc.);
- assistenza tecnica per la linea Firenze-Bologna AV per la qualità dei calcestruzzi; studio e verifica delle caratteristiche fisico-meccaniche degli aggregati dei calcestruzzi;
- linea AV Roma-Napoli. Consulenza sulle problematiche di monitoraggio strutturale permanente, controlli sui pali di fondazione, controlli strutturali sulla galleria artificiale GA33 e controlli di stabilità dei pendii adiacenti. Controlli di idoneità del ballast.

Per quanto riguarda infine l'attività di ottica ed illumionistica, oltre alle consuete prove di collaudo di lampade da segnalamento e di apparati di illuminazione, sono state eseguite numerose

indagini su materiali retroriflettenti. Allo scopo è stato utilizzato il nuovo apparecchio retroriflettrometro "RETRO 2000" che consentirà l'esecuzione anche di prove di omologazione su pellicole e materiali in uso per il segnalamento, su targhe di stazione e su indumenti di sicurezza del personale che opera in tale settore.

Ambiente ed inquinamento

Nel corso del 1999 l'attività è stata prevalentemente incentrata su problematiche relative all'igiene degli ambienti di lavoro. Sono state effettuate indagini per accertare l'entità delle emissioni di radiazioni non ionizzanti generate da videoterminali e da altri apparati elettrici presenti nelle biglietterie di alcune stazioni FS. In particolare sono state eseguite misurazioni su un totale di circa cento postazioni di lavoro nelle stazioni del Lazio, tra cui Roma Termini, Roma Tiburtina e la stazione di Bologna.

Nell'ambito del settore dell'acustica e della fonometria, la pubblicazione nella G.U. del 4.1.1999 del D.P.R. in materia di inquinamento acustico derivante dal traffico ferroviario, ha comportato la necessità di eseguire numerose indagini fonometriche sia per normali controlli sia a seguito di proteste o lamentele dei cittadini che, in alcuni casi, hanno dato luogo a contenziosi legali.

Su incarico di ITALFERR S.p.A., sono iniziati e poi conclusi nel 1999, sia il progetto sia l'attività nel campo del monitoraggio acustico nella fase "ante operam" relativo all'attraversamento urbano AV del nodo di Bologna. Le indagini hanno riguardato un totale di circa 20 punti di misurazione sottoposti a campionamento continuo nell'arco dell'intera settimana. Il sistema di acquisizione dei dati, progettato e realizzato dall'Istituto Sperimentale, ha consentito di ottenere una rete di monitoraggio formata da 12 centraline di misurazione collegate con un computer centrale via modem e con un sistema di telefonia GSM.

Anche se non strettamente attinenti al settore della fonometria, sono state eseguite indagini volte a determinare le sollecitazioni indotte dall'onda di pressione generata dal transito dei treni AV sul personale che opera lungo la linea. Le misurazioni, eseguite in collaborazione con tecnici delle ferrovie francesi, sono avvenute, per evidenti motivi di sicurezza, su un manichino antropomorfo posto a varie distanze dal binario e con treni ETR 500 in transito fino alla velocità di 275 km/h.

Inoltre nel 1999 è stata effettuata la ricerca e la determinazione di sostanze inquinanti in insiemi contaminati per quanto attiene la sicurezza sul lavoro nell'impiego di prodotti pericolosi, la bonifica dei suoli contaminati, la caratterizzazione di rifiuti (caratterizzazione di prodotti frenanti, per quanto attiene il prodotto fibroso, e di prodotti e manufatti contenenti amianto, determinazione dei policlorobifenili in oli dielettrici ed in rifiuti, principi attivi nei diserbanti, ecc.).

Sicurezza e trasporto materiali pericolosi e radioprotezione

Nel 1999 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 Nazionali ed Internazionali che hanno affrontato diverse 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:

- elaborazione delle procedure applicative del Decreto del Ministero dell'Ambiente del 20.10.1999 sull'impianto pilota di Bologna Interporto per le merci pericolose;
- definizione dei riferimenti tecnici necessari per la concreta realizzazione delle misure di sicurezza previste nelle diverse tipologie di scali merci terminali (SMT: raccordati, carrellati ed intermodali), previsti dal D.M. Ambiente del 20.10.1999. Tale elaborazione è partita da dati primari di input, quali l'elenco delle merci pericolose censite in loco e dai dati relativi alle tipologie di anomalie verificatesi nell'ultimo quinquennio nello scalo in esame. Il lavoro ottenuto è stato quindi presentato, sotto forma di programma computerizzato, denominato INFORISK, che fornisce in modo interattivo le necessarie risposte, nella logica delle misure previste per gli SMT. Lo stesso programma fornisce, oltre a tutti gli altri dati di routine, una scheda di emergenza dalla quale è possibile accedere alle valutazioni di sicurezza per le sostanze prendendo a riferimento materie-chiave; viene fornita inoltre, in modo chiaro ed immediato, l'informazione sul mezzo più idoneo con il quale aggredire eventuali spandimenti con o senza sviluppo di incendio;
- 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;
- predisposizione nel Gruppo di Sintesi merci Pericolose dell'UIC di una guida per la concessione dei piani di emergenza negli scali ferroviari di smistamento. Il documento è scaturito dalle esigenze della Commissione Europea di redigere un rapporto sulla situazione esistente nei settori esclusi dalla Direttiva 96/82/CE detta Seveso II; pertanto l'elaborato ha avuto lo scopo di assicurare la base per un approccio comune a livello europeo e di fornire delle raccomandazioni per affrontare l'emergenza nei diversi scali ferroviari.

B.2 - FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NEL CORSO DELL'ESERCIZIO 1999

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 1999.

B.2.1. – Alla fine del mese di gennaio 1999 è entrato in funzione SFINGE (Sistema Finanziario Gestionale Economico), il nuovo supporto informatico che darà un contributo determinante per seguire

costantemente l'andamento economico dell'Azienda e, di conseguenza, rendere omogenee, sinergiche e rapide tutte le decisioni necessarie per accelerare il processo di risanamento e sviluppo delle ferrovie.

Dotato di quasi duemila computer collegati in rete, SFINGE raccoglierà in tempo reale tutti i dati amministrativi e finanziari della Capogruppo: costi, ricavi, investimenti, margini economici e flussi di cassa. Per la definizione di questo nuovo progetto è stato necessario un investimento di circa 48 miliardi e due anni di lavoro.

Il nuovo sistema sarà anche essenziale per realizzare i processi di divisionalizzazione e di societarizzazione in corso: le singole divisioni avranno infatti attribuzioni certe di mezzi, risorse ed obiettivi per agire, responsabilità gestionali e la necessaria autonomia.

B.2.2. – L'Amministratore Delegato della Capogruppo e il Ministro dei Trasporti e Navigazione il 19.2.1999 hanno sottoscritto un accordo preliminare all'Addendum n. 2 al contratto di Programma 1994-2000, regolante l'utilizzo di 3.600 miliardi delle maggiori risorse per investimenti apportate al Capitale Sociale per 12.800 miliardi.

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

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

B.2.3. – Con D.P.R. 16.3.1999 n.146 è stato emanato il Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e della direttiva 95/19/CE, relativa alla ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria ed alla riscossione di diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura.

In particolare nel provvedimento risultano disciplinati:

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

B.2.4. – Il 16.3.1999 il Presidente del Consiglio dei Ministri ha emanato una Direttiva finalizzata ad accelerare il processo di risanamento delle Ferrovie dello Stato e il rilancio del servizio ferroviario, tenuto conto anche della progressiva liberalizzazione del settore in ambito comunitario. Il provvedimento dà tempo due mesi alla Capogruppo per predisporre un Piano d'Impresa relativo agli anni 1999/2003 contenente le azioni e i piani necessari a tali finalità tenendo conto dei seguenti obiettivi generali.

- aumento dei volumi di traffico passeggeri e merci, incrementando in particolare la quota di mercato delle merci trasportate;

- raggiungimento dell'equilibrio di bilancio nei settori della media e lunga percorrenza, delle merci e del trasporto di interesse metropolitano e regionale;
- perseguimento dell'equilibrio modale e territoriale in un quadro di sviluppo sostenibile;
- sicurezza e qualità dei servizi;
- valorizzazione delle risorse umane.

Il Piano d'Impresa, varato dal Consiglio di Amministrazione in data 18.5.1999, contiene precisi indirizzi sui tempi e sulle modalità attuative riguardanti in particolare: le azioni tese al riordino organizzativo e societario; il piano degli investimenti necessari a realizzare gli obiettivi di sviluppo tenendo conto degli aspetti ambientali; il piano degli interventi necessari a garantire livelli ottimali di sicurezza; le azioni tese al risanamento economico; le azioni tese al potenziamento dei servizi di trasporto; le azioni per aumentare la qualità dei servizi viaggiatori e merci; il piano di rinnovo e la manutenzione del materiale rotabile; il piano di investimenti tecnologici per la modernizzazione dell'Azienda; le azioni per il completamento del processo di dismissione delle attività non strategiche; le azioni per la valorizzazione delle risorse umane ed infine l'adozione di un sistema tariffario coerente con la normativa comunitaria. Tale Piano è stato oggetto di rivisitazione da parte del Consiglio di Amministrazione il 12.4.2000.

B.2.5. – In data 7.5.1999 con Ordine di Servizio Organizzativo nn. 141-142-143-144, dell'Amministratore Delegato della Capogruppo, sono state istituite la Divisione Trasporto Regionale, la Divisione Passeggeri, la Divisione Cargo e l'Unità Tecnologie Materiale Rotabile, contestualmente alla soppressione rispettivamente dell'Asa Trasporto Metropolitano e Regionale, dell'Asa Passeggeri, dell'Asa Logistica Integrata e dell'Asa Materiale Rotabile e Trazione.

B.2.6. – In attuazione del disposto dell'art. 43, comma 3, della Legge 23 dicembre 1998, n.448, l'Assemblea ha deliberato, in data 14.6.1999, la costituzione di un fondo ristrutturazione di 50.416 miliardi a valere sul patrimonio netto, stabilendo altresì le modalità di impiego del fondo stesso e subordinandone gli utilizzi futuri previa autorizzazione dell'Assemblea.

B.2.7. – Il 4 ottobre 1999, in occasione della "Giornata del Ferroviere", nella sede del Museo ferroviario di Pietrarsa, la Capogruppo ha celebrato i 160 anni di storia.

In tale circostanza c'è stata anche la presentazione ufficiale della "Carta Valori" delle FS che, documentando l'espressione di tutti quei valori che i ferrovieri, nei 160 anni della loro storia, sono stati capaci di costruire e di affermare, lega la storia e la tradizione delle ferrovie alle prospettive dell'ammodernamento e della crescita futura.

B.2.8. – Il giorno 11 ottobre 1999 è stata introdotta alla Stazione Termini di Roma la nuova plancia di comando elettronico per l'attivazione degli scambi, il cui costo è stato di circa 70 miliardi. In particolare tale sistema consentirà, con migliore efficienza e sicurezza, la circolazione giornaliera di 900 treni (contro i 600 del preesistente sistema), grazie ai sensibili risparmi di tempo nella programmazione dell'itinerario di un treno e alla maggior velocità dei treni all'ingresso nella stazione.

La sostituzione del preesistente sistema ha comportato la chiusura per due giorni della stazione con il dirottamento del traffico sulle stazioni limitrofe dell'area cittadina e taluni inconvenienti nel servizio prontamente risolti.

B.2.9. – In data 25.10.1999 è stata approvata dai Ministri dei Trasporti e del Tesoro la creazione di una Joint Venture tra le Ferrovie dello Stato e le Ferrovie Federali Svizzere. Il progetto di una Joint Venture nel settore merci era stato approvato dai Consigli di Amministrazione di FS e SBB nel marzo del 1998. Con la costituzione di una società paritetica (CARGO SI), dedicata all'attuazione di azioni di coordinamento commerciale tra le divisioni cargo delle due aziende, si è avviata una prima proficua forma di collaborazione.

Nel corso dell'esercizio 1999 sono proseguite le trattative finalizzate alla definizione sia del valore dei rispettivi rami d'azienda merci, sia del business plan integrato delle due aziende, sia, infine, degli accordi parasociali relativi alla gestione in comune.

Nel corso del mese di febbraio 2000, come più ampiamente illustrato al punto B.3.6, le due aziende ferroviarie hanno firmato l'atto che prevede il conferimento ad una società a capitale paritetico dei due rami d'azienda.

B.2.10. – Il 15.11.1999 il CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) ha deciso il rincaro delle tariffe ferroviarie a partire dal 15.1.2000. I biglietti dei treni di media e lunga percorrenza potranno aumentare del 3% sul 30% delle tratte, mentre su quelle principali si potrà anche arrivare al 4,7% medio. Dagli aumenti sono esclusi i treni regionali ed interregionali utilizzati dai pendolari.

La decisione del CIPE ha di fatto avviato la liberalizzazione tariffaria ed introdotto una vera e propria rivoluzione con l'istituzione del biglietto unico, senza supplementi e non più legato al chilometraggio ma a criteri di mercato come la qualità, le fasce orarie, la stagionalità.

Per la prima volta, infatti, si applicherà al trasporto ferroviario la regola del "price cap" che lega gli aumenti tariffari ai recuperi di efficienza aziendali ed alla qualità in termini di comfort, puntualità, velocità e sicurezza, per la quale la Capogruppo risulta tra i primi posti in Europa.

B.2.11. – Il 23.11.1999 è stato siglato un accordo tra Governo, FS e Sindacati per il risanamento e lo sviluppo della Capogruppo per il rilancio del trasporto ferroviario.

Le parti hanno convenuto che il processo di risanamento e sviluppo di FS dovrà essere regolato da un percorso negoziale che, attraverso l'utilizzo coerente di tutte le leve disponibili, accompagni, favorisca e sostenga tale cambiamento.

In particolare, tra tutte le iniziative che saranno adottate per il raggiungimento dell'obiettivo del risanamento, è da mettere in evidenza che - nel rispetto dei principi contenuti nella Direttiva del Governo -, a far data dal 1.1.2000 e per tutta la durata del Piano d'Impresa , le attuali attività operative svolte da FS S.p.A. si articoleranno in due soggetti societari, uno per l'infrastruttura e l'altro per l'attività di trasporto. Le società avranno distinti conti economici, bilanci, patrimoni ed assets.

Al fine di rendere funzionali le partecipazioni societarie ai singoli business di riferimento, nella configurazione delineata sarà allocato il governo delle entità societarie attualmente esistenti in ragione del loro oggetto sociale e delle finalità che verranno riconosciute nel nuovo assetto.

In tale prospettiva si configura la costituzione di una "Società di trasporto" (utilizzando I.T.F quale mero strumento societario ove risulti indispensabile alla più tempestiva costituzione della stessa

società) e la realizzazione della Joint-Venture con la SBB nel settore merci purché attraverso una società partecipata e sotto il controllo della Società di Trasporto .

L'Unità Tecnologia Materiale Rotabile dipenderà dalla "Società di trasporto" che, strutturata nelle Divisioni Passeggeri, Cargo e Trasporto Regionale, avrà la gestione professionale del personale e ne curerà l'assegnazione.

Inoltre il Governo e la Capogruppo, facendo propria la proposta sindacale, hanno condiviso la costruzione di un nuovo CCNL, scaduto il 31.12.1999, per le attività ferroviarie che troverà applicazione nei confronti del personale dipendente da imprese che esercitano tale attività nel territorio nazionale.

La stesura completa di tale contratto, comprendente sia la parte normativa che quella economica, avrà durata per il periodo 1.1.2000 – 31.12.2003.

B.2.12. – Il Ministero del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica con Decreto Ministeriale del 22.11.1999, relativo all'assestamento del bilancio dello Stato e dei bilanci delle Amministrazioni Autonome per l'esercizio 1999, ha apportato una variazione in aumento per un ammontare pari a 247,4 miliardi da corrispondere ad FS per i servizi offerti in relazione al Contratto di Servizio Pubblico e al Contratto di Programma.

B.2.13. – Con le leggi n. 488 e n. 489 del 23 dicembre 1999 sono state approvate rispettivamente le "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (Finanziaria 2000) ed il bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2000 e bilancio pluriennale per il triennio 2000-2002.

In particolare, all'art.5 della legge n. 488, - riguardante il processo di dismissione del patrimonio delle Ferrovie dello Stato non strumentale all'esercizio ferroviario -, vengono apportate alcune modifiche all'art.43 della legge 23.12.1998 n.448 (Misure di finanza pubblica per la stabilizzazione e lo sviluppo), che ne agevolano la residua volturazione alle Ferrovie dello Stato.

Inoltre l'art. 43 della medesima legge prevede che: "Entro novanta giorni dalla entrata in vigore della legge 23.12.1999 n. 488 (finanziaria 2000), il Fondo Pensioni del personale delle Ferrovie dello Stato S.p.A. – istituito con legge 9 luglio 1908 n. 418 -, è soppresso. A decorrere dalla medesima data è istituito presso l'INPS un apposito Fondo Speciale al quale è iscritto obbligatoriamente, con effetto dalla stessa data, tutto il personale dipendente dalle Ferrovie dello Stato S.p.A.".

B.2.14. – Il giorno 28.12.1999 è stato inaugurato il tratto La Storta-Viterbo della linea ferroviaria metropolitana Fm3 Roma-Viterbo. Il 1° febbraio è stato aperto al pubblico il tratto adiacente fino alla stazione di Monte Mario e successivamente, in aprile, anche l'ultimo segmento della linea fino a San Pietro.

La linea, costata circa 500 miliardi (di cui 170 miliardi con i fondi regionali per il Giubileo), è lunga complessivamente 88 chilometri, tutti elettrificati e dotati di sofisticati impianti di sicurezza, e viene esercitata con treni TAF (Treni ad Alta Frequentazione).

B.2.15. – ANNO 2000

La Capogruppo, nella consapevolezza dei potenziali problemi legati all'Anno 2000, ha messo in atto una serie di attività di adeguamento, di test e collaudo dei sistemi informatici di tutti i settori (IT, embedded ed informatica individuale) per raggiungere la conformità ed hanno contattato i principali fornitori ed i partner commerciali per ricevere le certificazioni di conformità.

Negli ultimi mesi del 1999 si sono messe in atto azioni finalizzate a validare lo stato di tutte le azioni pianificate ed in particolare:

- il completamento degli adeguamenti dei sistemi ICT;
- l'avanzamento delle sostituzioni previste per i sistemi embedded;
- la validità e l'integrazione dei piani di continuità e di emergenza;
- la reiterazione dell'Analisi del Rischio e dei livelli di conformità raggiunti.

E' stata inoltre, messa a punto, una specifica organizzazione per la gestione della transizione, che, ad integrazione di quella già normalmente operativa per i casi di anormalità o di emergenza, fosse ancor meglio in grado di: intraprendere tutte le azioni necessarie per il mantenimento della qualità del servizio, sensibilizzare le maestranze, integrarsi con le corrispondenti unità – a livello strategico, territoriale e periferico – individuate nello schema di organizzazione nazionale nell'ambito del Comitato Anno 2000.

I risultati hanno mostrato che le complesse attività di adeguamento dei sistemi sono state correttamente svolte, consentendo così di raggiungere gli obiettivi del Programma Anno 2000 senza l'insorgenza di alcuna problematica connessa al Millenium Bug.

Per l'attuazione del Programma Anno 2000, la Capogruppo ha sostenuto un costo complessivo di 55 miliardi di lire, comprensivo dei costi per la maggior parte necessari all'adeguamento dei sistemi informatici ed embedded, dei costi di personale FS impegnato nell'attuazione degli interventi per l'analisi del rischio, per l'elaborazione dei Piani di Contingenza e del personale incrementale che ha garantito il presenziamento e la reperibilità nel passaggio all'Anno 2000.

B.2.16. – Introduzione della Moneta Unica Europea

L'ammissione dell'Italia tra i Paesi-In, che hanno adottato le moneta unica europea dal 1.1.1999, ha generato un forte interesse da parte di tutte le Aziende ed Enti per comprendere l'impatto che la nuova divisa avrà non solo nello scenario macroeconomico, ma soprattutto nei mercati di riferimento in cui le stesse operano, e per definire le modalità operative da attuare per consentire l'ottemperanza alle specifiche disposizioni delle normative comunitarie e nazionali .

Come noto, il processo di unificazione monetaria comprende una "fase transitoria" dall' 1.1.1999 al 31.12.2001 in cui l'Euro avrà una circolazione "virtuale" ed un semestre di doppia circolazione unitamente alle monete nazionali, dall'1.1.2002 al 30.6.2002, data della definitiva unificazione monetaria.

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

La Capogruppo, fin dal mese di maggio 1998, ha istituito un Gruppo di lavoro per esaminare tutte le possibili ripercussioni che l'introduzione dell'Euro avrà sui processi gestiti dalle singole Unità

Organizzative e per individuare le modalità di attuazione del progetto più opportuno per il sistema ferroviario.

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

B.2.17. – Giubileo 2000

Il compito della Capogruppo, tenuto conto dell'altissimo numero di pellegrini che sceglieranno il treno quale mezzo di trasporto per raggiungere Roma per il Giubileo, è estremamente vitale, importante ed essenziale.

L'appuntamento del Giubileo 2000 rappresenta quindi un'occasione storica per il futuro sistema dei trasporti in particolare dell'area romana, nel quale la Capogruppo sta recitando un ruolo altamente strategico. In tale contesto sono stati attivati numerosi cantieri per opere ferroviarie finalizzate a migliorare la mobilità straordinaria per l'Anno Santo stanziando 1.400 miliardi per interventi infrastrutturali, tecnologici e per le opere destinate all'accoglienza.

I principali settori di intervento hanno consentito il rifacimento della stazione Termini e il potenziamento dei collegamenti tra questa e l'aeroporto di Fiumicino. Sono ancora in corso i lavori per potenziare la funzione di nodo di scambio tra le varie modalità di trasporto che confluiscono nella stazione (ferroviario, metropolitano, servizio pubblico su gomma ed auto private) per adeguare, anche in vista delle linee ad Alta Velocità, la stazione di Roma Tiburtina e Roma Ostiense, oltre che per potenziare alcuni utili collegamenti con la rete locale .

Un nodo cruciale per il Giubileo sarà la stazione di San Pietro per la quale sono in corso di completamento i parcheggi per pullman, percorsi semplificati per i pellegrini, l'ampliamento del fabbricato di stazione per i servizi.

Il 2 maggio 1999, in occasione della beatificazione di Padre Pio, la Capogruppo ha avuto l'opportunità di una prima esperienza, seppure limitata rispetto all'impegno che dovrà affrontare con l'avvento del Giubileo. Questo avvenimento è risultato però assai utile per le indicazioni che ha fornito ed il successo che le FS hanno ottenuto in tale occasione è dovuto anche al nuovo modello informativo adottato.

Ed è sulla base di questo modello, in parte già sviluppato in tale occasione, che la Capogruppo sta lavorando e perfezionando per rispettare tutti gli importanti impegni del Giubileo dell'anno 2000.

La Capogruppo attende quindi con fiducia l'evento giubilare, avendo creato tutti i presupposti per accogliere nel miglior modo i pellegrini e per fornire un salto di qualità al sistema dei trasporti.

B.2.18. – Le gestioni commissariali in affidamento triennale alla FS S.p.A.

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 1999 ha subito successive modulazioni, sia nel corso del passaggio preliminare con le Regioni e le Organizzazioni Sindacali, sia nell'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, hanno consentito solo a tre delle 16 Aziende interessate, di raggiungere, nei tre anni previsti per la ristrutturazione, l'obiettivo che prevedeva di conseguire il raggiungimento del 35% nel rapporto tra ricavi del traffico e costi operativi.

La disparità dei valori rilevati nelle aziende, che non sono state in grado di raggiungere tale obiettivo sono da attribuire ad ostacoli di varia natura. Vanno, ad esempio, dalla forte conflittualità sindacale verificatasi nella Circumvesuviana alla mancata ristrutturazione delle reti dei servizi da parte di molte Regioni, che avrebbe dovuto portare ad una riduzione della competitività fra modalità, innaturale in servizi finanziati con denaro pubblico. E' da sottolineare inoltre che permane in molte realtà la disparità tariffaria tra ferro e gomma.

Comunque, tenendo ben presente il quadro sopraesposto, i risultati fino ad ora raggiunti possono essere ritenuti soddisfacenti.

Nel 1999 si conclude quindi il triennio di affidamento delle 16 ferrovie in Gestione Commissariale alle Ferrovie dello Stato, mentre sta prendendo il via la Riforma del Trasporto Pubblico Locale avviata dalla legge "Bassanini" e disciplinata dai D. Lgs. 422/97 e D. Lgs. 400/99, che vede impegnato tutto il comparto del settore trasporto in una trasformazione nella quale la Capogruppo stessa dovrà dimostrare di sapersi muovere adeguatamente sul mercato.

B.3 - FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO 1999

Con riferimento alla Capogruppo si evidenziano i seguenti fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio:

B.3.1. – In attuazione del provvedimento del CIPE (Comitato Interministeriale Programmazione Economica) varato il 6.11.1999, dal 16 gennaio 2000 i prezzi dei biglietti sui treni eurostar sono aumentati mediamente del 4,7% e, nel mese di maggio 2000, hanno subito un aumento anche i treni Intercity delle principali direttrici.

Dal mese di ottobre infine l'aumento delle tariffe interesserà i restanti servizi a media ed a lunga percorrenza. Per questi due ultimi servizi l'aumento delle tariffe non potrà superare mediamente il 3%.

Da tali aumenti sono esclusi i treni regionali ed interregionali utilizzati dai pendolari.

B.3.2. – Nei primi cinque mesi del 2000 il Ministero del Tesoro ha versato 5.000 miliardi a fronte di un ammontare di 6.150 miliardi stanziati per l'anno 2000 dalla Legge di bilancio del 23.12.1999 n.489a titolo di "Apporto dello Stato all'aumento del Capitale Sociale delle Ferrovie dello Stato S.p.A. per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie". Gli importi dei versamenti sono stati contabilizzati– in attesa della delibera assembleare di aumento del capitale sociale- come " Versamenti in conto futuri aumenti di capitale".

B.3.3. – Anticipando la naturale scadenza di fine maggio, dal 30 gennaio 2000 l'orario invernale è stato modificato per le straordinarie esigenze di programmazione legate al Giubileo.

Dal 28 maggio, poi, il quadro degli orari cambia di nuovo, per assumere la veste estiva e che sarà in vigore fino al 30.09.2000.

B.3.4. – Il 29 gennaio 2000 è stata inaugurata la nuova stazione di Roma Termini dopo i lavori di ristrutturazione compiuti in vista del Giubileo che hanno completamente trasformato la stazione. L'operazione di "lifting" è durata 14 mesi ed è costata circa 325 miliardi, 230 miliardi per il restyling e 95 miliardi per le nuove tecnologie ed i sistemi di sicurezza.

Una particolare attenzione è stata rivolta alla sicurezza. Il controllo è stato affidato non solo ad una sala operativa, 24 ore su 24, che impiega 300 telecamere mobili e fisse ma anche alla presenza e all'impiego di un maggior numero di agenti della Polfer.

Sono state poi realizzate nuove scale mobili, che insieme ad una nuova segnaletica, dovranno garantire accessi veloci sia alle metropolitane che ai treni. Sono stati inoltre aperti oltre 100 esercizi commerciali e alcuni bar e ristoranti in grado di offrire 50.000 pasti al giorno. E' stata inaugurata anche una grande libreria e sono state inoltre messe a disposizione del pubblico 100 biglietterie e 240 monitor che aggiornano i clienti sulla movimentazione dei treni in arrivo e in partenza.

Oggetto di ristrutturazione è stata anche l'Ala Mazzonianache, completamente restaurata, sarà adibita a Terminal del Giubileo dove i pellegrini riceveranno la prima accoglienza.

B.3.5. –In data 1.2.2000 la Capogruppo e Metropolis S.p.A., per la controllata Grandi Stazioni S.p.A., hanno siglato un accordo di Joint Venture con "SCHEMA VENTIQUATTRO" ai fini di un'operazione di risanamento, riqualificazione, valorizzazione e gestione integrata di 14 complessi immobiliari di stazione nelle più importanti città italiane.

"SCHEMA VENTIQUATTRO" è una cordata composta dalle società Benetton, Milano Centrale (Pirelli), Vianini (Caltagirone) e SNCF (ferrovie francesi) che per la somma di 406 miliardi di lire acquisirà il 40% del capitale della società Grandi Stazioni, ora detenuta al 100% da FS (sia direttamente che indirettamente). Al perfezionamento dell'operazione il Gruppo FS avrà il controllo del 60% del capitale.

Le stazioni interessate dall'iniziativa che mira al loro rilancio, sono quella di Roma Termini, già inaugurata il 29.12.1999, di Milano C.le, di Torino P.N., di Venezia S.Lucia, di Venezia Mestre, di Genova Brignole e Genova P. Principe, di Verona, di Bologna, di Firenze S.M.N., di Napoli C.le, di Napoli P.za Garibaldi, di Bari e di Palermo.

Tramite tale progetto le summenzionate 14 maggiori stazioni sono destinate a cambiare configurazione, natura e funzioni sia come nodi di trasporto sia come centri di servizio urbano attraverso nuove logiche di gestione in linea con i modelli europei più evoluti. Il progetto mira a trasformare le aree di stazione in centri commerciali e di servizi non solo per i viaggiatori ma per l'intera città. Primo esempio della realizzazione del progetto è la ristrutturazione di Roma Termini i cui lavori si sono conclusi a fine 1999, con l'inaugurazione avvenuta il 29 dicembre.

B.3.6. – Il giorno 2 febbraio 2000 è stato firmato tra FS e SBB l'accordo della nuova Joint Venture italo-svizzera per il trasporto delle merci per ferrovia. La Joint Venture sarà operativa da ottobre 2000.

Tale accordo prevede il conferimento dei rami merci di FS e di SBB in una società a capitale sociale paritetico.

Si tratta di una iniziativa innovativa, in quanto per la prima volta due aziende ferroviarie nazionali sottoscrivono non un semplice accordo commerciale, ma costituiscono una società paritetica cui conferire gli asset e le leve produttive, i rispettivi portafogli clienti, le risorse professionali presenti nelle due aziende, ponendo le basi per proporsi come protagonista nel mercato europeo del trasporto merci e dei servizi logistici.

Alla base dell'operazione c'è la profonda trasformazione degli scenari di riferimento in cui operano le società ferroviarie:

- la crescente deregulation e la liberalizzazione dei mercati ferroviari in Europa che estenderanno sempre di più la competizione fra le imprese e ridurranno gli investimenti governativi e le sovvenzioni statali;
- una spiccata tendenza delle principali società ferroviarie europee ad una politica di alleanze (progetto di alleanza tra le ferrovie tedesche e olandesi ed altri);
- la crescita della concorrenza delle altre modalità di trasporto per intercettare una domanda di logistica prevista in forte crescita.

Dal punto di vista strategico la Joint Venture si pone nella condizione di presidiare efficacemente l'asse Sud Nord dei traffici merci e di facilitare lo sviluppo dei traffici da un lato verso il Mediteranno e verso le rotte del Medio Oriente e dall'altro verso l'Europa centrale (porti del Reno e mercati del Nord e dell'Est). Lungo la direttrice che va dalle coste meridionali dell'Italia alle regioni del Mare del Nord passa oggi il 70% dell'intero traffico ferroviario europeo delle merci.

L'iniziativa rappresenta una opportunità di rafforzamento dei business sia per FS che per SBB:

- FS potrà incrementare la propria presenza sul mercato europeo centro-settentrionale, penetrando l'asse di traffici più ricco. Inoltre il raggiungimento di una massa critica ed il miglioramento dell'efficienza operativa concorreranno a rafforzare il posizionamento nel mercato europeo;

- SBB potrà accedere ai porti del Mediterraneo e operare nel grande mercato dell'Unione Europea, accrescendo la propria dimensione aziendale.
  L'accordo consentirà, quindi, di creare valore per gli azionisti, i clienti ed il personale.

Gli azionisti beneficeranno di:

- sviluppo dei ricavi e delle quote di mercato
- economie di scala
- miglioramento dell'efficienza operativa
- aumento della redditività delle vendite e quindi maggiori risorse da destinare agli investimenti.

I clienti potranno beneficiare di un'offerta più competitiva attraverso una innovazione dei servizi offerti, il miglioramento della qualità ed il completamento dell'offerta logistica in selezionate filiere ad alto valore aggiunto.

Il personale potrà operare in un realtà produttiva fortemente rafforzata, in grado di competere con successo sul mercato europeo delle merci, evitando i rischi di marginalizzazione connessi al processo di liberalizzazione in corso ed alla politica di alleanze perseguita dagli altri operatori.

Nel corso del 2000 sono previsti la conclusione dell'iter istituzionale previsto ed il completamento delle perizie di legge sui valori di conferimento. L'accordo è subordinato alle prescritte autorizzazioni dell'Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato ed al perfezionamento delle verifiche amministrative e contabili (due diligence).

B.3.7. – Il giorno 7 febbraio 2000 sono stati inaugurati gli interventi finora compiuti per adeguare la stazione di Roma Tiburtina all'evento giubilare.

Per i lavori realizzati, incluse le opere che hanno interessato il sistema viario circostante, finora sono stati investiti 147,9 miliardi (95,1 miliardi grazie alla legge per il Giubileo e 52,8 miliardi invece sono stati a carico delle FS).

B.3.8. – In data 8.3.2000 è stata resa nota la delibera dell'Antitrust del 24.2.2000 con la quale l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, a seguito di una istruttoria avviata nel febbraio 1999, ha condannato la Capogruppo al pagamento di una multa in ragione di 6,3 miliardi di lire per abuso di potere dominante nel settore del trasporto dei container e delle casse mobili, due delle modalità più diffuse per il trasporto combinato delle merci.

L'abuso è stato riscontrato nel settore della trazione ferroviaria ed è stato attuato secondo l'Autority "attraverso comportamenti discriminatori idonei a favorire società controllate o partecipate delle stesse ferrovie (nel caso specifico la società Italcontainer e la società Cemat) a discapito degli altri concorrenti la cui posizione è rimasta invece pressoché stabile in termini di numero di treni movimentati ovvero si è significativamente ridotta in termini di quota".

A fronte di tale condanna, la Capogruppo ha annunciato di presentare un ricorso al TAR.

B.3.9. – Nei primi mesi del 2000 sono state avviate le attività preliminari di Basictel S.r.l., che ha per oggetto la realizzazione, l'acquisizione e la gestione di infrastrutture e di impianti di telecomunicazioni

e la prestazione di servizi di trasmissione di dati, immagini e fonia. Tale progetto ha preso le mosse dalla fase di dinamica del mercato delle telecomunicazioni in Europa, ed in particolare in Italia, indotta da un lato, dalla spinta impressa alla liberalizzazione del mercato della telefonia fissa e dall'altro, dalla esplosione dei servizi legati ad Internet.

Un primo studio di fattibilità, validato nelle linee guida da un apposito esame commissionato ad un primario advisor finanziario, ha individuato l'opportunità di procedere, in tempi brevi, alla valorizzazione degli asset di telecomunicazioni con particolare riguardo al diritto d'uso della rete di trasmissione elettrica lungo le tratte della TAV, delle aree delle stazioni ferroviarie e, allo scadere del 2006 dei diritti di esclusiva di Infostrada, del sedime ferroviario della rete tradizionale, per installare una rete di trasmissione in fibra ottica ad alta capacità idonea a supportare un'offerta completa di servizi di telecomunicazioni.

Nell'attuazione di tale progetto, la Capogruppo ha avviato la procedura di selezione di un partner per Basictel e l'esame delle proposte pervenute dai partecipanti alla gara per l'assegnazione delle licenze UMTS.

B.3.10. – Nei primi mesi del 2000, nell'ambito del più ampio processo di societarizzazione delle attività di trasporto, sono state svolte le attività necessarie per l'affitto del ramo d'azienda trasporti alla controllata ITF S.p.A. (già ITF S.r.l.) che, utilizzata quale veicolo societario, è stata resa funzionale all'ampliata missione sociale. A tal fine la ITF ha modificato il suo oggetto sociale che attualmente prevede: esercizio (con le concessioni, le licenze ed autorizzazioni di legge) del trasporto ferroviario passeggeri a media e lunga percorrenza, del trasporto metropolitano e regionale e del trasporto merci.

In data 27.4.2000 sulla nuova società ITF è stata raggiunta l'intesa e siglato l'accordo tra FS S.p.A. e le Organizzazioni Sindacali, nel quale trova riflesso il processo di societarizzazione delle Ferrovie dello Stato.

Con Decreto n. 73T del 23.5.2000, il Ministro dei Trasporti ha disposto, a far data dall'inizio del predetto affitto di ramo d'azienda, il rilascio a ITF S.p.A. della licenza per lo svolgimento dell'attività di trasporto ferroviario. Pertanto, dal 1.6.2000 la società sarà operativa nell'esercizio del trasporto dei passeggeri e del trasporto delle merci.

Quest'ultimo, come indicato in precedenza, sarà esercitato attraverso una società (Cargo SI) partecipata al 50% non appena, in conformità agli accordi di Joint Venture italo-svizzera per il trasporto merci, sarà conferito il ramo merci.

Come è noto, le successive fasi del processo di societarizzazione prevedono il trasferimento, a titolo definitivo, alla ITF S.p.A., dei rami d'azienda relativi al trasporto, nonché la creazione di una società per la gestione dell'Infrastruttura, facente capo insieme alla ITF S.p.A. a Ferrovie dello Stato S.p.A..

B.3.11. – Con decreto n. 703696 del 22.5.2000 il Ministro dei Trasporti ha approvato, ai sensi ed agli effetti di cui all'art.4 del D.P.R. 8.7.1998, n. 277, le modalità applicative dei criteri di separazione contabile delle attività del gestore dell'infrastruttura ferroviaria.

Nell'ambito del Gruppo si segnala altresì che:

- in data 20.1.2000 si è perfezionato l'acquisto da parte di FS S.p.A., deliberato dal C.d.A. nella seduta del 13.12.1999, dell'80% del capitale sociale di Grandi Stazioni S.p.A. detenuto da Metropolis S.p.A.;
- in data 23.2.2000 il Consiglio di Amministrazione di FS S.p.A. ha deliberato la costituzione della Società Elettrica Ferroviaria – S.EL.F. S.r.l., avente per oggetto il trasporto, la trasmissione di energia elettrica sulla rete di proprietà di FS S.p.A. e la valorizzazione delle reti di energia elettrica.

B.4 - INDAGINI GIUDIZIARIE IN CORSO

I procedimenti giudiziari avviati dalle Procure di Roma, Perugia e Milano nei precedenti anni nei confronti di alcuni rappresentanti ed ex rappresentanti della Capogruppo e sue controllate per reati contro la Pubblica Amministrazione, concernenti l'affidamento di appalti e forniture, e già segnalati nella relazione sulla gestione dei precedenti esercizi, non hanno avuto, a tutt'oggi, evoluzioni pregiudizievoli per la società.

Infatti, pur rimanendo coperta dal segreto istruttorio larga parte dell'attività di indagine delle Procure di Roma e Perugia laddove è iniziata la fase processuale, gli sviluppi riguardano in particolare:

a) il procedimento penale n.7108/98R pendente avanti al Tribunale di Roma (c.d. "comitato nodi") il quale si è concluso in data 17.12.1999 con l'archiviazione;
b) il rinvio a giudizio di alcuni ex amministratori e di alcuni componenti gli organi societari di controllo coinvolti nel procedimento penale n.1495/99, pendente avanti il Tribunale di Roma, nel quale vengono ipotizzati reati di natura fiscale oltre al reato di false comunicazioni sociali in ordine alla compensazione dei debiti per pensioni e crediti IVA. Per tale procedimento la Capogruppo non ha ritenuto di costituirsi parte civile anche in considerazione del fatto che dalle carte processuali non emergono comportamenti "infedeli" delle persone coinvolte nei confronti della FS e, d'altro canto, la società stessa è portata a condividere, confortata da numerosi pareri legali, le scelte in concreto operate;
c) la costituzione della Capogruppo quale parte civile nei confronti dell'ex Amministratore Delegato, nell'ambito del procedimento penale n. 7138/98R pendente avanti il Tribunale di Roma, nel quale vengono ipotizzati i reati di concorso in truffa aggravata e falso in bilancio, ai danni della società TAV S.p.A.;
d) la recente sentenza emessa dal Tribunale di Milano contro l'ex Amministratore Delegato in relazione al c.d. "scalo Fiorenza". In quest'ultimo procedimento la Capogruppo si è costituita parte civile.

Una indagine penale per violazione del divieto di intermediazione ed interposizione nelle prestazioni di lavoro e stata altresì avviata dal Tribunale di Roma in relazione al personale distaccato presso la controllata Italferr S.p.A..

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

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

Relativamente ai giudizi penali connessi all'insorgere di malattie professionali derivanti dalla lavorazione dell'amianto, si segnala che la Capogruppo ha perfezionato la transazione con le parti civili costituite nel procedimento penale pendente innanzi la Pretura di Vicenza.

Per quanto concerne invece il procedimento penale connesso a vicende derivanti dalla lavorazione dell'amianto nell'OGR di Torino, definitosi con sentenza emessa in data 21.5.1999 dalla Corte di Appello di Torino, si segnala che sono in corso trattative per definire transattivamente la posizione di alcune delle parti civili costituite.

In merito poi all'incidente ferroviario di Piacenza del 19.6.1999 ed all'indagine aperta dalla Procura della Repubblica di Salerno, a seguito degli atti vandalici commessi da alcuni tifosi sul treno speciale effettuato in data 23.5.1999, non vi sono novità di rilievo da segnalare.

In ordine a tutti gli incidenti ferroviari verificatisi si ribadisce, infine, quanto già riferito nelle relazioni al bilancio consolidato dei precedenti esercizi e cioè che, le eventuali responsabilità civili che fossero accertate a carico della società, sarebbero coperte (salvo franchigia), dalla compagnia di assicurazione.

Nell'ambito del Gruppo, infine, va segnalato che:

- la società Italferr S.p.A., per quanto riguarda i procedimenti penali pendenti avanti il Tribunale di Perugia, si è costituita parte civile nel corso dell'udienza del 20/5/99, allo scopo di conseguire l'integrale riconoscimento degli eventuali danni, patrimoniali e non, subiti dalla stessa in conseguenza dei reati contestati ad ex amministratori e terzi imputati nel medesimo processo. Con riferimento alle indagini penali sopra indicate, non sono emersi, ad oggi, elementi che possano far ritenere che la società sia esposta a passività o perdite né, comunque, elementi che possano apprezzabilmente interessare la posizione patrimoniale, economica e finanziaria della società.
- sulla società TAV S.p.A. sono in corso alcune indagini e procedimenti penali presso varie Procure della Repubblica (tra cui Roma, Napoli, Perugia, Milano) che, attinenti il Progetto Alta Velocità, vedono in alcuni casi coinvolti anche precedenti rappresentanti della società. Nell'ambito di alcune delle suddette indagini penali sono stati eseguiti sequestri, alcuni dei quali tuttora in atto, di documentazione anche contrattuale e contabile (parte di tale documentazione è stata dissequestrata dietro richiesta della società e su autorizzazione dell'Autorità Giudiziaria). Non disponendo di sufficienti ragguagli sulle suddette indagini, la società non è in grado di prevedere, in alcun modo se e quali oneri e conseguenze patrimoniali, potranno eventualmente derivarne. In alcuni di tali procedimenti la società si è costituita parte civile.

B.5 - EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

L'accordo tra Governo, FS e Sindacati del 23 novembre 1999, che ha recepito tutte le indicazioni dettate dalla Direttiva approvata dal Consiglio dei Ministri il 16.3.1999, ha messo in evidenza l'indispensabilità e l'urgenza di individuare le iniziative e le azioni atte a superare l'attuale situazione di crisi del Gruppo FS.

Le attività e le azioni programmate a partire dall'anno 1999 e fino al 2003, periodo relativo al Piano d'Impresa, sono finalizzate ad accelerare il processo di risanamento della Capogruppo nonché al rilancio del servizio ferroviario tenuto conto anche della progressiva liberalizzazione di questo settore in ambito comunitario.

Pertanto, la Capogruppo, sulla base di tale accordo, è fortemente impegnata - nell'arco di tempo 2000-2003 - a perseguire sia una intensa azione per il contenimento nell'attuale configurazione dei "Costi operativi" (riduzione reale del 10-15%), nonché adottare idonee politiche che consentano un effettivo aumento dei volumi di traffico e dei ricavi (incremento del 20-25%), tali da esprimere la recuperata efficienza e competitività ed allo stesso tempo attivare gli investimenti sulle tecnologie e sulle relative ricadute in termini di efficientamento.

In tale contesto nasce anche l'esigenza di intervenire con particolari azioni volte a perseguire la riduzione complessiva dell'attuale costo del lavoro (valutato nella misura del 18-20%), senza incidere sui livelli di reddito.

Su evidenzia, infine, che anche le società rientranti nell'area di consolidamento sono tenute ad attuare, nell'ambito delle rispettive autonomie e competenze, azioni tese a massimizzare l'efficienza produttiva, tali da contribuire al miglioramento del risultato del Gruppo.

Gruppo Ferrovie dello Stato

Bilancio consolidato

al 31/12/1999

- **Stato Patrimoniale**
- **Conto Economico**

Stato patrimoniale attivo	**31.12.1999**	**31.12.1998**	**Differenze**
A. CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	**1.320**	**0**	1.320
(di cui già richiamati)	**0**	**0**	0
B. IMMOBILIZZAZIONI			
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI			
1. Costi di impianto e di ampliamento	529	872	(343)
2. Costi di ricerca, sviluppo e di pubblicità	8.671	49.400	(40.729)
3. Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione			0
delle opere dell'ingegno	2.028	2.460	(432)
4. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	65.616	39.805	25.811
5. Avviamento	2.424	4.117	(1.693)
6. Immobilizzazioni in corso e acconti	193.876	113.461	80.415
7. Altre	183.391	39.356	144.035
8. Differenza di consolidamento	8.446	3.461	4.985
Totale I	464.981	252.932	212.049
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
1. Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale	57.224.483	53.818.459	3.406.024
2. Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario	11.691.759	11.719.982	(28.223)
3. Attrezzature industriali e commerciali	314.447	344.054	(29.607)
4. Altri beni	164.489	163.326	1.163
5. Immobilizzazioni in corso e acconti	20.223.603	22.242.130	(2.018.527)
Totale II	89.618.781	88.287.951	1.330.830
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
1. Partecipazioni in:			
a) Imprese controllate	3.786	3.803	(17)
b) Imprese collegate	195.540	172.120	23.420
c) Imprese controllanti	0	0	0
d) Altre imprese	291.546	321.507	(29.961)
2. Crediti:			
a) verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio	5	0	5
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	5	0	5
b) verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio	1.220	1.220	0
- esigibili oltre l'esercizio	3.000	5.844	(2.844)
	4.220	7.064	(2.844)
c) verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	0	0	0
d) verso altri			
- esigibili entro l'esercizio	16.123	18.279	(2.156)
- esigibili oltre l'esercizio	117.572	120.784	(3.212)
	133.695	139.063	(5.368)
3. Altri titoli	0	0	0
4. Azioni proprie	0	0	0
5. Impieghi del Fondo pensioni			
(art. 210 e seg. DPR 20/12/1973, n. 1092)	215	215	0
Totale III	629.007	643.772	(14.765)
Totale B) Immobilizzazioni	**90.712.769**	**89.184.655**	**1.528.114**

C. ATTIVO CIRCOLANTE

I. RIMANENZE			
1. Materie prime, sussidiarie e di consumo	1.332.167	1.345.224	(13.057)
2. Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	0	80	(80)
3. Lavori in corso su ordinazione	64.951	23.663	41.288
4. Prodotti finiti e merci	2.091	1.056	1.035
5. Acconti	2.315	1.975	340
6. Cespiti radiati da alienare	15.058	28.205	(13.147)
Totale I	1.416.582	1.400.203	16.379
II. CREDITI			
1. Verso clienti			
- esigibili entro l'esercizio	1.010.865	869.827	141.038
- esigibili oltre l'esercizio	38.862	49.240	(10.378)
	1.049.727	919.067	130.660
2. Verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio	781	718	63
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	781	718	63
3. Verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio	48.084	100.706	(52.622)
- esigibili oltre l'esercizio	4.420	4.378	42
	52.504	105.084	(52.580)
4. Verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	0	0	0
5. Verso altri			
- esigibili entro l'esercizio	9.983.423	7.787.906	2.195.517
- esigibili oltre l'esercizio	1.651.148	1.213.731	437.417
	11.634.571	9.001.637	2.632.934
Totale II	12.737.583	10.026.506	2.711.077
III. ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI			
1. Partecipazioni in imprese controllate	0	0	0
2. Partecipazioni in imprese collegate	0	21.520	(21.520)
3. Partecipazioni in imprese controllanti	0	0	0
4. Altre partecipazioni	17.847	11	17.836
5. Azioni proprie	0	0	0
6. Altri titoli	7.280	40.746	(33.466)
Totale III	25.127	62.277	(37.150)
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE			
1. Depositi bancari e postali	449.034	677.259	(228.225)
2. Assegni	252	201	51
3. Denaro e valori in cassa	2.459	2.467	(8)
4. Conti correnti di Tesoreria	279.711	431.205	(151.494)
Totale IV	731.456	1.111.132	(379.676)
Totale C) Attivo circolante	**14.910.748**	**12.600.118**	**2.310.630**

D. RATEI E RISCONTI

I Disaggi sui prestiti	0	0	0
II Altri ratei e risconti	8.770	5.457	3.313
Totale D) Ratei e risconti	**8.770**	**5.457**	**3.313**
TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)	**105.633.607**	**101.790.230**	**3.843.377**

Stato patrimoniale passivo	**31.12.1999**	**31.12.1998**	**Differenze**
A. PATRIMONIO NETTO			
I. CAPITALE	36.595.863	61.585.892	(24.990.029)
II. RISERVA DA SOVRAPREZZO AZIONI	0	0	0
III. RISERVE DI RIVALUTAZIONE	0	0	0
IV. RISERVA LEGALE	0	0	0
V. RISERVA PER AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO	0	0	0
VI. RISERVE STATUTARIE	0	0	0
VII. ALTRE RISERVE			
1. Riserva per trasformazione in S.p.A. art.15 D.L. n.333/92 convertito con modifica dalla legge n. 359/92	0	5.057.324	(5.057.324)
2. Contributi della U.E., di Enti pubblici e di terzi per incrementi patrimoniali	5.459	773.068	(767.609)
3. Versamenti dell'azionista sotto forma di autorizzazione a contrarre prestiti con rimborso a suo carico	0	0	0
4. Versamenti dell'azionista sotto forma di interventi finanziari diretti	0	0	0
5. Riserva ai sensi dell'art. 8 Legge n. 421/96	0	12.734.946	(12.734.946)
6. Versamento in conto futuri aumenti di capitale		0	0
7. Perdita ripianata in corso d'anno	0	1.905.185	(1.905.185)
8. Altre riserve			
- Riserva di consolidamento	14.065	14.458	(393)
- Riserva da differenze di traduzione	2.625	2.617	8
Totale VII Altre riserve	**22.149**	**20.487.598**	**(20.465.449)**
VIII. Rettifica patrimonio per costituzione F.do Ristrutturazione ex lege 448/98	0	(17.792.271)	17.792.271
IX. UTILI (PERDITE) A NUOVO	(156.893)	(157.006)	113
X. UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(2.879.948)	(2.430.655)	(449.293)
Patrimonio netto di gruppo	**33.581.171**	**61.693.558**	**(28.112.387)**
Capitale e riserve di terzi	**57.332**	**43.110**	**14.222**
Utile (Perdita) di terzi	**7.563**	**19.868**	**(12.305)**
Totale A) Patrimonio Netto	**33.646.066**	**61.756.536**	**(28.110.470)**
B. FONDI PER RISCHI E ONERI			
1. Per trattamento di quiescenza e obblighi simili	8.231	11.762	(3.531)
2. Per imposte	33.122	15.150	17.972
3. Fondo ristrutturazione industriale	947.726	1.141.751	(194.025)
4. Fondo ristrutturazione ex lege 448/98	46.787.332	16.049.112	30.738.220
5. Altri	3.316.417	3.272.042	44.375
Totale B) Fondi per rischi e oneri	**51.092.828**	**20.489.817**	**30.603.011**
C. TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO LAVORO SUBORDINATO	**6.730.435**	**6.708.232**	**22.203**

D. DEBITI			
1. Obbligazionari			
- esigibili entro l'esercizio	0	200	(200)
- esigibili oltre l'esercizio	0	600	(600)
	0	800	(800)
2. Obbligazioni convertibili			
- esigibili entro l'esercizio	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	0	0	0
3. Debiti verso banche			
- esigibili entro l'esercizio	1.086.803	440.661	646.142
- esigibili oltre l'esercizio	2.400.476	1.387.358	1.013.118
	3.487.279	1.828.019	1.659.260
4. Debiti verso altri finanziatori			
- esigibili entro l'esercizio	121.267	117.192	4.075
- esigibili oltre l'esercizio	224.218	240.140	(15.922)
	345.485	357.332	(11.847)
5. Acconti			
- esigibili entro l'esercizio	105.150	102.844	2.306
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	105.150	102.844	2.306
6. Debiti verso fornitori			
- esigibili entro l'esercizio	3.565.196	3.165.115	400.081
- esigibili oltre l'esercizio	22	67	(45)
	3.565.218	3.165.182	400.036
7. Debiti rappresentati da titoli di credito			
- esigibili entro l'esercizio	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	0	0	0
8. Debiti verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio	6.026	2.214	3.812
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	6.026	2.214	3.812
9. Debiti verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio	184.396	165.222	19.174
- esigibili oltre l'esercizio	3.000	0	3.000
	187.396	165.222	22.174
10. Debiti verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	0	0	0
11. Debiti tributari			
- esigibili entro l'esercizio	406.066	1.726.881	(1.320.815)
- esigibili oltre l'esercizio	0	53.041	(53.041)
	406.066	1.779.922	(1.373.856)
12. Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- esigibili entro l'esercizio	173.090	175.970	(2.880)
- esigibili oltre l'esercizio	295.166	307.533	(12.367)
	468.256	483.503	(15.247)
13. Altri debiti			
- esigibili entro l'esercizio	5.302.988	4.178.574	1.124.414
- esigibili oltre l'esercizio	50.205	214.531	(164.326)
	5.353.193	4.393.105	960.088
Totale D) Debiti	**13.924.069**	**12.278.143**	**1.645.926**
E. RATEI E RISCONTI			
I Aggi su prestiti	0	0	0
II Altri ratei e risconti	240.209	557.502	(317.293)
Totale E) Ratei e risconti	**240.209**	**557.502**	**(317.293)**
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)	**105.633.607**	**101.790.230**	**3.843.377**

Conti d'ordine		31.12.1999	31.12.1998	Differenze
1. BENI DI TERZI IN CONSEGNA				
1.1	Amministratori conto cauzione	0	0	0
1.2	Materiale rotabile trasferito in proprietà a Eurofima a garanzia prestiti	3.669.002	4.581.359	(912.357)
1.3	Altri beni di terzi	57.145	56.572	573
	Totale 1	**3.726.147**	**4.637.931**	**(911.784)**
2. IMPEGNI				
2.1	Titoli in consegna	0	0	0
2.2	Beni in leasing	921	1.197	(276)
2.3	Altri impegni	6.678.323	5.543.032	1.135.291
	Totale 2	**6.679.244**	**5.544.229**	**1.135.015**
3. RISCHI				
3.1	Fidejussioni	555.871	586.980	(31.109)
3.2	Avalli	0	0	0
3.3	Altre garanzie personali	44.765	68.396	(23.631)
3.4	Altre garanzie reali	46.316	4.575	41.741
3.5	Altri rischi	75.262	12.345	62.917
	Totale 3	**722.214**	**672.296**	**49.918**
4. ALTRI CONTI D'ORDINE				
4.1	Fonti di finanziamento previste nel contratto di programma da realizzare e contributi diversi per investimenti	**35.850.065**	**40.554.938**	**(4.704.873)**
4.1.1	Somme da ricevere dallo Stato	25.873.000	33.263.000	(7.390.000)
4.1.2	Somme residue a fine esercizio per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi	9.977.065	7.291.938	2.685.127
4.2	Impieghi delle somme di cui al punto 4.1, previsti dal contratto di programma e da norme che prevedono il finanziamento pubblico degli investimenti ferroviari	**35.850.065**	**40.554.938**	**(4.704.873)**
4.2.1	Investimenti da realizzare	35.349.982	39.653.431	(4.303.449)
4.2.2	Ristrutturazione industriale	500.083	901.507	(401.424)
4.2.3	Mantenimento in efficienza infrastruttura	0	0	0
4.3	Fondo di solidarietà	35.052	34.673	379
4.4	Fonti di finanziamento da provvedere non ricomprese nel Contratto di programma, ma stabilite con leggi	12.800.000	12.800.000	0
4.5	Debiti imputati al Ministero del Tesoro ai sensi della legge n. 662/96	25.668.233	27.996.619	(2.328.386)
4.6	Valore nozionale prestiti ristrutturati	3.500.000	8.746.436	(5.246.436)
4.7	Altri	1.743.395	3.326.853	(1.583.458)
	Totale 4 (esclusa voce 4.2)	**79.596.745**	**93.459.519**	**(13.862.774)**
	TOTALE CONTI D'ORDINE	**90.724.350**	**104.313.975**	**(13.589.625)**

Conto economico	**31.12.1999**	**31.12.1998**	**Differenze**
A. VALORE DELLA PRODUZIONE			
1. RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI			
a) Prodotti del traffico viaggiatori			
- Clientela ordinaria	3.728.822	3.574.566	154.256
- Contratto di servizio pubblico con Enti pubblici territoriali	12.647	13.641	(994)
b) Prodotti del traffico merci e poste	1.354.048	1.474.047	(119.999)
c) Contratto di servizio pubblico con lo Stato	2.927.400	2.924.300	3.100
d) Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	634.895	568.480	66.415
Totale 1	**8.657.812**	**8.555.034**	**102.778**
2. VARIAZIONI DELLE RIMANENZE DI PRODOTTI IN CORSO DI LAVORAZIONE, SEMILAVORATI E FINITI	0	696	(696)
3. VARIAZIONE DEI LAVORI IN CORSO SU ORDINAZIONE	48.584	(3.842)	52.426
4. INCREMENTI DI IMMOBILIZZAZIONI PER LAVORI INTERNI	1.515.542	1.262.331	253.211
5. ALTRI RICAVI E PROVENTI			
a) contributi in conto esercizio			
- Ai sensi dei Regolamenti CEE	2.770.000	3.275.700	(505.700)
- Altri	242.071	213.557	28.514
b) utilizzo Fondo ristrutturazione ex lege 448/98	1.886.274	1.743.159	143.115
c) altri ricavi e proventi	187.903	1.025.684	(837.781)
Totale 5	**5.086.248**	**6.258.100**	**(1.171.852)**
Totale A) Valore della produzione	**15.308.186**	**16.072.319**	**(764.133)**
B. COSTI DELLA PRODUZIONE			
6. PER MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	1.377.340	1.316.597	60.743
7. PER SERVIZI	2.780.416	2.570.533	209.883
8. PER GODIMENTO BENI DI TERZI	226.149	260.953	(34.804)
9. PER IL PERSONALE			
a) salari e stipendi	6.834.472	6.933.338	(98.866)
b) oneri sociali	1.720.130	1.724.404	(4.274)
c) trattamento di fine rapporto	610.048	616.078	(6.030)
d) altri costi	15.341	20.842	(5.501)
	9.179.991	9.294.662	(114.671)
10. AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI			
a) ammortamento immobilizzazioni immateriali	93.082	86.094	6.988
b) ammortamento immobilizzazioni materiali	3.552.661	3.338.842	213.819
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	89.621	343.959	(254.338)
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	115.157	49.449	65.708
	3.850.521	3.818.344	32.177
11. VARIAZIONI DELLE RIMANENZE DI MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	(27.449)	39.135	(66.584)
12. ACCANTONAMENTI PER RISCHI	379.557	471.099	(91.542)
13. ALTRI ACCANTONAMENTI	18.902	130.039	(111.137)
14. ONERI DIVERSI DI GESTIONE	208.091	206.236	1.855
Totale B) Costi della produzione	**17.993.518**	**18.107.598**	**(114.080)**
Differenza tra valore e costi della produzione	**(2.685.332)**	**(2.035.279)**	**(650.053)**

C. PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
15. PROVENTI DA PARTECIPAZIONI			
- in imprese controllate e collegate	0	196	(196)
- in altre imprese	3.393	3.303	90
Totale 15	**3.393**	**3.499**	**(106)**
16. ALTRI PROVENTI FINANZIARI			
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:			
- da imprese controllate e collegate	201	83	118
- da controllanti	0	0	0
- da altri	3.440	3.546	(106)
	3.641	3.629	12
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	97	1	96
c) da titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	12.828	4.093	8.735
d) proventi diversi dai precedenti:			
- da imprese controllate e collegate	1.339	1.301	38
- da controllanti	0	0	0
- da altri	143.378	155.657	(12.279)
	144.717	156.958	(12.241)
Totale 16	**161.283**	**164.681**	**(3.398)**
17. INTERESSI ED ALTRI ONERI FINANZIARI			
- verso imprese controllate e collegate	63	15	48
- verso controllanti	0	0	0
- verso altri			
- su debiti obbligazionari	0	72	(72)
- su debiti verso Istituti finanziari	143.253	95.661	47.592
- oneri finanziari diversi	95.453	320.117	(224.664)
Totale 17	**238.769**	**415.865**	**(177.096)**
Totale C) Proventi e oneri finanziari	**(74.093)**	**(247.685)**	**173.592**
D. RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE			
18. RIVALUTAZIONI			
a) di partecipazioni	16.475	12.347	4.128
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
c) di titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
Totale 18	**16.475**	**12.347**	**4.128**
19. SVALUTAZIONI			
a) di partecipazioni	21.429	26.500	(5.071)
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
c) di titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
Totale 19	**21.429**	**26.500**	**(5.071)**
Totale D) Rettifiche di valore	**(4.954)**	**(14.153)**	**9.199**

E. PROVENTI E ONERI STRAORDINARI

20. PROVENTI STRAORDINARI			
- plusvalenze da alienazioni	54.570	108.708	(54.138)
- contributi per ristrutturazione industriale (esodi anticipati)	194.025	30.449	163.576
- altri proventi	397.500	1.715.898	(1.318.398)
Totale 20	**646.095**	**1.855.055**	**(1.208.960)**
21. ONERI STRAORDINARI			
- minusvalenze da alienazioni	23.654	18.223	5.431
- imposte relative ad esercizi precedenti	3.067	3.528	(461)
- costi per esodi anticipati	199.604	30.814	168.790
- altri oneri	210.814	1.544.011	(1.333.197)
Totale 21	**437.139**	**1.596.576**	**(1.159.437)**
Totale E) Partite straordinarie	**208.956**	**258.479**	**(49.523)**
Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D+/-E)	**(2.555.423)**	**(2.038.638)**	**(516.785)**
22. IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO			
a) imposte correnti	318.000	372.709	(54.709)
b) imposte differite	(1.038)	(560)	(478)
Totale 22	**316.962**	**372.149**	**(55.187)**
Utile/(Perdita) di esercizio	**(2.872.385)**	**(2.410.787)**	**(461.598)**
(UTILE) PERDITA DI PERTINENZA DI TERZI	**(7.563)**	**(19.868)**	**12.305**
UTILE (PERDITA) DI PERTINENZA DEL GRUPPO	**(2.879.948)**	**(2.430.655)**	**(449.293)**

Nota integrativa

al bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 1999

SEZIONE 1

Presentazione del bilancio consolidato

Il presente bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 1999 è il sesto redatto dal Gruppo Ferrovie dello Stato (nel seguito Gruppo). Tale adempimento si è reso necessario, com'è noto, a seguito del recepimento, mediante il decreto legislativo 127/91, nel nostro ordinamento giuridico della disciplina comunitaria in tema di presentazione dei bilanci.

Il bilancio di Gruppo, composto dallo stato patrimoniale, conto economico e nota integrativa, è stato redatto in ottemperanza alle citate disposizioni, integrate, se del caso, dai Principi Contabili dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri e, ove mancanti, da quelli redatti dall'International Accounting Standard Committee (I.A.S.C.).

Come noto il bilancio consolidato permette di esaminare la situazione patrimoniale, economica e finanziaria di tutte le imprese che, sottoposte ad un regime di controllo diretto ed indiretto da parte della Ferrovie dello Stato S.p.A. (nel seguito Capogruppo), rientrano nella cosiddetta area di consolidamento. A tal fine, oltre agli schemi in precedenza indicati, si riporta il prospetto di raccordo tra patrimonio netto e risultato della controllante e patrimonio netto e risultato di esercizio consolidato, oltre al rendiconto finanziario consolidato.

Per quanto riguarda ulteriori dati sui fatti di rilievo avvenuti nel corso dell'esercizio e dopo la chiusura dello stesso e per le indagini giudiziarie in corso, si fa rinvio a quanto indicato nella relazione sulla gestione (B.2 – B.3 – B.4).

Vengono infine presentati, ai fini comparativi, lo Stato Patrimoniale ed il Conto economico consolidati dell'esercizio 1998.

SEZIONE 2

Forma e contenuto del bilancio consolidato

Criteri generali

Il bilancio consolidato è stato redatto utilizzando i bilanci al 31 dicembre 1999 della Capogruppo e delle imprese rientranti nell'area di consolidamento, indicate nell'allegato n. 1, già approvati dalle rispettive Assemblee degli azionisti o, se non ancora approvati, predisposti dai Consigli di Amministrazione, opportunamente riclassificati, ove necessario, per uniformarli ai criteri di valutazione e di esposizione applicati dalla controllante.

L'area e i principi di consolidamento ed i criteri di valutazione sono conformi alle norme di riferimento.

Si precisa, inoltre, che le riclassifiche, peraltro non significative, operate nell'esercizio 1999 nell'ambito delle voci del conto economico e dello stato patrimoniale, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica del Gruppo, sono state operate analogamente anche sui saldi riferiti all'esercizio precedente, al fine di permettere l'omogenea comparabilità dei singoli valori e sono, di volta in volta, analiticamente indicate.

Area di consolidamento

Il bilancio consolidato del Gruppo include i bilanci della Capogruppo e delle società nelle quali la Capogruppo detiene, direttamente o indirettamente, la maggioranza del capitale sociale, ovvero esercita un'influenza dominante nell'assemblea ordinaria delle stesse.

Le imprese incluse nell'area di consolidamento, ed indicate nell'allegato n. 1, sono consolidate con il metodo integrale, che viene più avanti dettagliatamente descritto.

Variazioni area di consolidamento

Si segnala che, nel corso del 1999, sono entrate nell'area di consolidamento la società Serfer S.r.l. e le sue controllate Servizi Ferroviari Portuali Ferport S.r.l. e Servizi Ferroviari Portuali Ferport Napoli S.r.l. a seguito delle ulteriori quote di capitale sociale sottoscritte da FS CARGO S.p.A. che hanno elevato la percentuale di possesso nella Serfer S.r.l. dal 36% al 99,91% e la Società Omnia Logistica S.r.l. (già Omnia Express Sardegna S.r.l. in liquidazione) a seguito della revoca dello stato di liquidazione e della modifica dell'oggetto e della ragione sociale.

A seguito della cessione della relativa quota di partecipazione nell'ambito del riassetto del portafoglio societario del Gruppo, sono uscite dall'area di consolidamento le società Alom S.r.l., Interporto di Vado S.c.p.A. e Metrotipo S.p.A. con la sua controllata PRM Industriale S.p.A..

L'effetto sulle voci dello stato patrimoniale e del conto economico derivante dalla variazione dell'area di consolidamento, qualora significativo, è ampiamente illustrato nel commento alle singole poste.

Metodi di consolidamento

Il consolidamento con il metodo dell'integrazione globale si può così sintetizzare:

- assunzione delle attività e delle passività e dei costi e dei ricavi delle imprese consolidate;

- eliminazione del valore di carico delle partecipazioni incluse nell'area di consolidamento a fronte del relativo patrimonio netto, all'atto del primo consolidamento. Le eventuali differenze sono imputate nel bilancio consolidato, ove possibile, agli elementi dell'attivo e del passivo delle imprese incluse nel consolidamento. L'eventuale residuo, se negativo, viene iscritto nella voce del patrimonio netto denominata "riserva di consolidamento", ovvero, quando esso sia dovuto a previsioni di risultati economici sfavorevoli, è iscritto in un'apposita voce denominata "fondo di consolidamento per rischi ed oneri"; se positivo, è iscritto nella voce denominata "differenza di consolidamento" ovvero, qualora se ne presentino i presupposti, viene portato in diretta diminuzione della riserva di consolidamento fino a concorrenza della stessa.
  Il valore della "differenza di consolidamento" viene ammortizzato in un periodo di cinque esercizi, ovvero, se ne ricorrono le condizioni, in un periodo di durata superiore espressamente motivato in nota integrativa;

- elisione dei debiti e dei crediti intercorrenti fra le imprese incluse nell'area di consolidamento;

- elisione delle partite di costo e di ricavo intercorse fra le imprese consolidate;

- eliminazione degli utili e delle perdite derivanti da operazioni tra imprese consolidate relative a cessioni di beni che permangono come rimanenze o immobilizzazioni presso l'impresa acquirente, al netto del relativo effetto fiscale.

Le società collegate sulle quali la Capogruppo esercita, direttamente o indirettamente, una influenza significativa o detiene una quota di capitale sociale tra il 20% (10% per le società con azioni quotate in borsa) e il 50% sono valutate con il metodo del patrimonio netto. L'elenco di queste società è riportato nell'allegato n.2.

Relativamente a tali società valutate con il metodo del patrimonio netto, l'eventuale maggior valore di carico rispetto alla corrispondente frazione del patrimonio netto della partecipata, manifestatosi al momento della prima applicazione di tale metodo, rimane iscritto nella voce "partecipazioni" e viene ammortizzato in relazione alla natura del bene cui tale differenza si riferisce. Con specifico riferimento alla differenza attribuibile ad avviamento esso viene ammortizzato in un periodo di cinque esercizi, ovvero, se ne ricorrono le condizioni, in un periodo di durata superiore espressamente indicato in nota integrativa.

Le partecipazioni assoggettate a liquidazione ed escluse dall'area di consolidamento, sono iscritte al valore di carico riveniente dall'ultimo consolidamento, rettificato per tenere conto delle eventuali minusvalenze emergenti dai relativi bilanci intermedi di liquidazione.

Moneta di conto

Lo stato patrimoniale, il conto economico consolidati e la relativa nota integrativa espongono gli importi in milioni di lire italiane.

Bilanci in valuta

I bilanci espressi in moneta diversa da quella di conto sono convertiti con il metodo del cambio corrente.

In base a tale criterio le voci di bilancio sono state convertite come segue:

Attività e passività: ai cambi a fine anno
Costi e ricavi: ai cambi medi dell'anno
Patrimonio netto: ai cambi storici di formazione.

Le differenze di conversione così originatesi vengono portate in aumento o in diminuzione del patrimonio netto mediante accredito o addebito ad un'apposita voce denominata "riserva da differenze di traduzione".

Criteri di valutazione

I criteri di valutazione sono determinati in conformità delle disposizioni del codice civile e del D.Lgs.127/91, senza operare alcuna deroga e sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio del precedente esercizio.

Tali criteri sono quelli utilizzati nel bilancio di esercizio della Capogruppo e nel seguito riesposti, ad eccezione di quanto segue:

Partecipazioni

Le partecipazioni in imprese controllate e collegate sono valutate secondo quanto illustrato nell'ambito dei "metodi di consolidamento".

Beni in locazione finanziaria

I beni in locazione finanziaria sono stati iscritti secondo il cosiddetto "metodo finanziario", previsto dal principio contabile internazionale IAS n. 17, recepito dai principi contabili emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e dal Consiglio Nazionale dei Ragionieri (Documento n.17).

SEZIONE 3

Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione di Gruppo

A) Criteri di redazione del bilancio

In aderenza al disposto dell'art. 32 del D.Lgs. 127 la struttura ed il contenuto dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico consolidati sono quelli prescritti per il bilancio d'esercizio delle imprese incluse nel consolidamento. In presenza di una diversa disciplina, il bilancio di alcune controllate è stato riclassificato per fornire una visione più chiara della situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Inoltre, come già indicato nella nota integrativa della Capogruppo, la normativa speciale che disciplina i servizi di trasporto pubblico nonché il complesso processo di trasformazione/ristrutturazione delle FS, avviato con la trasformazione del previgente ente pubblico in società per azioni contengono elementi peculiari che hanno prodotto effetti sulla formazione del bilancio d'esercizio, oltre a richiedere l'aggiunta di specifiche voci alla struttura dello stato patrimoniale e del conto economico ai sensi dell'art. 2423/ter, 3° comma del Codice Civile.

In particolare, con riferimento al bilancio della Capogruppo, si rileva che l'art. 15, comma 2, del D.L. 11 luglio 1992 n. 333, convertito dalla legge 8 agosto 1992 n. 359, come da ultimo modificato dal D.L. 21 giugno 1993 n. 198, convertito dalla legge 9 agosto 1993 n. 292, prevedeva che il patrimonio iniziale delle società per azioni derivanti dalle particolari trasformazioni degli enti pubblici economici (fra le quali rientra la Capogruppo) dovesse essere determinato dal Ministro del Tesoro sulla base, sia dei rispettivi ultimi bilanci, sia di apposite proposte di rettifica dei valori dell'attivo e del passivo, da parte dei Consigli di Amministrazione. Gli effetti delle citate operazioni sono stati ampiamente illustrati nei bilanci civilistico e consolidato al 31 dicembre 1994.

Ai sensi dell'art.2 comma 12 della legge 23.12.1996 n. 662 la Capogruppo ha provveduto, a fine esercizio 1996, ad imputare allo Stato i debiti per prestiti e mutui contratti dalle FS con ammortamento a totale carico dello Stato. Tuttavia, essendo state affidate alle FS le incombenze amministrative relative al servizio dei prestiti, l'importo del debito residuo è stato appostato nei conti d'ordine.

Il comma 5 dell'art. 43 della legge 23 dicembre 1998, n. 448 stabilisce: «*5. In attesa che vengano definiti gli assetti del settore ferroviario in attuazione del decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 277, e che, conseguentemente, il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica disponga la valutazione del ramo d'azienda "Gestione dell'infrastruttura" ai sensi dell'articolo 55 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, la società Ferrovie dello Stato Spa è autorizzata a costituire, a valere sul proprio netto patrimoniale, un fondo di ristrutturazione di importo pari al valore netto dell'infrastruttura risultante dal bilancio al 31 dicembre 1997.*».

In attuazione di questa disposizione, come meglio descritto nel commento della voce, è stato costituito un apposito fondo da utilizzarsi con le modalità definite dall'Assemblea Ordinaria del 14 giugno 1999.

Da ultimo si segnala che, nell'ambito del processo di societarizzazione in corso, in esecuzione dell'accordo con la SBB firmato il 2 febbraio 2000, di cui si è riferito nella Relazione sulla Gestione, è previsto il conferimento del ramo d'Azienda Merci ad una società a capitale paritetico FS e SBB. Tale ramo le cui attività sono costituite dal materiale rotabile è oggetto di valutazione da parte di un perito nominato dal Tribunale di Roma. Le eventuali minusvalenze che in base a tale perizia dovessero emergere dal conferimento saranno contabilmente rilevate quando, su questa base, saranno quantificabili utilizzando, se autorizzato dall'assemblea, il Fondo Ristrutturazione.

B) Criteri di valutazione di Gruppo

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte al costo di acquisto o produzione interna, comprensivo degli oneri accessori. Gli importi sono esposti al netto delle quote di ammortamento, che sono calcolate in misura costante in funzione della residua possibilità di utilizzazione del bene.

I costi di ricerca e sviluppo, se di accertata utilità pluriennale, vengono iscritti all'attivo, tra le immobilizzazioni immateriali, con il consenso dei Collegi Sindacali e ammortizzati in relazione alla loro residua possibilità di utilizzazione.

Fra le immobilizzazioni immateriali sono appostati anche i contributi in conto interessi corrisposti dalla Capogruppo alla controllata TAV S.p.A., ai sensi della convenzione fra le due società. Tale classificazione dei contributi è da ricollegare al fatto che i benefici economici che deriveranno a FS si realizzeranno solo quando le linee ad Alta Velocità, che la TAV S.p.A. sta costruendo, saranno produttive di reddito.

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto o di costruzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili, al netto degli ammortamenti.

Per i beni rivenienti dall'ex Ente Ferrovie dello Stato il costo è rappresentato dal valore ad essi attribuito in sede di rideterminazione del patrimonio netto iniziale della Capogruppo, ai sensi della citata legge n. 292/93 di conversione dei precedenti decreti.

Pur nell'evolversi delle prospettive di redditività dell'infrastruttura, la Capogruppo non ha ritenuto, come già nel precedente esercizio, di apportare rettifiche ai valori dell'infrastruttura stessa come sopra determinati in attesa che vengano compiutamente definiti i futuri assetti societari e con essi tali prospettive di redditività e in quanto la rideterminazione di tali valori, in conformità all'art. 55 della legge 449/97, dovrà essere effettuata sulla scorta di una valutazione del ramo d'azienda

"Gestione dell'Infrastruttura", tuttora da disporre da parte del Ministero del Tesoro. Ciò tenuto anche conto che, nelle more, è stato costituito il Fondo Ristrutturazione previsto dall'art. 43 della legge 448/98 che rappresenta una cautela di bilancio a fronte, in particolare, dei valori di carico dell'Infrastruttura.

Gli ammortamenti sono stati calcolati in modo sistematico e costante sulla base delle aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti. Nell'anno di acquisizione o di costruzione è applicata una aliquota pari al 50% della aliquota ordinaria, salvo per la Capogruppo, dove, per gli immobili (terreni, fabbricati ed infrastruttura ferroviaria e portuale) si applica sempre l'aliquota ordinaria.

Le quote annuali di ammortamento utilizzate sono le seguenti:

Terreni e fabbricati	
Terreni patrimoniali	0,0%
Fabbricati civili strumentali	2,0%
Fabbricati industriali	2,0%
Fabbricati civili non strumentali	1,5%
Parcheggi	1,5%
Infrastrutture ferroviarie e portuali	
Terreni strumentali	0,5%
Corpo stradale	2,0%
Impianti di trazione elettrica	2,5%
Sovrastruttura linea	5,0%
Impianti di sicurezza e segnalamento	6,0%
Impianti di telecomunicazione e telematici	2,5%
Linee a fibre ottiche	3,3%
Impianti di illuminazione	4,0%
Meccanismi fissi e speciali	6,0%
Costruzioni leggere	2,0%
Impianti idrici	2,5%
Impianti di depurazione	2,5%
Impianti fissi per navi traghetto	0,5%
Sorta tecnica per impianti tecnologici	6,0%
Scorta tecnica per impianti di armamento	2,0%
Materiale rotabile e navi traghetto	
Materiale rotabile ante 1986	6,67%
Materiale rotabile dal 1986	5,00%
Manutenzione incrementativa	20,0%
Scorta tecnica per materiale rotabile	5,0%
Navi traghetto	7,5%
Scorta tecnica per navi traghetto	7,5%
Impianti industriali	
Impianti officina	2,5%
Magazzini industriali	2,0%
Attrezzatura industriale	
Mezzi circolanti su strada	7,5%
Macchinari e attrezzatura	10,0%
Mezzi di carico	10,0%
Impianti di comunicazione	25,0%

Altri beni	
Autoveicoli	20,0%
Mobili e arredi	12,0%
Macchine d'ufficio ordinarie	12,0%
Macchine d'ufficio elettroniche	18,0%
Telefoni cellulari	20,0%
Impianti specifici mense e ferrotel	12,0%
Attrezzature mense e ferrotel	25,0%
Impianti generici mense e ferrotel	8,0%
Attrezzatura varia e minuta	12,0%
Apparecchiatura sanitaria	12,5%

Le spese di manutenzione delle immobilizzazioni materiali vengono imputate al Conto Economico quando sostenute, salvo quelle aventi natura incrementativa, che vengono capitalizzate.

I costi per lavori di manutenzione straordinaria sul materiale rotabile, sostenuti dalla Capogruppo, sono iscritti come segue:

- il costo dei lavori di totale ricostruzione, che intervengono indicativamente al ventesimo anno di vita del cespite, è portato ad incremento dei beni ed è ammortizzato per la durata di vita residua utile stimata in venti anni;
- i costi dei lavori di manutenzione incrementativa, orientata al costante aggiornamento tecnologico, che intervengono a scadenze più brevi, sono iscritti nell'ambito della categoria "materiale rotabile" e sono ammortizzati in cinque anni.

Nelle immobilizzazioni materiali sono comprese le scorte tecniche che sono valutate ed ammortizzate con gli stessi criteri dei cespiti cui afferiscono. Sono altresì compresi i beni in locazione finanziaria, iscritti, come indicato in precedenza, con il metodo "finanziario".

Immobilizzazioni finanziarie - Partecipazioni

Le partecipazioni in altre imprese sono valutate al costo, eventualmente rettificato per perdite permanenti di valore; tale minore valore non è mantenuto se negli esercizi successivi vengono meno le ragioni della rettifica effettuata.

Le partecipazioni per le quali siano in atto scelte strategiche di cessione, sono trasferite all'attivo circolante al minore tra il valore iscritto in bilancio ed il presumibile valore di realizzo.

Crediti e debiti

I crediti di qualsiasi natura sono iscritti al valore nominale, ricondotto al presumibile valore di realizzo attraverso apposito fondo svalutazione crediti, portato a diretta diminuzione degli stessi.

I debiti sono esposti al loro valore nominale.

I debiti e crediti di natura commerciale, derivanti da operazioni originariamente contratte in valuta dei paesi non aderenti all'Euro, sono espressi al cambio del giorno di effettuazione delle

rispettive operazioni; tuttavia, la conversione al cambio del 31 dicembre non avrebbe dato luogo ad apprezzabili differenze.

Si ricorda che, al 31 dicembre 1998 i debiti e i crediti delle valute aderenti all'Euro sono stati convertiti applicando i relativi tassi fissi di conversione e le differenze di cambio che ne sono emerse sono state imputate al conto economico.

I debiti della Capogruppo nei confronti dei ferrovieri in pensione a seguito della riliquidazione della indennità di buonuscita, da effettuare ai sensi della legge n. 87/1994, non sono appostati in quanto, come previsto dalla citata legge, l'indennità stessa viene interamente rimborsata da parte del Tesoro.

I debiti per ferie maturate e non godute dal personale alla chiusura dell'esercizio riflettono una stima di quanto da erogarsi a titolo di emolumenti ed oneri riflessi nel periodo di godimento delle ferie.

Rimanenze

Le rimanenze sono valutate al minore fra costo e presunto valore di realizzazione. Si precisa inoltre che, data la specificità dell'attività della Capogruppo, sono applicati altresì i seguenti criteri valutativi:

- le giacenze di magazzino, costituite per la parte preponderante da pezzi di ricambio per la manutenzione di materiale rotabile e infrastruttura, sono valutate al costo medio ponderato o, se minore, al relativo valore di mercato. Al passivo è iscritto un fondo cautelativo a fronte delle presumibili perdite di valore dei materiali a lenta movimentazione nel loro complesso
- i lavori in corso su ordinazione sono valutati al costo specifico;
- i cespiti radiati da alienare sono iscritti al minor valore tra il valore netto residuo da ammortizzare ed il presumibile valore di realizzo.

Titoli

Sono valorizzati al costo medio ponderato o, se minore, al valore di realizzazione desumibile dall'andamento del mercato.

Disponibilità liquide

Tali disponibilità sono iscritte al valore nominale; quelle in valuta estera sono adeguate al cambio di fine esercizio.

Ratei e risconti

Sono calcolati secondo il principio della competenza economica e temporale in applicazione del principio di correlazione dei costi e dei ricavi in ragione di esercizio.

Contributi in conto impianti

I contributi in conto impianti ricevuti dallo Stato, da altri Enti pubblici, dalla UE e da altri, che nel 1998 venivano rilevati nei risconti passivi per essere imputati successivamente a conto economico in funzione dell'ammortamento dei cespiti cui si riferiscono, a decorrere dall'esercizio 1999 vengono portati direttamente a riduzione delle immobilizzazioni, o in diminuzione delle "Immobilizzazioni in corso e acconti" quale riduzione del costo sostenuto per le stesse.

Negli esercizi precedenti al 1998 venivano portati in aumento del Patrimonio Netto al momento dell'incasso.

Fondi per rischi ed oneri

Tali fondi sono costituiti a fronte di oneri e perdite realisticamente prevedibili dei quali, alla chiusura dell'esercizio, sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza.

Con riferimento alla Capogruppo si precisa in dettaglio la natura di specifici fondi appostati nel passivo del bilancio:

Fondi per trattamento di quiescenza - Fondo Pensioni

Si tratta di una *"Gestione Patrimoniale"*, posta temporaneamente nel bilancio della Capogruppo, in attesa della riforma del sistema previdenziale e pensionistico dei ferrovieri e destinata ad accogliere i flussi per il pagamento delle pensioni al personale ferroviario iscritto a tale regime.

La mancata iscrizione di una riserva matematica per le pensioni da corrispondere è motivato dal fatto che lo Stato, per legge, è tenuto a versare la differenza fra il flusso delle pensioni pagate da una parte ed il flusso dei contributi a carico dei dipendenti e della Capogruppo e degli eventuali proventi finanziari generati dal Fondo, dall'altra.

La consistenza del patrimonio del Fondo è iscritta al valore nominale, cui si contrappongono gli impieghi, anch'essi iscritti al valore nominale, appostati, per la parte depositata presso la Cassa Depositi e Prestiti, tra le *"Immobilizzazioni finanziarie"* e, per il residuo, in altre voci delle attività.

Al riguardo si fa presente che l'art. 43 della legge 23 dicembre 1999, n.488 (Legge finanziaria 2000) prevede la soppressione del fondo e l'istituzione presso l'INPS di «*un apposito Fondo Speciale al quale è iscritto obbligatoriamente, con effetto dalla stessa data, tutto il personale dipendente dalla Ferrovie dello Stato Spa.*».

Fondi per imposte

Accolgono gli stanziamenti a fronte di oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro.

Fondo per ristrutturazione industriale

Il fondo è stato costituito nel 1993 mediante rettifica del patrimonio netto ai sensi dell'art. 15 del D.L. 333/92, convertito nella legge 359/92 per fronteggiare gli oneri di ristrutturazione originati dal processo di trasformazione, in conformità al Piano di impresa ed al Contratto di Programma.

E' esposto in bilancio al netto degli utilizzi.

Fondo per ristrutturazione ex lege 23 dicembre 1998, n.448

Trattasi del Fondo costituito in applicazione del comma 5 dell'art.43 della legge n. 448/98, di cui si è in precedenza riferito nella Sezione 2.

Altri fondi

Accolgono stanziamenti atti a fronteggiare oneri e rischi di diversa natura, come specificato nella descrizione della voce.

Trattamento di fine rapporto lavoro subordinato

Oltre al Fondo per il trattamento di fine rapporto, previsto dall'art. 2120 del Codice Civile la voce include anche il Fondo per indennità di buonuscita dovuto al personale della Capogruppo.

Il Fondo per trattamento di fine rapporto esprime il debito maturato a tale titolo nei confronti del personale, calcolato in conformità alle disposizioni di legge ed ai vigenti contratti di lavoro.

Il Fondo indennità di buonuscita, costituito a seguito della soppressione dell'OPAFS riflette il debito maturato nei confronti del personale della Capogruppo per l'indennità di buonuscita dovuta per il periodo di servizio prestato a tutto il 31.12.1995; è calcolato secondo le disposizioni all'epoca vigenti ed è rivalutato ogni anno conformemente ai commi 4 e 5 dell'art. 2120 del Codice Civile.

Costi, ricavi e contributi in conto esercizio

Sono esposti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza. I ricavi, i proventi, i costi e gli oneri sono iscritti al netto di eventuali resi, sconti, abbuoni e premi nonché delle imposte direttamente connesse alla vendita dei beni ed alla prestazione dei servizi. In particolare i ricavi del traffico merci sono al netto degli abbuoni concessi sotto forma di *"ristorni commerciali"*.

Fra gli *"oneri straordinari"* sono inclusi gli oneri sostenuti dalla Capogruppo in applicazione dei piani di ristrutturazione industriale previsti dal Piano di impresa e dal Contratto di Programma; ad essi si contrappongono proventi straordinari per pari importo derivanti dall'utilizzo del fondo per ristrutturazione industriale.

Gli utilizzi del Fondo di Ristrutturazione ex lege 23 dicembre 1998, n. 448, sono iscritti nel valore della produzione, nei proventi finanziari e/o nei proventi straordinari a seconda della natura degli oneri di ristrutturazione che vengono coperti con tali utilizzi.

Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito sono contabilizzate per competenza sulla base di una realistica previsione degli oneri d'imposta da assolvere in applicazione della vigente normativa fiscale.

Secondo quanto raccomandato nel Principio Contabile n. 25 recentemente emesso dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri vengono rilevate le imposte differite dovute su differenze temporanee tassabili, nonché, ove esistano i necessari requisiti di certezza, i futuri benefici d'imposta derivanti sia da differenze temporanee deducibili sia da perdite fiscali riportabili a nuovo. La rilevazione delle imposte differite e di tali benefici d'imposta è effettuata, in conto economico, in apposita sottovoce della voce "Imposte sul reddito dell'esercizio" e nello stato Patrimoniale, rispettivamente, al fondo imposte e fra i crediti dell'attivo circolante.

SEZIONE 4 - Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni

Nelle pagine che seguono l'analisi delle voci di Stato Patrimoniale e di Conto Economico è espressa in milioni di lire, ove non altrimenti indicato.

STATO PATRIMONIALE: ATTIVO

IMMOBILIZZAZIONI

Immobilizzazioni immateriali

Valori al 31.12.1999	464.981
Valori al 31.12.1998	252.932
Aumento (diminuzione)	212.049

TIPOLOGIA	COSTO ORIGINARIO					AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI					VALORI NETTI	
	Saldo al 31.12.98	Incre-menti	Decre-menti	Trasf. da LIC, rett. e riclass.	Saldo al 31.12.99	Saldo al 31.12.98	Incre-menti	Decre-menti	Riclas-sifiche	Saldo al 31.12.99	Valori al 31.12.98	Valori al 31.12.99
Costi di impianto ed ampliamento												
- Spese di costituzione e aumenti di capitale	5.380	279	(726)		4.933	4.861	399	(616)		4.644	519	289
- Spese di ampliamento	1.123	138	(56)	(7)	1.198	770	235	(45)	(2)	958	353	240
	6.503	417	(782)	(7)	6.131	5.631	634	(661)	(2)	5.602	872	529
Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità												
- Pubblicità	474	46	(133)		387	386	38	(97)		327	88	60
- Ricerca e sviluppo	249.915	186	(190)	921	250.832	200.603	41.808	(190)		242.221	49.312	8.611
	250.389	232	(323)	921	251.219	200.989	41.846	(287)	0	242.548	49.400	8.671
Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione di opere dell'ingegno	5.425	367	(403)	15	5.404	2.965	771	(360)		3.376	2.460	2.028
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	203.438	2.345	(261)	52.439	257.961	163.633	28.824	(225)	113	192.345	39.805	65.616
Avviamento	13.171		(717)		12.454	9.054	1.343	(367)		10.030	4.117	2.424
Immobilizzazioni in corso e acconti	113.552	200.750	(14.983)	(105.296)	194.023	91	56			147	113.461	193.876
Altre	69.081	100.100	(2.530)	63.561	230.212	29.725	18.610	(1.514)		46.821	39.356	183.391
Differenza di consolidamento	47.719	6.151	(230)		53.640	44.258	1.074	(138)		45.194	3.461	8.446
Totale	709.278	310.362	(20.229)	11.633	1.011.044	456.346	93.158	(3.552)	111	546.063	252.932	464.981

La variazione in aumento (212.049 milioni) è dovuta all'effetto differenziale tra gli incrementi per nuove acquisizioni (310.362 milioni), rettifiche e riclassifiche (11.522 milioni), i decrementi per le quote di ammortamento a carico dell'esercizio (93.158 milioni) e le dismissioni (-16.677 milioni).

Gli incrementi della voce "Altre immobilizzazioni immateriali" sono principalmente riconducibili ai contributi in conto interessi riconosciuti dalla Capogruppo alla società TAV S.p.A., come previsto dalla vigente normativa, per 93.642 milioni.

E' da rilevare che la Capogruppo, per una migliore classificazione, include nella voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" costi per taluni lavori in corso che nell'esercizio 1998 erano inclusi tra le immobilizzazioni materiali in corso. La riclassifica di 49.750 milioni ha interessato, per un confronto omogeneo, anche i saldi dell'esercizio 1998.

La differenza di consolidamento rappresenta il valore residuale tra il valore di carico delle partecipazioni e la frazione di patrimonio netto; l'incremento di tale voce è dovuto al plusvalore pagato sull'acquisto del 20% della società Fercredit S.p.A., mentre il decremento è dovuto alle quote di ammortamento a carico dell'esercizio delle differenze di consolidamento rilevate negli esercizi precedenti relativamente alle società FS CARGO S.p.A. e Italcontainer S.p.A., nonché all'uscita dall'area di consolidamento della società P.R.M. Industriale S.p.A..

Tutti i costi sono ammortizzati in cinque anni, ad eccezione dei contributi in conto interessi riconosciuti dalla Capogruppo alla controllata TAV S.p.A., il cui ammortamento avrà inizio quando matureranno i ricavi sulle linee ad alta velocità, attualmente in costruzione.

Immobilizzazioni materiali

Valore di carico al 31.12.1999	122.089.197	
Ammortamenti e svalutazioni al 31.12.1999	32.470.416	
		89.618.781
Valore di carico al 31.12.1998	117.286.188	
Ammortamenti e svalutazioni al 31.12.1998	28.998.237	
		88.287.951
Aumento (diminuzione)		1.330.830

Nell'esercizio 1999 le immobilizzazioni materiali si sono incrementate di 1.330.830 milioni passando da un saldo di 88.287.951 milioni al 31 dicembre 1998 a 89.618.781 milioni al 31 dicembre 1999.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Valore di carico" (tabella 1), degli "Ammortamenti e svalutazioni" (tabella 2) e dei "Valori netti di bilancio" (tabella 3).

Nella colonna incrementi si evidenzia, oltre al valore degli acquisti, anche la capitalizzazione di costi interni relativi alle manutenzioni straordinarie effettuate sul materiale rotabile, sia dalle officine ferroviarie che da quelle private.

Nella colonna decrementi, oltre alle dismissioni, sono compresi i cespiti radiati in attesa di alienazione rilevati tra le rimanenze.

Nella colonna riclassifiche è evidenziato, in particolare, il trasferimento effettuato dalla Capogruppo dalla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" alle singole voci dei cespiti pari a 6.616.396 milioni.

Gli ammortamenti imputati nell'esercizio sono stati calcolati su tutti i cespiti ammortizzabili al 31 dicembre 1999 applicando le aliquote indicate nella tabella 2, ritenute rappresentative della vita economico-tecnica dei beni.

Per i beni già in esercizio, ancora inclusi nelle immobilizzazioni in corso, in attesa di completare le necessarie formalità tecnico-amministrative, la Capogruppo, in luogo degli ammortamenti, effettua corrispondenti stanziamenti nell'apposito fondo svalutazione. Tali stanziamenti, al momento del trasferimento di detti beni ai cespiti, vengono riallocati ai relativi fondi ammortamento. Il suddetto fondo si è decrementato, relativamente ai beni trasferiti tra i cespiti, per 150.000 milioni riclassificati tra gli ammortamenti della voce "Infrastruttura ferroviaria e portuale"; si è incrementato per svalutazioni operate nell'esercizio su beni non ancora trasferiti tra i cespiti (50.000 milioni) e per un'ulteriore svalutazione in relazione a rettifiche in via di definizione da apportare su talune commesse in corso di lavorazione (22.977 milioni).

Tabella 1: Immobilizzazioni materiali

COSTO ORIGINARIO					
Valori di carico	**Valori al 31/12/1998**	**Incrementi**	**Dismissioni e recupero anticipi**	**Trasf. da LIC, rett. e riclass.**	**Valori al 31/12/1999**
1. Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale	69.163.918	12.826	(214.954)	5.520.217	74.482.007
2. Impianti e macchinario	23.948.164	617.955	(225.069)	1.110.834	25.451.884
3. Attrezzature industriali e commerciali	891.359	34.322	(5.020)	1.256	921.917
4. Altri beni	786.134	65.428	(18.852)	(384)	832.326
5. Immobilizzazioni in corso e acconti	22.496.613	5.833.953	(1.234.672)	(6.694.831)	20.401.063
TOTALE	**117.286.188**	**6.564.484**	**(1.698.567)**	**(62.908)**	**122.089.197**

La voce immobilizzazioni in corso include 9.677.958 milioni (7.244.754 milioni nel 1998) relativi ai costi sostenuti dalla TAV S.p.A. per la realizzazione del progetto Alta Velocità le cui opere sono gratuitamente devolvibili. I relativi ammortamenti finanziari decorreranno a partire dall'entrata in esercizio delle linee.

I decrementi delle immobilizzazioni in corso includono i contributi in conto impianti erogati dalla UE, dall'Agenzia del Giubileo e da altri Enti alla Capogruppo e alle controllate SITA S.p.A. e Grandi Stazioni S.p.A., che, come indicato in precedenza, al 31 dicembre 1998 erano stati contabilizzati tra i risconti passivi.

Tabella 2: Ammortamenti e svalutazioni

AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI						
Ammortamenti e svalutazioni	**Valori al 31/12/1998**	**Incrementi**	**Dismissioni e utilizzo fondi**	**Riclassi-fiche**	**Valori al 31/12/1999**	**Aliquote ammort.to**
1. Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale	15.345.459	1.796.765	(36.257)	151.557	17.257.524	0,50% : 6%
2. Impianti e macchinario	12.228.182	1.648.729	(123.217)	6.431	13.760.125	5% : 20%
3. Attrezzature industriali e commerciali	547.305	62.840	(7.999)	5.324	607.470	7,5% : 25%
4. Altri beni	622.808	60.885	(15.428)	(428)	667.837	12% : 25%
5. Immobilizzazioni in corso e acconti	254.483	72.977		(150.000)	177.460	
TOTALE	**28.998.237**	**3.642.196**	**(182.901)**	**12.884**	**32.470.416**	

Tabella 3: Valori netti di bilancio

VALORI NETTI DI BILANCIO						
Valori netti di bilancio per tipologia di cespiti	Valori di carico 31/12/1998	Ammortamenti e svalutazioni 31/12/1998	Valori netti 31/12/1998	Valori di carico 31/12/1999	Ammortamenti e svalutazioni 31/12/1999	Valori netti 31/12/1999
1. Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale	69.163.918	15.345.459	53.818.459	74.482.007	17.257.524	57.224.483
2. Impianti e macchinario	23.948.164	12.228.182	11.719.982	25.451.884	13.760.125	11.691.759
3. Attrezzature industriali e commerciali	891.359	547.305	344.054	921.917	607.470	314.447
4. Altri beni	786.134	622.808	163.326	832.326	667.837	164.489
5. Immobilizzazioni in corso e acconti	22.496.613	254.483	22.242.130	20.401.063	177.460	20.223.603
TOTALE	**117.286.188**	**28.998.237**	**88.287.951**	**122.089.197**	**32.470.416**	**89.618.781**

Con riferimento alle leggi di rivalutazione, nel seguito riportate, si presenta il dettaglio dei cespiti rettificati, al lordo dei relativi fondi ammortamenti. Si precisa che tali rivalutazione riguardano esclusivamente le Società consolidate.

TIPOLOGIA DI CESPITI	COSTO STORICO	RIVALUTAZIONI EX LEGE				COSTO RIVALUTATO
		L. 2.12.1975 n. 576	L. 19.3.1983 n. 72	L. 30.12.1991 n. 413	Ex art.2425 C.C. ultimo comma	
Terreni	15	4	13			32
Fabbricati industriali	7.505	493	1.596	2.731	20.723	33.048
Fabbricati civili	167	4	2.255	3		2.429
Officine meccaniche	2.919	33	105			3.057
Mobili e attrezzature	14.529	57	541			15.127
Macchine da ufficio	2.442		2			2.444
Autobus di linea	141.450	74	3.963			145.487
Automezzi di servizio	1.200		1			1.201
TOTALE	**170.227**	**665**	**8.476**	**2.734**	**20.723**	**202.825**

Immobilizzazioni finanziarie

Valore al 31.12.1999	629.007
Valore al 31.12.1998	643.772
Aumento (Diminuzione)	(14.765)

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni

Le partecipazioni in società controllate iscritte fra le immobilizzazioni finanziarie si sono modificate come segue:

Partecipazioni in società controllate	31/12/1999	31/12/1998	Differenze
EFESO S.p.A. - in liquidazione	3.566	3.695	(129)
OMNIALOGISTICA S.r.l. (già Omniaexpress Sardegna S.r.l.- in liquid.)	0	97	(97)
SITA ROM S.r.l.	11	11	0
CHEMOIL Logistica S.r.l.	19	0	19
BASICTEL S.r.l.	190	0	190
TOTALE	**3.786**	**3.803**	**(17)**

Trattasi delle società controllate non consolidate, in quanto società non ancora operative - nel qual caso il valore di carico, pari al costo, approssima il corrispondente valore di patrimonio netto - o società in liquidazione, valutate come indicato nella Sezione 2.

Le partecipazioni in società collegate sono così dettagliate:

Società	31/12/1999	31/12/1998	Differenze
TELE SISTEMI FERROVIARI S.p.A.	58.347	43.984	14.363
ARTESIA SAS	213	0	213
SOCIETA' ALPE ADRIA S.p.A.	202	206	(4)
SMAFER S.p.A.	1.142	1.077	65
SVE RAIL ITALIA AB	689	670	19
CISALPINO AG	34.527	34.204	323
ISFORT S.p.A.	2.046	1.994	52
ITEF S.r.l.	7.459	7.428	31
FERROVIE NORD MILANO S.p.A.	38.337	39.824	(1.487)
CEMAT S.p.A.	16.491	17.232	(741)
S.G.T. S.p.A.	631	534	97
POL RAIL S.r.l.	800	648	152
EURETITALIA S.r.l.	17	21	(4)
PORT MULTIMODAL SERVICES S.r.l.	75	73	2
PROGER S.r.l.	2.713	2.904	(191)
NEW SIAMIC EXPRESS S.r.l.	0	89	(89)
VIAGGI E TURISMO MAROZZI S.r.l.	2.611	2.017	594
SINTER INLAND TERMINAL S.p.A.	532	578	(46)
INTERPORTO RIVALTA SCRIVIA S.p.A.	14.370	17.454	(3.084)
BIMODALE ITALIA S.r.l.	11	19	(8)
OMNIA CARGO S.r.l.	131	195	(64)
EAST RAIL S.r.l.	124	87	37
CARGO SI S.r.l.	104	97	7
BOLOGNA 2000 S.r.l.	109	64	45
ISTITUTO SCIENTIFICO BREDA S.p.A.	497	721	(224)
SERFER S.r.l. (1)	0	0	0
FERROVIE NORD MILANO AUTOSERVIZI S.p.A.	13.362	0	13.362
TOTALE	**195.540**	**172.120**	**23.420**

(1) Inclusa nell'area di consolidamento dell'anno a seguito dell'acquisizione della quota di controllo

Le variazioni intervenute nelle partecipazioni in imprese collegate derivano dall'acquisizione di Artesia S.a.s. e Ferrovie Nord Milano Autoservizi S.p.A. oltre che da incrementi e decrementi di valori delle stesse.

Le differenze di consolidamento derivanti da maggior valore di carico rispetto alla porzione di patrimonio netto di spettanza, ricomprese nella voce "Partecipazioni in imprese collegate", sono le seguenti:

Società	31/12/1999	31/12/1998	Differenze
Ferrovie Nord Milano S.p.A.	0	1.988	(1.988)
Proger S.r.l.	0	126	(126)
Interporto Rivalta Scrivia S.p.A.	0	3.597	(3.597)
Cemat S.p.A.	74	98	(24)
TOTALE	**74**	**5.809**	**(5.735)**

Le variazioni in diminuzione si riferiscono alle quote di ammortamento a carico dell'esercizio 1999 delle suddette differenze.

Le partecipazioni in altre imprese sono così dettagliate:

Altre Società	31/12/1999	31/12/1998	Differenze
CEPIM Parma S.p.A.	262	262	0
Centro Merci Orte S.p.A.	100	100	0
Consorzio Napolipass	23	23	0
Eurofima S.p.A.	258.152	258.152	0
Gestione Servizi Interportuali S.r.l.	150	150	0
Hit Rail B.V.	187	187	0
Intercontainer Interfrigo ICF	7.812	7.812	0
Interporti Merci Padova S.p.A.	613	613	0
Interporto A. Vespucci S.p.A.	250	250	0
Interporto Bergamo Montello SIBEM S.p.A.	172	172	0
Interporto Bologna S.p.A.	395	395	0
Interporto Torino S.p.A.	515	515	0
Interporto Trento S.p.A.	53	53	0
Lingotto S.p.A. (già Lingotto Uffici S.p.A.)	0	33.847	(33.847)
Metrebus	22	22	0
Stretto di Messina S.p.A.	18.863	13.710	5.153
Firenze Parcheggi S.p.A.	960	960	0
Interporto Arquata Scrivia S.p.A.	0	1.604	(1.604)
Groupe Systra	1.945	1.945	0
CIM S.p.A.	217	217	0
BCC Bureau Central de Clearing	14	14	0
Consorzio Ferrovie Lombarde	50	50	0
Consorzio Gestione Risorse Napoli	250	250	0
Alom S.r.l.	30	0	30
Concessionaria Consortile Autostazione di Bologna	140	0	140
Quadrante Servizi	64	0	64
Consorzio Train	52	0	52
Altre	255	204	51
TOTALE	**291.546**	**321.507**	**(29.961)**

Tale voce passa da 321.507 milioni a 291.546 milioni, con un decremento di 29.961 milioni, derivante, da un lato, dalla diminuzione delle partecipazioni nelle società Lingotto S.p.A. e Interporto Arquata Scrivia S.p.A. a seguito del loro trasferimento alla voce "Partecipazioni in altre imprese" dell'attivo circolante, in attesa del perfezionamento degli atti di compravendita e, dall'altro, dall'aumento della partecipazione nella società Stretto di Messina S.p.A. derivante dalla sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso imprese controllate

Impresa	31 dicembre 1999			31 dicembre 1998			Differenze		
	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale
CHEMOIL Logistica S.r.l.	5	0	5	0	0	0	5	0	5
TOTALE	**5**	**0**	**5**	**0**	**0**	**0**	**5**	**0**	**5**

La voce accoglie il valore dei finanziamenti concessi alle imprese controllate.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso imprese collegate

Impresa	31 dicembre 1999			31 dicembre 1998			Differenze		
	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale
Proger S.r.l.	0	0	0	33	0	33	(33)	0	(33)
New Siamic Express S.r.l.	220	0	220	220	0	220	0	0	0
V.T. Marozzi S.r.l.	4.000	0	4.000	5.028	0	5.028	(1.028)	0	(1.028)
Serfer S.r.l.	0	0	0	1.783	0	1.783	(1.783)	0	(1.783)
TOTALE	**4.220**	**0**	**4.220**	**7.064**	**0**	**7.064**	**(2.844)**	**0**	**(2.844)**

La voce accoglie il valore dei finanziamenti concessi alle imprese collegate.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso altri

Crediti per tipologia di debitore	31 dicembre 1999			31 dicembre 1998			Differenze		
	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale
Crediti verso il personale:									
Contributi a carico del personale per riliquidazione indennità di buonuscita art. 2 L. 87/94	4.251		4.251	4.621		4.621	(370)	0	(370)
Mutui ex OPAFS	13.871		13.871	25.853		25.853	(11.982)	0	(11.982)
Crediti diversi	115.573		115.573	108.589		108.589	6.984	0	6.984
TOTALE	**133.695**	**0**	**133.695**	**139.063**	**0**	**139.063**	**(5.368)**	**0**	**(5.368)**

I crediti della Capogruppo nei confronti del personale includono la residua parte dei contributi a carico dei dipendenti per la riliquidazione dell'indennità di buonuscita, quale è appostata nel relativo fondo. Il saldo residuo al 31.12.1999 di 4.251 milioni, è relativo a recuperi ancora da effettuare tramite trattenute mensili.

I mutui ex OPAFS sono i residui crediti nei confronti del personale della Capogruppo per mutui e prestiti concessi dal suddetto Ente e successivamente trasferiti alla FS per effetto della soppressione dell'OPAFS.

Nei crediti diversi sono ricompresi i crediti verso l'Erario per anticipi di imposte sul T.F.R. versati ai sensi della legge 140/97, comprensivi delle rivalutazioni di legge maturate.

Impieghi del Fondo Pensioni presso la Cassa DD.PP.

La voce in esame, riconducibile alla Capogruppo, si riferisce agli impieghi del Patrimonio del Fondo Pensioni costituiti da depositi presso la Cassa Depositi e Prestiti. I relativi interessi sono imputati alla gestione del "Fondo Pensioni" e contribuiscono al finanziamento del pagamento delle pensioni.

La parte restante degli impieghi del patrimonio del Fondo pensioni (1.031 milioni) è iscritto all'attivo circolante del bilancio.

ATTIVO CIRCOLANTE

Rimanenze

Valore al 31.12.1999	1.416.582
Valore al 31.12.1998	1.400.203
Aumento (Diminuzione)	16.379

Rimanenze di materiali per:	31/12/99	31/12/98	Differenze
Materie prime, sussidiarie e di consumo	1.332.167	1.345.224	(13.057)
Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	0	80	(80)
Lavori in corso su ordinazione	64.951	23.663	41.288
Prodotti finiti e merci	2.091	1.056	1.035
Acconti	2.315	1.975	340
Cespiti radiati da alienare	15.058	28.205	(13.147)
TOTALE	**1.416.582**	**1.400.203**	**16.379**

Il livello delle scorte è rimasto pressoché invariato rispetto al 31.12.1998.

La variazione della voce "Lavori in corso su ordinazione" è dovuta essenzialmente all'incremento delle rimanenze fatto registrare dalla Capogruppo per lavori relativi al Giubileo (33.111 milioni) ed al passante di Torino (15.856 milioni).

La voce "Cespiti radiati da alienare", riconducibile anch'essa alla Capogruppo, è relativa ad immobilizzazioni materiali che, a seguito di radiazione, sono riclassificate, fra le rimanenze, in attesa della vendita o, in alternativa, della rottamazione e svalutate per ricondurle al presumibile valore di realizzo, attraverso l'iscrizione dell'apposito fondo svalutazione. Quest'ultimo è stato utilizzato per 28.935 milioni per le minusvalenze realizzate nel 1999 ed integrato per 22.627 milioni con l'addebito alla voce "Oneri diversi di gestione" per adeguarlo alle effettive esigenze.

Crediti

Valore al 31.12.1999	12.737.583
Valore al 31.12.1998	10.026.506
Aumento (Diminuzione)	2.711.077

Crediti: Verso clienti

In dettaglio la voce è composta come segue:

Descrizione	31 Dicembre 1999			31 Dicembre 1998			Differenze		
	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale
Crediti verso clienti	1.353.106	3.296	1.356.402	1.139.502	0	1.139.502	213.604	3.296	216.900
Fondo svalutazione crediti	306.675		306.675	220.435	0	220.435	86.240	0	86.240
Valore netto	1.046.431	3.296	1.049.727	919.067	0	919.067	127.364	3.296	130.660

L'incremento della voce è riconducibile essenzialmente alla Capogruppo (92.650 milioni) e alla società Metropolis S.p.A. (45.453 milioni).

Per una più completa informativa, si fa presente che nel 1999 la Capogruppo ha provveduto a classificare in questa posta dai "Crediti verso altri" i crediti per tasse doganali e anticipi per conto mittenti, i crediti per prestazioni su campioni di materiali e i crediti per addebito spese di stipula e registrazione contratti di locazione. Per omogeneità di trattamento, le medesime riclassifiche sono state apportate alle corrispondenti voci del precedente esercizio.

Crediti: verso imprese controllate

Il dettaglio della voce è il seguente:

Crediti verso imprese controllate	31/12/99	31/12/98	Differenze
Basictel	12	0	12
Sest S.p.A. - in liquidazione	639	610	29
SAP S.r.l. - in liquidazione	9.593	6.788	2.805
Crediti lordi	**10.244**	**7.398**	**2.846**
Fondo svalutazione crediti	**9.463**	**6.680**	**2.783**
TOTALE	**781**	**718**	**63**

Trattasi di crediti esigibili entro l'esercizio successivo derivanti da rapporti di natura commerciale.

Crediti: Verso imprese collegate

Il dettaglio della voce è il seguente:

Descrizione	31 Dicembre 1999			31 Dicembre 1998			Differenze		
	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale
Crediti verso imprese collegate	52.504	0	52.504	105.084	0	105.084	(52.580)	0	(52.580)

Tali crediti hanno natura essenzialmente commerciale; quelli di importo più significativo riguardano le società Cemat S.p.A. (19.237 milioni), Smafer S.p.A. (10.251 milioni), Cisalpino AG (8.621 milioni), Sve Rail AB (4.322 milioni), Società Alpe Adria S.p.A. (2.113 milioni), Ferrovie Nord Milano S.p.A. (1.606 milioni), Sinter Inland Terminal S.p.A. (1.475 milioni), East Rail S.r.l. (1.270 milioni). e T.S.F. S.p.A. (1.042 milioni).

Crediti: Verso altri

Il dettaglio della voce è il seguente:

Crediti per tipologia di debitore	31 Dicembre 1999			31 Dicembre 1998			Differenze		
	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale
Ferrovie, Agenzie ed altre aziende di trasporto	140.499		140.499	156.763		156.763	(16.264)	0	(16.264)
Personale	44.426		44.426	61.418		61.418	(16.992)	0	(16.992)
Erario	2.646.344		2.646.344	1.964.606		1.964.606	681.738	0	681.738
Ministero del Tesoro	8.247.026		8.247.026	6.121.948		6.121.948	2.125.078	0	2.125.078
Altre Amministrazioni dello Stato	91.111		91.111	86.376	2.697	89.073	4.735	(2.697)	2.038
Debitori diversi	453.033	12.132	465.165	607.829		607.829	(154.796)	12.132	(142.664)
TOTALE	11.622.439	12.132	11.634.571	8.998.940	2.697	9.001.637	2.623.499	9.435	2.632.934

L'incremento dei crediti verso l'Erario è dovuto principalmente al maggiore credito IVA, fatto registrare dalla Capogruppo (437.713 milioni) e dalla società TAV S.p.A. (200.144 milioni). In tale voce sono ricompresi crediti per imposte pre-pagate per 1.606 milioni (di cui 1.402 milioni di competenza dell'esercizio) calcolate dalle Società Grandi Stazioni S.p.A., Italferr S.p.A. e Fercredit S.p.A. sull'ammontare complessivo di tutte le differenze temporanee tra il valore attribuito alle attività e passività secondo i criteri civilistici ed il valore attribuito alle stesse secondo criteri fiscali, nonché 1.476 milioni riferibili a rettifiche di consolidamento.

I crediti verso il Ministero del Tesoro e verso debitori diversi sono analizzati successivamente in apposite tabelle.

Per una più completa informativa si fa presente che, nel 1999 la Capogruppo ha provveduto a riclassificare:

- a "Crediti verso clienti" i crediti per tasse doganali e anticipi per conto mittenti, i crediti per prestazioni su campioni di materiali ed i crediti per addebito spese stipula e registrazione contratti di locazione;
- a "Debiti tributari" i debiti per bollo virtuale;
- da "Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale" i crediti per maggiori contributi INAIL e IPSEMA;
- da "Depositi bancari e postali" gli incassi da regolare versati dalle agenzie.

Per omogeneità, ai fini della comparazione dei rispettivi valori, analoghe riclassifiche sono state operate anche per l'esercizio 1998.

I crediti verso il Tesoro sono analizzati come segue:

DESCRIZIONE	31/12/99	31/12/98	Differenze
Gestione del debito	111.813	107.883	3.930
Copertura disavanzo F.do pensioni da liquidare	1.000.000	0	1.000.000
Disavanzo Fondo Pensioni da coprire	1.043.918	1.227.655	(183.737)
Somme dovute in forza dei contratti di programma e di servizio pubblico per esercizi precedenti (ritenute per personale in mobilità)	39.914	39.914	0
Somme dovute in forza dei Contratti di Programma e di Servizio Pubblico per l'esercizio in corso	5.697.400	4.426.900	1.270.500
Crediti verso il Tesoro L.87/94	353.981	319.596	34.385
Totale crediti verso il Tesoro	**8.247.026**	**6.121.948**	**2.125.078**

L'incremento dei crediti verso il Tesoro è dovuto principalmente alle maggiori somme da ricevere per Contratti di Programma e di Servizio Pubblico (1.270.500 milioni) e per la gestione del Fondo Pensioni (816.263 milioni).

La voce Debitori diversi si articola come segue:

Tipologia di credito o di debitore	31/12/99	31/12/98	Differenze
Operazioni di pronti c/termine	113.146	198.512	(85.366)
Acconti a fornitori per prestazioni correnti	28.743	122.152	(93.409)
IVA c/ acquisti in sospeso	15.841	15.894	(53)
Polizze di credito commerciali	0	8.670	(8.670)
Ricavi da fatturare	6.055	50.126	(44.071)
Crediti verso Compagnie di assicurazione per indennizzi liquidati	8.822	6.106	2.716
Crediti in corso di recupero	6.870	6.424	446
Premi garanzia appalti	1.125	1.492	(367)
Altre partite	284.563	198.453	86.110
TOTALE	**465.165**	**607.829**	**(142.664)**

Le variazioni più significative, riconducibili alla Capogruppo, sono relative alle posizioni creditorie per operazioni di pronti contro termine connesse al diminuito volume di disponibilità impiegata in attività finanziarie, agli acconti a fornitori per prestazioni correnti in quanto nell'esercizio 1999 si è provveduto a recuperare gli anticipi al momento dell'accertamento dell'avvenuta prestazione e ai ricavi da fatturare.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

Partecipazioni

L'analisi della voce è la seguente:

Società	31/12/1999	31/12/1998	Differenze
Società collegate			
Idrovie S.p.A.	0	142	(142)
G.S.A. S.r.l.	0	21.378	(21.378)
Totale società collegate	**0**	**21.520**	**(21.520)**
Altre partecipazioni			
Lingotto S.p.A. (già Lingotto Uffici S.p.A.)	16.202	0	16.202
Idrovie S.p.A.	41	0	41
Interporto Arquata Scrivia S.p.A.	1.604	0	1.604
Altre	0	11	(11)
Totale altre partecipazioni	**17.847**	**11**	**17.836**
TOTALE	**17.847**	**21.531**	**(3.684)**

Il decremento intervenuto nelle partecipazioni in imprese collegate è dovuto alla loro cessione totale o parziale avvenuta nel corso dell'esercizio 1999. In particolare, nel corso del 1999 si è conclusa la trattativa per la cessione dell'intera quota di partecipazione al capitale di G.S.A. S.r.l. posseduta dalla Capogruppo ad un prezzo di 60 miliardi che ha consentito di conseguire una plusvalenza di 38.622 milioni, di cui 1.455 milioni come differenza tra il prezzo di acquisto e quello di cessione e la restante parte (37.167 milioni) come recupero delle svalutazioni operate negli anni passati per adeguare il valore di carico della partecipazione al valore del patrimonio netto della stessa.

Gli incrementi intervenuti nelle partecipazioni in altre imprese sono dovuti al trasferimento dalle immobilizzazioni finanziarie delle partecipazioni nelle società Lingotto S.p.A. e Interporto Arquata Scrivia S.p.A. in quanto destinate alla vendita, come precedentemente descritto. Il loro valore corrisponde al presumibile valore di realizzo.

Altri titoli

Valore al 31.12.1999	7.280
Valore al 31.12.1998	40.746
Aumento (Diminuzione)	(33.466)

La diminuzione di milioni 33.466 è dovuta essenzialmente all'effetto differenziale tra:

- il disinvestimento da parte delle società Metropolis S.p.A. di operazioni pronti contro termine a seguito della direttiva emanata dalla Capogruppo che prevede che le eccedenze di tesoreria delle società debbano confluire sul conto corrente intersocietario intrattenuto con la stessa (36.097 milioni);
- nuovi investimenti di natura finanziaria effettuati dalla società Sita S.p.A. (3.353 milioni).

Disponibilità liquide

Il dettaglio della voce è il seguente:

DISPONIBILITA' LIQUIDE	31/12/99	31/12/98	Differenze
Depositi bancari e postali	449.034	677.259	(228.225)
Assegni	252	201	51
Danaro e valori in cassa	2.459	2.467	(8)
Conti correnti di tesoreria	279.711	431.205	(151.494)
TOTALE	**731.456**	**1.111.132**	**(379.676)**

La diminuzione della voce è dovuta alla flessione dei trasferimenti dal bilancio dello Stato alla Capogruppo.

Nei "Depositi bancari e postali" sono compresi anche fondi vincolati a particolari destinazioni, quali quelli relativi alla legge 35/95 (127.526 milioni), alla legge 605/66 (21.680 milioni) e alla Cassa per il Mezzogiorno (7.354 milioni); comprendono, inoltre, somme vincolate per pignoramenti (16.048 milioni).

Per una più completa informativa si fa presente che, nel 1999 la Capogruppo ha provveduto a classificare da questa voce a "Crediti verso altri" gli incassi da regolare versati dalle agenzie. Ai fini della comparazione dei rispettivi valori, analoghe riclassifiche sono state operate anche per l'esercizio 1998.

Ratei e risconti attivi

Il dettaglio della voce è il seguente:

RATEI E RISCONTI ATTIVI	31/12/99	31/12/98	Differenze
Fitti attivi	23	0	23
Interessi attivi	85	273	(188)
Fitti passivi	333	302	31
Canoni di leasing	587	262	325
Premi di assicurazione	1.278	436	842
Interessi passivi	3.254	2.597	657
Altri ratei attivi	57	108	(51)
Altri risconti attivi	3.153	1.479	1.674
TOTALE	**8.770**	**5.457**	**3.313**

STATO PATRIMONIALE: PASSIVO

Patrimonio netto

Le variazioni intervenute nel 1999 sono riassunte nella tabella che segue.

La variazione maggiormente significativa, riconducibile alla Capogruppo, è legata agli adempimenti conseguenti all'applicazione della legge 448/98, in relazione alla quale è stato, in sintesi, deliberato quanto segue:

18 maggio 1999: Il Consiglio di Amministrazione decide di sottoporre alle decisioni assembleari la proposta di costituzione del Fondo di ristrutturazione e di determinazione dei criteri di utilizzazione dello stesso.

14 giugno 99: L'Assemblea ordinaria delibera:

- la costituzione nel bilancio 1998 di un *"Fondo ristrutturazione ex lege n.448/1998"*, per una consistenza iniziale di 17.792.271 milioni, nei limiti delle riserve esistenti;
- l'abbattimento di riserve per un importo corrispondente;
- l'utilizzo dello stesso Fondo già per l'anno 1998 a copertura degli oneri di ammortamento dell'infrastruttura. Per gli esercizi successivi si stabilisce che l'impiego del Fondo debba essere preventivamente autorizzato mediante specifica delibera assembleare;
- il rinvio alla Assemblea straordinaria delle decisioni per l'integrazione della consistenza iniziale del Fondo, secondo i criteri stabiliti dalla legge (50.416.764 milioni, corrispondenti al valore netto della infrastruttura al 31.12.1997), attraverso l'utilizzo di residue riserve eventuali e riduzione di capitale sociale.

14 giugno 99: Il Consiglio di Amministrazione approva il progetto di bilancio per l'anno 1998, allineato alle decisioni della Assemblea ordinaria, con l'iscrizione di un Fondo Ristrutturazione ex lege n. 448/1998 di 17.792.271 milioni e di una partita di rettifica del patrimonio netto di pari importo e l'utilizzo del Fondo stesso per 1.743.159 milioni a fronte degli ammortamenti dei cespiti attribuiti al gestore dell'infrastruttura.

14 giugno 99: L'Assemblea in sede straordinaria delibera:

- il ripianamento della perdita dell'anno risultante dalla situazione di cui al progetto di bilancio 1998 approvato dal Consiglio di Amministrazione mediante riduzione delle riserve esistenti;
- l'incremento della consistenza iniziale del Fondo sino all'importo di 50.416.764 milioni mediante integrale annullamento delle riserve residue e riduzione del capitale sociale per un importo di 32.390.029 milioni;
- di dare atto che dopo tale operazione il capitale sociale ammonta a 29.195.863 milioni in luogo di 61.585.892 milioni;
- le conseguenti modifiche allo Statuto sociale.

Aumenti di capitale stabiliti in legge finanziaria 1999

Nel corso dell'esercizio è stato sottoscritto e versato l'aumento di capitale deliberato dall'Assemblea straordinaria del 21.12.1999 di 7.400 miliardi con l'emissione di n. 7.400.000.000 azioni del valore nominale di L. 1.000 ciascuna, come riferito nella Relazione sulla Gestione.

A seguito di tale sottoscrizione il capitale sociale della Capogruppo al 31.12.1999, interamente detenuto e versato dal Ministero del Tesoro, è composto da 36.595.863.427 azioni da lire 1.000 ciascuna.

Prospetto dei movimenti nelle voci di patrimonio netto di gruppo al 31 dicembre 1999

COMPOSIZIONE PATRIMONIO NETTO	Saldo al 31/12/1998	Ripianamento perdite Capogruppo	Destinazione perdite da consolida-mento	Rettifica patrimonio per costituz. f.do ristrutt. ex lege 448/98	Aumenti di capitale sociale	Trasferimenti tra riserva di consolida-mento e utili a nuovo e altre riserve	Altre variazioni	Movimenti della riserva da differenze di traduzione	Risultato al 31/12/1999	Saldo al 31/12/1999
Capitale sociale	61.585.892			(32.390.029)	7.400.000					36.595.863
Riserve:										
Riserva per trasformazione in SpA Art.15 D.L. n. 333/92 convertito con modifiche dalla legge n. 359/92	5.057.324			(5.057.324)						0
Contributi della U.E. e di Enti pubblici per incrementi patrimoniali	773.068	(533.144)		(234.465)						5.459
Riserva ai sensi art.8 L. 421/96	12.734.946			(12.734.946)						0
Perdite ripianate in corso d'esercizio	1.905.185	(1.905.185)								0
Rettifica patrimonio per costituzione f.do ristrutturazione ai sensi ex lege 448/98	(17.792.271)			17.792.271						0
Riserva da differenze di traduzione	2.617							8		2.625
Riserva di consolidamento	14.458					(24)	(369)			14.065
Utili (perdite) a nuovo	(157.006)		7.674			24	(7.587)			(156.893)
Utili (perdite) dell'esercizio	(2.430.655)	2.438.329	(7.674)						(2.879.948)	(2.879.948)
TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	61.693.558	0	0	(32.624.493)	7.400.000	0	(7.956)	8	(2.879.948)	33.581.171

Riserva di consolidamento

La riserva di consolidamento passa da 14.458 milioni a 14.065 milioni.

Riserva da differenze di traduzione

Il valore della riserva da differenze di traduzione passa da 2.617 milioni al 31.12.1998 a 2.625 milioni al 31.12.1999.

La variazione è dovuta esclusivamente alla fluttuazione dei cambi.

Utili (perdite) a nuovo

Il valore ivi indicato riflette sostanzialmente le perdite e gli utili riportati a nuovo delle società consolidate nonché le rettifiche di consolidamento emerse nei precedenti esercizi.

PROSPETTO DI RACCORDO
al 31.12.1999 e al 31.12.1998
tra il bilancio di esercizio delle Ferrovie dello Stato S.p.A. ed il bilancio consolidato relativamente al risultato di esercizio ed al patrimonio netto

	31 dicembre 1999		31 dicembre 1998	
	Patrimonio Netto	Risultato di esercizio	Patrimonio Netto	Risultato di esercizio
Bilancio Ferrovie dello Stato S.p.A.	33.744.687	(2.851.176)	61.820.357	(2.438.330)
- Utili (perdite) delle partecipate consolidate dopo l'acquisizione al netto dei dividendi e delle svalutazioni:				
- quota di competenza del gruppo degli utili (perdite) dell'esercizio e di quelli precedenti	9.135	(8.873)	7.599	22.087
- elisione svalutazione partecipazioni	86.863	38.885	79.427	60.663
- storno dividendi	(9.738)	(2.378)	(9.738)	(23.977)
Totale	86.259	27.634	77.288	58.773
- Altre rettifiche di consolidamento:				
- valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in imprese controllate non consolidate e collegate	(15.825)	11.105	(44.686)	4.197
- storno utili/perdite infragruppo	(223.568)	(67.526)	(149.470)	(53.893)
- ammortamento differenza di consolidamento	(45.105)	(984)	(44.190)	(9.521)
- altre	12.573	999	11.725	8.119
Totale	(271.925)	(56.407)	(226.621)	(51.098)
- Riserve per contributi da Enti pubblici ricevuti da società consolidate	5.459	0	5.459	0
- Riserva di consolidamento	14.065	0	14.458	0
- Riserva da differenze di traduzione	2.625	0	2.617	0
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	**33.581.171**	**(2.879.948)**	**61.693.558**	**(2.430.655)**
- Patrimonio netto di competenza dei terzi (escluso utile/perdita)	57.332	0	43.110	
- Utile (perdita) di competenza dei terzi	7.563	7.563	19.868	19.868
PATRIMONIO NETTO DEI TERZI	**64.895**	**7.563**	**62.978**	**19.868**
TOTALE PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO	**33.646.066**	**(2.872.385)**	**61.756.536**	**(2.410.787)**

Fondi per rischi ed oneri

I fondi per rischi ed oneri ammontano a 51.092.828 milioni con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 1998 di 30.603.011 milioni.

Descrizione	Saldo al 31/12/1998	Trasferimenti rettifiche e riduzione fondi	Incrementi	Utilizzi	Saldo al 31/12/1999
Fondo per trattamento di quiescenza e obblighi simili	11.762			(3.531)	8.231
Fondo imposte	15.150	(67)	19.904	(1.865)	33.122
Fondo ristrutturazione industriale	1.141.751			(194.025)	947.726
Fondo ristrutturazione ex lege 448/98	16.049.112		32.624.493	(1.886.273)	46.787.332
Fondo per altri rischi ed oneri	3.272.042	(11.664)	395.762	(339.723)	3.316.417
TOTALE	**20.489.817**	**(11.731)**	**33.040.159**	**(2.425.417)**	**51.092.828**

Tali fondi sono così dettagliati:

Fondi per trattamento di quiescenza e obblighi simili

Valore al 31.12.1998	11.762
Utilizzi	(3.531)
Saldo al 31.12.1999	8.231

Tale fondo è costituito da:

Fondo Pensioni (art. 210 e segg. del DPR n. 1092/1973)

Trattasi di voce riconducibile alla Capogruppo riguardante la "gestione patrimoniale" del fondo ai sensi dell'art. 21 della legge 210/85. Nella tabella che segue sono indicati i movimenti del Fondo, raffrontati con quelli al 31 dicembre 1998.

Descrizione	31/12/1999	31/12/1998	Differenze
Patrimonio del Fondo all'inizio del periodo	1.246	1.246	0
Entrate			
- Ritenute al personale	568.955	591.348	(22.393)
- Contributi del datore di lavoro (*)	1.717.765	1.927.183	(209.418)
- Contributi da altri fondi ed Entrate diverse	51.018	67.834	(16.816)
- Contributi dello Stato da legge di bilancio	3.972.345	3.338.122	634.223
	6.310.083	5.924.487	385.596
Uscite			
- Pagamento pensioni	7.317.565	7.116.562	201.003
- Contributo del Fondo alle spese di gestione	36.436	35.580	856
	7.354.001	7.152.142	201.859
Sbilancio del periodo	(1.043.918)	(1.227.655)	183.737
Patrimonio del fondo alla fine del periodo	1.246	1.246	0

(*) compresi gli oneri per prepensionamenti

Lo "sbilancio" dell'esercizio del fondo, indicato nella tabella suesposta, è a carico del Tesoro e come tale è stato iscritto alla voce dell'attivo "Crediti verso altri".

La diminuzione dello sbilancio è dovuta al fatto che i fondi stanziati dallo Stato nel 1999 (5.200 miliardi contro i 5.000 del 1998) hanno consentito di coprire lo sbilancio 1998 e di destinare alla copertura del disavanzo 1999 un importo superiore all'aumento del disavanzo stesso. Infatti, il disavanzo del Fondo (prima dell'intervento statale) è aumentato di 451 miliardi, mentre l'erogazione statale, che è stato possibile destinare alla copertura del disavanzo 1999, è aumentata di 634 miliardi.

Come si è detto nella Sezione 3, nel 2000 il Fondo Pensioni sarà sostituito da un Fondo Speciale a gestione INPS, per cui – a partire da detto anno – il Fondo in questione non figurerà più nei bilanci della Capogruppo.

Altri fondi per trattamento di quiescenza e obblighi simili

Ammontano a 6.985 milioni e si riferiscono ai fondi costituiti dalle società Omniaexpress S.p.A. e SITA S.p.A., a titolo di fondo integrativo TFR e fondo per collocamento in quiescenza ai fini dell'incentivazione all'esodo anticipato del personale.

La diminuzione è dovuta all'utilizzo effettuato dalla società SITA S.p.A. per 3.531 milioni per fronteggiare oneri relativi a controversie con il personale sul T.F.R.

Fondo Imposte

Saldo al 31.12.1998	15.150
Incrementi	19.904
Utilizzi e altri movimenti	(1.932)
Saldo al 31.12.1999	33.122

Come già nel precedente esercizio, esiste un cospicuo contenzioso fiscale apertosi a seguito di contestazioni da parte della Guardia di Finanza e degli Uffici finanziari di cui, negli ultimi anni, le operazioni della Capogruppo sono state oggetto.

Sulla scorta dei pareri di volta in volta resi da autorevoli studi professionali tributari che hanno valutato generalmente infondate e/o illegittime tali contestazioni, la Capogruppo ha proposto tempestivamente ricorso avverso gli atti di accertamento notificati dagli Uffici finanziari ponendo in essere tutte le attività difensive del caso.

Detto contenzioso e la sua evoluzione nel corso del 1999 e nei primi mesi del 2000 viene nel seguito sintetizzato.

1. Come già riferito nei precedenti bilanci, nel dicembre 1996, 1997 e 1998, l'Ufficio IVA di Roma ha notificato avvisi di rettifica e provvedimenti di diniego per gli esercizi dal 1989 al 1993 che, unitamente a un precedente provvedimento di diniego per l'esercizio 1988, comportano una pretesa erariale di 14.720.000 milioni per IVA, interessi e sanzioni. I ricorsi presentati dalla Capogruppo per gli esercizi dal 1988 al 1992 sono stati accolti dalla Commissione Tributaria Provinciale con sentenza del 18 settembre 1998. Avverso tale sentenza l'Ufficio ha proposto appello ed il conseguente giudizio presso la Commissione Tributaria Regionale è tuttora pendente. Parimenti con la recente sentenza del 22 novembre 1999 è stato accolto il ricorso avverso l'avviso di rettifica ricevuto per l'esercizio 1993. Sono tuttora pendenti i termini per l'appello.

2. A seguito di un processo verbale di constatazione della Guardia di Finanza di Roma del 17 dicembre 1997, avente ad oggetto la fornitura a TAV S.p.A. - da parte della Capogruppo - delle progettazioni di massima ed esecutive ed altre operazioni inerenti il sistema Alta Velocità, l'Ufficio IVA di Roma ha emesso, a fine 1997, un avviso di rettifica (recante una pretesa erariale per IVA, sanzioni ed interessi di 177.638 milioni) relativamente all'esercizio 1992 e, nell'aprile 1999, un avviso di rettifica (recante una pretesa erariale complessiva di 6.818 milioni) relativamente all'esercizio 1995. Il ricorso della Capogruppo avverso il primo avviso di rettifica (IVA 1992) è stato accolto dalla Commissione Tributaria Provinciale di Roma con sentenza dell'8 giugno 1999 già passata in giudicato. Il secondo ricorso è tuttora pendente presso la Commissione Tributaria Provinciale.

3. A seguito dello stesso processo verbale di constatazione del 17 dicembre 1997 a fine 1998, il II Ufficio Distrettuale delle II.DD. di Roma ha notificato un "avviso di accertamento" riducendo la perdita dichiarata ai fini IRPEG e ILOR per il 1992 e rettificando, nel contempo, la base imponibile dell'imposta patrimoniale per lo stesso esercizio 1992, addivenendo ad una maggiore imposta di 996 milioni, oltre a sanzioni per 498 milioni. Il ricorso proposto dalla Capogruppo presso la Commissione Tributaria di Roma è tuttora pendente.

4. In data 26 aprile 1999 la Guardia di Finanza ha contestato, in particolare, la debenza degli interessi passivi, iscritti dalla Capogruppo, sul debito per pensioni verso il Tesoro, proponendo all'Ufficio Imposte riprese a tassazione di maggiore imponibile IRPEG/ILOR in ragione di 3.902.451 milioni per l'anno 1993 e 1.876.650 milioni per l'anno 1994, ed una maggiore imposta patrimoniale per 29.268 milioni per l'anno 1993 e 43.343 milioni per l'anno 1994.
   Il II Ufficio delle Imposte Dirette di Roma, sulla base di tale verbale della Guardia di Finanza, nonché del precedente del 17 dicembre 1997, ha notificato in data 10 novembre 1999 due avvisi di accertamento relativi all'anno 1993:
   - il primo, per IRPEG e ILOR, recante una pretesa complessiva di circa 797 miliardi, di cui 398,5 miliardi per imposte e 398,5 miliardi per sanzioni;
   - il secondo, per imposta patrimoniale, recante una pretesa complessiva di circa 33 miliardi, di cui 22 miliardi per maggiore imposta e 11 miliardi per sanzioni.

   Avverso entrambi gli avvisi è stato attivato il contenzioso presso le competenti Commissioni Tributarie.

Avuto riguardo al contenzioso sopra descritto, i professionisti interpellati, nei pareri da loro formulati, si sono espressi per l'infondatezza dei rilievi della Guardia di Finanza e quindi delle pretese erariali conseguenti.

Fa eccezione uno dei rilievi contenuti nell'accertamento per imposta patrimoniale del 1993, sul quale la Capogruppo non ha proposto ricorso. A fronte della conseguente pretesa ammontante a circa 15.000 milioni la Capogruppo pertanto ha effettuato apposito stanziamento al fondo imposte, come sopra evidenziato.

Attendendosi, anche sulla scorta dei pareri professionali ricevuti, che, con questa eccezione, il contenzioso sopradescritto abbia un esito favorevole per la Capogruppo e, in ciò, essendo confortati dalle sentenze ad oggi pronunciate dai competenti organi giudicanti, tutte favorevoli alla FS, non si è ritenuto di effettuare alcun ulteriore stanziamento in bilancio al riguardo.

Similari considerazioni sono state fatte per taluni paralleli contenziosi in essere a carico delle controllate TAV S.p.A. ed Italferr S.p.A., i cui amministratori hanno ritenuto che non esistessero, salvo che per marginali aspetti, i presupposti per effettuare stanziamenti in bilancio.

La voce include, infine, 1.436 milioni per imposte differite calcolate sulle rettifiche di consolidamento. Per quanto riguarda, invece, l'applicazione del nuovo principio contabile n. 25 "Il trattamento contabile delle imposte sul reddito" emanato dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri , si precisa che né la Capogruppo, né le società del Gruppo hanno provveduto ad effettuare accantonamenti per imposte differite, non sussistendone i presupposti.

Fondo ristrutturazione industriale

Tale fondo è stato costituito nel bilancio 1993 della Capogruppo, con apporti dello Stato di 3.500 miliardi, a fronte degli oneri di pari importo che nel piano di investimenti la Capogruppo si è impegnata a realizzare con il Contratto di Programma 1993. Negli esercizi successivi il Fondo è stato in larga parte utilizzato a fronte di detti oneri. L'utilizzo del fondo nel 1999 riflette quanto corrisposto ai dipendenti per incentivare l'esodo anticipato, nel quadro del processo di ristrutturazione a suo tempo avviato dalla Capogruppo.

Nella tabella sono riportate le movimentazioni registrate nell'esercizio 1999:

Saldo al 31.12.1998	1.141.751
Incrementi	
Utilizzi	(194.025)
Saldo al 31.12.1999	947.726

Fondo ristrutturazione ex lege 448/98

In attuazione di questa disposizione, e in conformità a quanto deliberato dall'Assemblea Ordinaria e Straordinaria del 14 giugno 1999, è stato costituito un Fondo ristrutturazione per 50.417 di cui 17.797 miliardi già riflessi nel bilancio al 31 dicembre 1998, nei limiti delle riserve esistenti e 32.625 miliardi stanziati nel corso dell'esercizio a fronte di pari diminuzione del capitale sociale e, marginalmente, di residue riserve.

A valere rispettivamente sull'esercizio 1998 e sull'esercizio 1999 tale fondo è stato utilizzato per 1.743 miliardi e 1.886 miliardi a fronte delle quote di ammortamento relative ai beni del ramo d'azienda Infrastruttura, in conformità delle modalità di utilizzo stabilite dall'Assemblea Ordinaria del 14 giugno e previa specifica autorizzazione delle Assemblee del 14 giugno e del 21 dicembre 1999.

Nella tabella che segue sono riportate le movimentazioni registrate nell'esercizio 1999.

Saldo al 31.12.1998	16.049.112
Incrementi	32.624.493
Utilizzi	(1.886.273)
Saldo al 31.12.1999	46.787.332

Fondo per altri rischi ed oneri

Descrizione	Saldo al 31/12/1998	Incrementi (1)	Utilizzi	Riduzione fondi eccedenti	Saldo al 31/12/1999
- Competenze al personale da definire	30.121	4.294	(3.875)		30.540
- Partite relative a crediti nei confronti del Tesoro:					
a) personale in mobilità c/o Enti pubblici territoriali	39.914				39.914
b) interessi gestione del fondo debiti pregressi	125.454				125.454
- T.F.R. ditte appaltate	18.350	1.460	(1.360)		18.450
- T.F.R. medici fiduciari	1.908	133	(268)		1.773
- Ristorni commerciali	13.929	4.477	(6.519)	(3.322)	8.565
- Adeguamento valore scorte	156.874	93.506	(36.506)		213.874
- Contenzioso nei confronti del personale e terzi	1.956.220	264.160	(176.193)	(8.201)	2.035.986
- Fondo sostituzione e smaltimento traverse	228.462		(10.960)		217.502
- Fondo decoibentazione rotabili	250.280		(69.922)		180.358
- Prestazioni continuative ex OPAFS in corso di definizione	5.310		(992)		4.318
- Decremento valore dei cespiti	302.959				302.959
- Fondo oneri partecipazioni	1.762	1.394	(986)		2.170
- Altri rischi minori	140.499	26.338	(32.142)	(141)	134.554
TOTALE	**3.272.042**	**395.762**	**(339.723)**	**(11.664)**	**3.316.417**

(1) Di cui 383.459 milioni per accantonamenti dell'esercizio e 12.303 milioni imputati ad altre voci di conto economico

Le voci che compongono le poste in esame sono riconducibili principalmente alla Capogruppo. Di seguito si riporta la natura dei fondi e le variazioni più significative.

Competenze al personale da definire

Il fondo è stato utilizzato per le somme liquidate nell'esercizio ed è stato incrementato per adeguarlo alle nuove esigenze.

- Personale in mobilità presso Enti pubblici territoriali

Il fondo è a fronte dei crediti iscritti dalla Capogruppo, in misura pari alle riduzioni delle somme dovute dallo Stato per Contratti di Programma e di Servizio Pubblico operate in corrispondenza degli oneri relativi al personale trasferito ad altri Enti della Pubblica Amministrazione.

Il fondo residuo rappresenta l'ammontare dei crediti tuttora iscritti in bilancio in base alla legge 448/98.

- Interessi relativi al Fondo Gestione Speciale del Debito

Si tratta di stanziamenti della Capogruppo a fronte dei crediti verso il Ministero del Tesoro per

interessi maturati per ritardati rimborsi dei crediti derivanti dall'ammortamento dei prestiti privi di decreti autorizzativi, a seguito del loro blocco attuato da parte della Corte dei Conti, successivamente superato.

Fondo adeguamento scorte

Il fondo, costituito sin dalla trasformazione dell'Azienda Autonoma statale in Ente pubblico e parzialmente utilizzato a tutto il 1999 per le svalutazioni che si sono rese necessarie , è stato incrementato nell'esercizio tenuto conto di quanto ritenuto necessario per far fronte alla presumibile perdita di valore dei materiali in giacenza a lenta movimentazione nel loro complesso.

Fondo relativo al contenzioso

Il fondo al 31.12.1999 si riferisce al contenzioso nei confronti del personale e di terzi.

Per il personale l'ammontare dei possibili oneri accantonati è da porre in relazione alle contestazioni in essere ed alle cause attivate presso le competenti Preture del Lavoro, riguardanti essenzialmente rivendicazioni economiche e di carriera, nonché il risarcimento dei danni subiti per contrazione di malattie professionali.

Si segnala, inoltre, che l'INPS, sulla base della presunta assoggettabilità al Fondo Pensioni Nazionale del personale della Capogruppo distaccato presso la controllata Italferr, ha in passato notificato alla controllata stessa un verbale di accertamento richiedendo la corresponsione dei relativi contributi spettanti. La consistenza del fondo in esame è ritenuta tale da coprire anche le eventuali passività che potessero derivare al Gruppo in relazione a ciò.

Per quanto riguarda i terzi trattasi essenzialmente di cause in corso verso i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso potenziale relativo a riserve avanzate dai fornitori.

Nell'utilizzo del fondo è compreso quello relativo al pagamento al personale dell'"integrativo bis" (33.973 milioni), sulla base di quanto stabilito nell'accordo tra la Capogruppo e le OO.SS. il 13.11.1995.

Il fondo è stato, poi, incrementato soprattutto a seguito di una revisione delle possibili soccombenze in controversie con il personale e con i terzi.

Ristorni commerciali

Si tratta di accantonamenti relativi a sconti concessi ai maggiori clienti del trasporto merci quando vengono raggiunti particolari livelli di volume di traffico e non ancora liquidati in via definitiva. Tali accantonamenti sono portati a diretta diminuzione dei prodotti del traffico.

Fondo sostituzione e smaltimento traverse

Come già indicato nei bilanci precedenti, sono stati rilevati difetti tecnici di costruzione in numerose traversine in cemento armato precompresso (fessurate sia sulla parte superiore che su quella inferiore) in passato acquistate con due serie di contratti, rispettivamente del 1984 e del 1991.

Il fondo, costituito dalla Capogruppo, è a fronte del prevedibile costo relativo alla completa sostituzione delle traversine, comprensivo dell'onere che, per esigenze di carattere ambientale, si prevede di dover sostenere per lo smaltimento di traversine e spezzoni di legno, residuati a seguito di interventi di rinnovamento delle linee, in giacenza presso svariati magazzini periferici, non più utilizzabili nell'uso originario e considerati "rifiuto tossico e nocivo".

Nel corso degli anni dal 1994 al 1999 tale fondo è stato parzialmente utilizzato per far fronte agli oneri in questione.

Fondo decoibentazione rotabili

Il fondo è stato costituito dalla Capogruppo a fronte degli oneri previsti per la decoibentazione da amianto del materiale rotabile ai sensi della normativa di legge e nel 1996 e nel 1998 è stato incrementato rispettivamente a seguito di più restrittive normative nel frattempo intervenute e di un aggiornamento delle stime degli oneri rivenienti dal completamento del programma di decoibentazione.

Nell'esercizio 1999 il fondo è stato utilizzato per le spese sostenute per tale decoibentazione.

Fondo decremento valore dei cespiti

Il fondo, costituito nell'esercizio 1996 dalla Capogruppo, a fronte di possibili minusvalenze su cespiti già in esercizio o in corso di costruzione è ritenuto necessario per far fronte a prevedibili svalutazioni la cui validità è tuttora in corso di verifica.

Altri fondi per rischi minori

Trattasi di fondi per rischi ed oneri di natura residuale.

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Consistenza del fondo al 31.12.1998	6.708.232
Incrementi (accantonamenti e rivalutazioni)	610.048
Diminuzioni	(589.000)
Altre variazioni	1.155
Consistenza del fondo al 31.12.1999	6.730.435

La voce accoglie sia il trattamento di fine rapporto riguardante il personale delle società consolidate e della Capogruppo (1.743.016 milioni), sia il fondo indennità di buonuscita, assimilabile al trattamento di fine rapporto, riferito al solo personale della Capogruppo (4.987.419 milioni).

Si tratta del fondo derivante dalla chiusura dell'OPAFS (comma 43 dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 1993, n. 537), l'Ente pubblico preposto al pagamento della *"indennità di buonuscita"* in favore del personale ferroviario. Tale fondo riflette il debito nei confronti dei dipendenti FS maturato per il periodo di lavoro prestato a tutto il 31.12.1995. Con il passaggio del personale al regime TFR il suddetto fondo è soggetto alla sola rivalutazione calcolata in analogia a quanto previsto per il TFR ed in base agli accordi con le OO.SS.

Debiti

Valore al 31.12.1999	13.924.069
Valore al 31.12.1998	12.278.143
Aumento (Diminuzione)	1.645.926

Debiti: obbligazionari, verso banche e verso altri finanziatori

L'analisi della voce è la seguente:

TIPOLOGIA DI DEBITI	31 dicembre 1999			31 dicembre 1998			Differenze		
	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale debiti	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale debiti	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale
Prestiti obbligazionari	0	0	0	800	0	800	(800)	0	(800)
Debiti verso Banche	1.121.802	2.365.477	3.487.279	1.828.019	0	1.828.019	(706.217)	2.365.477	1.659.260
Debiti verso altri finanziatori									
- Anticipazioni Cassa DD.PP.	155.592	92.240	247.832	138.166	118.054	256.220	17.426	(25.814)	(8.388)
- Altri finanziatori	96.601	1.052	97.653	100.706	406	101.112	(4.105)	646	(3.459)
	252.193	93.292	345.485	238.872	118.460	357.332	13.321	(25.168)	(11.847)
TOTALE	**1.373.995**	**2.458.769**	**3.832.764**	**2.067.691**	**118.460**	**2.186.151**	**(693.696)**	**2.340.309**	**1.646.613**

L'incremento nella voce "Debiti verso banche" è dovuto, essenzialmente, alla maggiore esposizione debitoria verso istituti finanziari da parte della controllata TAV S.p.A. (1.655.907 milioni).

Acconti

La voce ammonta a 105.150 milioni, con un aumento di 2.306 milioni rispetto al 31 dicembre 1998, dovuto all'effetto differenziale tra l'incremento fatto registrare dalle società Metropolis S.p.A. (2.077 milioni), SIT S.r.l. (3.300 milioni) e Romaduemila S.p.A. (5560 milioni) ed il decremento della Capogruppo (8.152 milioni).

Debiti verso fornitori

L'analisi di tale voce è la seguente:

Descrizione	31 dicembre 1999			31 dicembre 1998			Differenze		
	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale debiti	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale debiti	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale
Fornitori ordinari	3.565.218	0	3.565.218	3.165.182	0	3.165.182	400.036	0	400.036

La variazione in aumento è dovuta all'effetto differenziale tra i maggiori costi sostenuti per gli acquisti di materie prime, sussidiarie e di consumo e per servizi della Capogruppo (478.788 milioni) e delle controllate Grandi Stazioni S.p.A. (38.886 milioni) e SITA S.p.A. (20.175 milioni), all'inclusione nell'area di consolidamento delle società Serfer S.r.l. (13.974 milioni) e Ferport S.r.l. (11.895 milioni) e ai minori debiti verso fornitori ed appaltatori fatti registrare dalle società Metropolis S.p.A. (13.508 milioni), Fercredit S.p.A. (23.092 milioni) e TAV S.p.A. (138.561 milioni)

Debiti verso imprese controllate

I debiti verso le società controllate si compongono come segue:

Descrizione	31 dicembre 1999			31 dicembre 1998			Differenze		
	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale debiti	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale debiti	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale
EFESO S.p.A. - in liquidazione	4.340	0	4.340	1.059	0	1.059	3.281	0	3.281
OMNIALOGISTICA S.r.l. (già Omniaexpress Sardegna - in liquidazione)	0	0	0	41	0	41	(41)	0	(41)
SAP S.r.l. - in liquidazione	1.686	0	1.686	1.114	0	1.114	572	0	572
TOTALE	**6.026**	**0**	**6.026**	**2.214**	**0**	**2.214**	**3.812**	**0**	**3.812**

I debiti verso le imprese controllate sono per la maggior parte da attribuire a rapporti di natura commerciale.

Debiti verso imprese collegate

Descrizione	31 dicembre 1999			31 dicembre 1998			Differenze		
	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale debiti	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale debiti	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale
Imprese collegate	187.396	0	187.396	165.222	0	165.222	22.174	0	22.174

I debiti verso imprese collegate scaturiscono essenzialmente da rapporti di natura commerciale; quelli di importo più significativo riguardano le società T.S.F. S.p.A. (157.307 milioni), Ferrovie Nord Milano S.p.A. (13.500 milioni), Viaggi e Turismo Marozzi S.r.l. (4.148 milioni), Cisalpino A.G. (2.885 milioni), Isfort S.p.A. (2.304 milioni), Proger S.r.l. (2.150 milioni), e Cemat S.p.A. (1.876 milioni).

Debiti tributari

Descrizione	31 dicembre 1999			31 dicembre 1998			Differenze		
	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale debiti	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale debiti	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale
Debiti tributari	406.066	0	406.066	1.779.922	0	1.779.922	(1.373.856)	0	(1.373.856)

Di seguito si fornisce il dettaglio di tali debiti al 31.12.1999.

Debiti tributari	31/12/99	31/12/98	Differenze
Erario per IRPEG	5.082	9.637	(4.555)
Erario per ILOR	47	0	47
Erario per IVA	6.554	6.671	(117)
Erario per ritenute alla fonte	264.736	303.239	(38.503)
Erario per imposta patrimoniale	122.193	1.274.517	(1.152.324)
Erario per IRAP	4.852	175.238	(170.386)
Altri debiti verso l'Erario	2.602	10.620	(8.018)
TOTALE	**406.066**	**1.779.922**	**(1.373.856)**

Il decremento del debito per imposta patrimoniale, riferibile esclusivamente alla Capogruppo, deriva dalla somma algebrica delle seguenti componenti:

- incrementi per 70.391 milioni, per l'imputazione della quota di interessi di rateazione di competenza dell'esercizio, relativo alla definizione del carico tributario 1992/1995;
- decrementi per 1.222.715 milioni, per il pagamento delle cinque rate (febbraio, aprile, giugno, settembre, novembre) scadute nel 1999 e concernenti il debito per gli anni 1992/1995.

Tale debito è stato iscritto nei precedenti esercizi a seguito degli accertamenti ricevuti dagli Uffici Finanziari per imposta patrimoniale per gli esercizi dal 1992 al 1995 e relativi interessi.

Come già al 31 dicembre 1998 il debito non comprende l'imposta relativa ai primi 8 mesi del 1992, ammontante a 546 miliardi, inclusi interessi, che, pur se richiesta dall'Amministrazione in sede di liquidazione del tributo, è ritenuta non dovuta e per la quale, come già riferito nel bilancio 1998, è stato richiesto lo sgravio.

Benché sia prossima la scadenza dell'ultima rata del debito quale è stato liquidato dall'Amministrazione Finanziaria, questa non si è pronunciata sulla suddetta istanza di sgravio.

Sulla scorta del parere pro-veritate richiesto ad autorevole studio Professionale Tributario, non si è comunque ritenuto di effettuare alcuno stanziamento in bilancio per l'imposta relativa ai primi 8 mesi del 1992 considerato che, pur in mancanza di sgravio, detta imposta verrebbe richiesta a rimborso con elevate probabilità di successo in sede di contenzioso.

Ciò tenuto anche conto di analoghe pronunce giurisprudenziali, nonché della disparità di trattamento tra l'Ente FS e l'Ente Poste, quest'ultimo esentato dall'imposta.

Il debito per IRAP subisce un notevole decremento in quanto la Capogruppo, a fronte di una imposta di competenza pari a circa 280.000 milioni, ha effettuato, nel 1999, versamenti in acconto per 323.290 milioni, con un credito residuo di 43.290 milioni.

La voce comprende, inoltre, le ritenute operate nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi in qualità di sostituto di imposta (264.736 milioni) da versare all'Erario e i debiti per imposte sul reddito (5.082 milioni).

Per una più completa informativa si fa presente che, nel 1999, la Capogruppo ha riclassificato in questa voce i debiti per il bollo virtuale, precedentemente ricompresi dei "Crediti verso altri". Per omogeneità, ai fini della comparazione dei rispettivi valori, analoga riclassifica è stata operata anche per l'esercizio 1998.

Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale

Descrizione	31 dicembre 1999			31 dicembre 1998			Differenze		
	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale debiti	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale debiti	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale
Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale	468.256	0	468.256	483.503	0	483.503	(15.247)	0	(15.247)

La voce accoglie, oltre alle ritenute a carico del personale ed ai contributi a carico del datore di lavoro rimasti da versare al 31 dicembre 1999, anche l'ammontare dei contributi calcolati sulle competenze al personale accertate, ma non ancora liquidate.

Il decremento, invece, dei debiti nei confronti dell'INAIL e dell'IPSEMA è dovuto al versamento delle rate di ammortamento rimborsate nell'esercizio 1999 sui debiti residui derivanti dal trasferimento dal 1° gennaio 1996 ai suddetti istituti delle competenze assicurative in precedenza assolte dalla Capogruppo.

Per una più completa informativa, si fa presente che la Capogruppo ha riclassificato da questa voce a "Crediti verso altri" i crediti per maggiori contributi verso INAIL e IPSEMA. Per omogeneità, ai fini della comparazione dei rispettivi valori, analoga riclassifica è stata operata anche per l'esercizio 1998.

Di seguito si fornisce il dettaglio di tali debiti al 31.12.1999.

Dettaglio	31/12/99	31/12/98	Differenze
I.N.P.S.	12.000	23.000	(11.000)
S.S.N.	0	14	(14)
I.N.P.D.A.I.	2.310	1.914	396
PREVINDAI	2.133	2.195	(62)
E.N.P.A.M.	130	169	(39)
INAIL	308.701	315.346	(6.645)
IPSEMA	4.246	4.900	(654)
Debiti per contributi previdenz. su compet. da liquidare	130.824	135.675	(4.851)
Altri Istituti	7.912	290	7.622
TOTALE	**468.256**	**483.503**	**(15.247)**

Altri debiti

Descrizione	31 dicembre 1999			31 dicembre 1998			Differenze		
	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale debiti	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale debiti	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale
Altri debiti	5.352.977	216	5.353.193	4.393.105	0	4.393.105	959.872	216	960.088

Di seguito si fornisce il dettaglio di tali debiti al 31.12.1999.

Dettaglio	31/12/99	31/12/98	Differenze
Debiti verso il personale	1.476.900	1.374.519	102.381
Debiti verso ferrovie estere	169.046	231.575	(62.529)
Debiti verso il Tesoro per pagamento pensioni	2.623.048	1.713.548	909.500
Depositi cauzionali	35.981	37.862	(1.881)
Debiti verso pubbliche amministrazioni	22.639	8.974	13.665
Debiti verso Fondo pensioni per prepensionamenti L. 141/90	195.481	402.880	(207.399)
Compensi organi sociali	1.719	770	949
Altre imprese partecipate	223.102	226.014	(2.912)
Altri debiti	605.277	396.963	208.314
TOTALE	**5.353.193**	**4.393.105**	**960.088**

L'incremento della voce è essenzialmente attribuibile all'aumento dei debiti della Capogruppo verso il Tesoro per il pagamento delle pensioni (909.500 milioni). I debiti verso il Tesoro per pagamento pensioni sono esposti al netto di partite di credito relative alla parifica pensioni di esercizi precedenti (54.140 milioni). L'ammontare delle ritenute e dei contributi da versare al 31.12.1999 è di 293.770 milioni; il restante debito verrà in gran parte assolto con la liquidazione dei crediti per disavanzo Fondo Pensioni iscritti all'attivo.

I debiti per prepensionamenti, ai sensi della legge 141/1990, sono relativi agli oneri per contributi straordinari al Fondo Pensioni, prelevati dal Fondo ristrutturazione industriale all'atto del prepensionamento e da riversare, alla loro maturazione, alla gestione del fondo medesimo.

Il debito verso il personale è relativo ad accertamento di costi per competenze maturate nel periodo e non ancora liquidate e l'ammontare delle ferie maturate e non godute al 31 dicembre 1999.

Ratei e Risconti Passivi

La posta ammonta a 240.209 milioni con un decremento rispetto all'esercizio 1998 di 317.293 milioni. Il dettaglio della voce è il seguente:

Dettaglio	31/12/99	31/12/98	Differenze
Affitti passivi	159	1	158
Interessi passivi	46.372	345	46.027
Affitti attivi	28.784	596	28.188
Canoni concessioni attivi	75	0	75
Ferie, oneri ed altre competenze	2.066	1.540	526
Altri ratei passivi	279	11.048	(10.769)
Altri risconti passivi	162.474	543.972	(381.498)
TOTALE	**240.209**	**557.502**	**(317.293)**

I ratei per interessi passivi sono relativi agli interessi sui prestiti a medio lungo termine maturati nell'esercizio e non ancora liquidati e agli interessi sui debiti verso l'INAIL e l'IPSEMA della Capogruppo, nonché agli interessi maturati sui finanziamenti accesi dalla TAV.

Le variazioni nell'ambito dei risconti passivi sono attribuibili:

- all'incremento dei risconti sui canoni di locazione per ricavi di competenza di esercizi futuri delle controllate Metropolis S.p.A. e Grandi Stazioni S.p.A.;
- al decremento nell'ambito degli "Altri risconti passivi" dovuto ai contributi ricevuti in conto impianti che, come indicato nella Sezione 3, al 31 dicembre 1998 erano classificati quali risconti passivi, mentre dal 1999 vengono portati a riduzione dei costi sostenuti per gli impianti medesimi.

Conti d'ordine

I conti d'ordine comprendono principalmente:

- il valore d'acquisto del materiale rotabile di proprietà Eurofima, che sarà trasferito alla Capogruppo all'atto dell'estinzione dei relativi mutui, per 3.669.002 milioni (4.581.359 milioni nel 1998);
- l'ammontare degli impegni per 6.679.244 milioni (5.544.229 milioni nel 1998), riconducibile essenzialmente alla società TAV S.p.A.;
- l'ammontare dei rischi per garanzie prestate per 722.214 milioni (672.296 milioni nel 1998);
- gli investimenti da realizzare da parte della Capogruppo, previsti dal Contratto di Programma con lo Stato o da specifica normativa, per 35.850.065 milioni, di cui: 35.349.982 milioni per investimenti, 500.083 milioni da destinare alla ristrutturazione industriale. In particolare, gli investimenti da realizzare includono l'importo residuo per il mantenimento in efficienza infrastruttura a seguito del venir meno di una specifica fonte di finanziamento; ai fini della comparabilità dei valori, si è provveduto a riclassificare l'importo del mantenimento in efficienza relativo all'esercizio precedente. La copertura finanziaria dei suddetti investimenti si realizza per 9.977.065 milioni con fondi già provveduti e per 25.873.000 milioni con fondi da provvedere;
- il valore del fondo di solidarietà per 35.052 milioni (34.673 milioni nel 1998);
- gli aumenti di capitale e le altre fonti di finanziamento di investimenti stabiliti da disposizioni di legge, relativi alla Capogruppo, per 12.800.000 milioni. Le disposizioni in parola non stabiliscono il dettaglio degli impieghi di tali fondi;
- l'ammontare dei debiti imputati al Ministero del Tesoro, ai sensi della legge n. 662/96, valorizzati al cambio del 31.12.1999 per 25.668.233 milioni (27.996.619 milioni nel 1998);
- il valore nozionale delle operazioni finanziarie di copertura, nell'ambito della gestione dei predetti debiti, ai sensi del Decreto del Ministro del Tesoro del 21.3.1997, in essere al 31.12.1999 per 3.500.000 milioni (swap a copertura prestiti obbligazionari e opzioni su tassi interessi).

CONTO ECONOMICO

Nei prospetti che seguono vengono analizzati i ricavi e i costi dell'esercizio 1999 raffrontati con l'analogo periodo dell'esercizio precedente.

A) VALORE DELLA PRODUZIONE

Valore al 31.12.1999	15.308.186
Valore al 31.12.1998	16.072.319
Aumento (diminuzione)	(764.133)

Descrizione	1999	1998	Differenze
Ricavi vendite e prestazioni	8.657.812	8.555.034	102.778
Variazioni rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e prodotti finiti	0	696	(696)
Variazione lavori in corso su ordinazione	48.584	(3.842)	52.426
Incrementi immobilizzazioni per lavori interni	1.515.542	1.262.331	253.211
Altri ricavi e proventi	5.086.248	6.258.100	(1.171.852)
TOTALE	**15.308.186**	**16.072.319**	**(764.133)**

Il dettaglio delle variazioni verificatesi nel "Valore della produzione" è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

Descrizione	1999	1998	Differenze
Prodotti del traffico viaggiatori			
Clientela ordinaria:			
-Traffico interno	3.336.556	3.198.795	137.761
-Traffico internazionale	392.266	375.772	16.494
- Rimborsi	0	(1)	1
	3.728.822	3.574.566	154.256
Contratti di servizio pubblico con Enti pubblici territoriali	12.647	13.641	(994)
Totale ricavi viaggiatori	**3.741.469**	**3.588.207**	**153.262**
Prodotti del traffico merci			
Clientela ordinaria:			
-Traffico interno	656.932	610.701	46.231
-Traffico internazionale	688.247	785.801	(97.554)
-Rimborsi	(6.284)	(8.837)	2.553
	1.338.895	1.387.665	(48.770)
Trasporti postali	15.153	86.382	(71.229)
Totale ricavi merci	**1.354.048**	**1.474.047**	**(119.999)**
Contratto di servizio pubblico con lo Stato	**2.927.400**	**2.924.300**	**3.100**
Totale prodotti del traffico	**8.022.917**	**7.986.554**	**36.363**
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	**634.895**	**568.480**	**66.415**
TOTALE	**8.657.812**	**8.555.034**	**102.778**

L'incremento registrato nei prodotti del traffico viaggiatori, riconducibile principalmente alla Capogruppo, è dovuto alla forte espansione della domanda viaggiatori sui treni Eurostar, in quanto l'orientamento della clientela verso servizi più pregiati ha più che compensato la flessione della domanda dell'1,4%.

Anche nel trasporto regionale si è registrato un incremento dei ricavi attribuibile all'aumento della domanda soprattutto nelle aree metropolitane.

I ricavi viaggiatori sono comprensivi dei contributi per contratti di Servizio Pubblico con gli Enti Locali direttamente attribuibili al segmento del trasporto regionale.

Per quanto riguarda invece il traffico merci, questo settore ha registrato un decremento, riconducibile anch'esso alla Capogruppo, dovuto sia alla contrazione delle tonnellate km trasportate - in

conseguenza della dinamica dei flussi import/export -, sia alla contrazione dei ricavi postali derivante dalla conclusione del contratto per il trasporto degli effetti postali.

Come nel precedente esercizio, in pendenza del rinnovo del Contratto di Servizio Pubblico e delle rinegoziazioni del Contratto di Programma, i relativi contributi dello Stato sono stati contabilizzati nella misura degli stanziamenti previsti dal Bilancio dello Stato e dalla Legge Finanziaria

Per quanto riguarda gli altri ricavi delle vendite e delle prestazioni l'incremento è dovuto principalmente:

- ai maggiori ricavi realizzati da Metropolis S.p.A. determinati dalla cessione da parte della Capogruppo, per la gestione diretta, di un consistente numero di contratti di locazione;
- ai maggiori ricavi realizzati da Grandi Stazioni S.p.A. determinati principalmente dallo sviluppo della gestione attiva dei complessi di stazione, con l'apertura delle nuove aree ristrutturate nel complesso di Roma Termini e l'avvio della gestione attività sulle altre grandi stazioni affidate nel 1999;
- alle variazioni dell'area di consolidamento a seguito dell'inclusione di Serfer S.r.l. e Ferport S.r.l. e all'uscita di Alom S.r.l. e di Interporto di Vado S.c.p.A..

Variazione lavori in corso su ordinazione

L'incremento della voce di 52.426 milioni, attribuibile essenzialmente alla Capogruppo, è dovuto alle rimanenze di lavori in corso per il Giubileo (33.111 milioni) e per il Passante di Torino (15.856 milioni).

Incremento delle immobilizzazioni per lavori interni

La voce passa da 1.262.331 milioni a 1.515.542 milioni con un aumento di 253.211 milioni.

Gli incrementi più significativi riguardano la Capogruppo per lavori di manutenzione ciclica ai rotabili (100.495 milioni), la società TAV S.p.A. (58.200 milioni) e la società Italferr S.p.A. (9.746 milioni).

Altri ricavi e proventi

Descrizione	1999	1998	Differenze
Contributi in conto esercizio dallo Stato, U.E. ed altri			
Ai sensi dei Regolamenti CEE	2.770.000	3.275.700	(505.700)
Altri	242.071	213.557	28.514
	3.012.071	**3.489.257**	**(477.186)**
Utilizzo fondo ristrutturazione ex lege 448/98	**1.886.274**	**1.743.159**	**143.115**
Altri ricavi e proventi			
Proventi immobiliari	75.256	828.283	(753.027)
Altri proventi	77.203	158.831	(81.628)
Plusvalenze gestione caratteristica	35.444	38.570	(3.126)
	187.903	**1.025.684**	**(837.781)**
TOTALE	**5.086.248**	**6.258.100**	**(1.171.852)**

L'incremento registrato nella voce "Altri contributi", riconducibile essenzialmente alla Capogruppo, deriva dal fatto che, nel corso del 1999, sono state stipulate tra le Direzioni della Divisione Trasporto Regionale e le Amministrazioni territoriali delle convenzioni che riconoscono contributi in conto esercizio a favore della Capogruppo, a fronte, prevalentemente, della manutenzione dei rotabili adibiti al trasporto metropolitano e regionale.

La diminuzione della voce "Proventi immobiliari", riconducibile essenzialmente alla Capogruppo, è dovuta al fatto che nell'esercizio 1998 erano stati iscritti ricavi per 720.000 milioni, derivanti dalla concessione alla società Infostrada del diritto di passaggio sul sedime ferroviario per l'installazione di cavi, antenne, ecc..

L'"Utilizzo del fondo ristrutturazione ex lege 448/98", autorizzato dall'assemblea del 21.12.1999 è stato determinato in misura pari agli ammortamenti dei beni attribuibili al gestore dell'infrastruttura.

Si segnala, inoltre, che nel corso dell'esercizio 1999, la Capogruppo ha ceduto a Metropolis S.p.A. un consistente numero di contratti di locazione e ha stipulato con Grandi Stazioni un contratto per la gestione degli spazi di stazione. Pertanto, i ricavi relativi ai suddetti proventi immobiliari, iscritti nel 1998 nella voce "Altri ricavi e proventi", sono esposti, nel 1999 nella voce "Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni".

B) COSTI DELLA PRODUZIONE

Valore al 31.12.1999	17.993.518
Valore al 31.12.1998	18.107.598
Aumento (diminuzione)	(114.080)

Descrizione	1999	1998	Differenze
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	1.377.340	1.316.597	60.743
Servizi	2.780.416	2.570.533	209.883
Godimento di beni di terzi	226.149	260.953	(34.804)
Personale:			
- salari e stipendi	6.834.472	6.933.338	(98.866)
- oneri sociali	1.720.130	1.724.404	(4.274)
- trattamento di fine rapporto	610.048	616.078	(6.030)
- altri costi	15.341	20.842	(5.501)
	9.179.991	**9.294.662**	**(114.671)**
Ammortamenti e svalutazioni:			
- immobilizzazioni immateriali	93.082	86.094	6.988
- immobilizzazioni materiali	3.552.661	3.338.842	213.819
- altre svalutazioni delle immobilizzazioni	89.621	343.959	(254.338)
- svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	115.157	49.449	65.708
	3.850.521	**3.818.344**	**32.177**
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(27.449)	39.135	(66.584)
Accantonamenti per rischi	379.557	471.099	(91.542)
Altri accantonamenti	18.902	130.039	(111.137)
Oneri diversi di gestione	208.091	206.236	1.855
Totale costi della produzione	**17.993.518**	**18.107.598**	**(114.080)**

Il dettaglio delle variazioni verificatesi nei costi della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

Descrizione	1999	1998	Differenze
Acquisto di materiali	1.131.218	1.053.530	77.688
Energia elettrica per la trazione dei treni	169.651	193.188	(23.537)
Illuminazione e forza motrice	76.471	69.879	6.592
TOTALE	**1.377.340**	**1.316.597**	**60.743**

La voce mostra un saldo di 1.377.340 milioni con un incremento, rispetto all'esercizio 1998, di 60.743 milioni, attribuibile:

- all'incremento della voce "Acquisto di materiali" dovuto sia al maggior volume degli acquisti effettuati dalla Capogruppo, connesso all'aumento dell'attività produttiva soprattutto nel settore degli investimenti, sia all'aumento dei prezzi (90.710 milioni);
- al decremento, sempre alla voce "Acquisto di materiali", derivante dall'uscita dall'area di consolidamento delle società Metrotipo S.p.A. e P.R.M. Industriale S.p.A.;
- ai minori costi per "Energia elettrica per la trazione dei treni", derivanti, in parte, da una più efficiente gestione della rete elettrica in alta tensione ed, in parte, da una riduzione del traffico.

Costi per servizi

Descrizione	1999	1998	Differenze
Pulizia, servizi sostitutivi, trasporti ed altri servizi appaltati	1.053.849	912.824	141.025
Manutenzioni e riparazioni	400.773	411.826	(11.053)
Concorsi e compensi ad altre ferrovie	88.868	93.086	(4.218)
Consulenze e prestazioni professionali	127.003	152.154	(25.151)
Prestazioni personale in prestito	14.240	1.975	12.265
Utenze	115.734	93.677	22.057
Premi assicurativi	72.512	69.089	3.423
Spese postali e postelegrafoniche	5.835	5.496	339
Software	193.052	166.934	26.118
Carrozze letto e ristorazione	114.239	109.194	5.045
Servizi a bordo delle navi traghetto	42.012	43.758	(1.746)
Provvigioni	96.137	100.076	(3.939)
Pubblicita' e marketing	40.689	23.889	16.800
Prestazioni Genio ferrovieri	24.432	15.498	8.934
Prestazioni Polfer	8.044	6.863	1.181
Compensi organi sociali	6.137	4.416	1.721
Istruzione professionale	15.271	17.280	(2.009)
Buoni pasto e mense	125.763	116.291	9.472
Viaggi e soggiorno	32.047	26.184	5.863
Altre prestazioni di terzi	203.779	200.023	3.756
TOTALE	**2.780.416**	**2.570.533**	**209.883**

I costi per servizi sono aumentati di 209.883 milioni.

Le variazioni più significative, riconducibili alla Capogruppo, riguardano le seguenti voci:

- costi per "Pulizia, servizi sostitutivi, trasporti ed altri servizi appaltati" che registrano un incremento dovuto ai servizi e lavori appaltati per conto di terzi. Tale voce, infatti, nel 1999 include costi per lavori eseguiti per conto della TAV sulla Direttissima, sul Nodo di Bologna e su quello di Milano (55.194 milioni), costi per lavori eseguiti per conto del Comune di Roma nell'ambito degli interventi previsti dalla Legge per il finanziamento delle opere per il Giubileo (33.111 milioni) e costi per lavori eseguiti per conto del Comune di Torino (15.856 milioni);
- costi per "Software" che registrano un incremento di 23.724 milioni, dovuti ai maggiori servizi prestati dalla società TSF S.p.A per la gestione e manutenzione dei sistemi informatici della Società;
- costi per "Utenze" che presentano un incremento dovuto all'aumento delle tariffe applicate (17.786 milioni);
- costi per "Pubblicità e marketing" il cui aumento è attribuibile ai costi per la campagna informativa sulla divisionalizzazione condotta nel corso del 1999 (17.267 milioni).

Per quanto riguarda invece la voce "Consulenze e prestazioni professionali", la diminuzione è attribuibile all'effetto differenziale tra i maggiori e i minori costi sostenuti, rispettivamente, dalle società Romaduemila S.p.A. e Italferr S.p.A. relativi a studi e progettazioni.

Al fine di rendere comparabili i dati dell'esercizio 1999 con quelli dell'esercizio precedente, prestazioni diverse per 66.943 milioni della Capogruppo, che nel 1998 erano incluse nella voce "Pulizia, servizi sostitutivi, trasporti ed altri servizi appaltati", sono state riclassificate alla voce "Altre prestazioni".

Godimento beni di terzi

La voce passa da 260.953 milioni a 226.149 milioni, con un decremento 34.804 di milioni, riconducibile alla Capogruppo.

La variazione di maggiore entità riguarda la diminuzione dei costi della Capogruppo per noli di materiale rotabile ferroviario (30.338 milioni), dovuta alla razionalizzazione dei tempi di permanenza del materiale rotabile di vettori esteri sulle linee italiane.

Personale

Descrizione	1999	1998	Differenze
Salari e stipendi	6.834.472	6.933.338	(98.866)
Oneri sociali	1.720.130	1.724.404	(4.274)
Trattamento di fine rapporto	610.048	616.078	(6.030)
Altri costi	15.341	20.842	(5.501)
TOTALE	**9.179.991**	**9.294.662**	**(114.671)**

I costi di personale passano da 9.294.662 milioni del 1998 a 9.179.991 milioni del 1999.

La variazione dipende principalmente dalla riduzione dell'organico della Capogruppo (4.717 unità tra il 31 dicembre 1998 e il 31 dicembre 1999), che ha comportato una diminuzione del costo del lavoro di 149.487 milioni, in parte assorbito dagli aumenti fatti registrare dalle società Italferr S.p.A. (14.417 milioni), Sita S.p.A. (7.957 milioni) e TAV S.p.A. (1.345 milioni) per incremento degli organici e miglioramenti contrattuali, nonché dall'effetto negativo derivante dalle variazioni dell'area di consolidamento (10.864 milioni).

Ammortamenti e svalutazioni

Descrizione	1999	1998	Differenze
Immobilizzazioni immateriali	93.082	86.094	6.988
Immobilizzazioni materiali	3.552.661	3.338.842	213.819
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	89.621	343.959	(254.338)
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	115.157	49.449	65.708
TOTALE	**3.850.521**	**3.818.344**	**32.177**

Gli ammortamenti sono stati calcolati sulla base delle relative consistenze dei cespiti.

Le aliquote di ammortamento applicate alle immobilizzazioni immateriali sono in linea generale del 20%, mentre le aliquote utilizzate per l'ammortamento delle immobilizzazioni materiali sono indicate nella Tabella 2 relativa ai Fondi ammortamento delle immobilizzazioni materiali.

L'incremento della posta ammortamenti, riconducibile alla Capogruppo, è dovuto principalmente:

- per 143.578 milioni agli ammortamenti dell'infrastruttura ferroviaria. Infatti nel corso dell'esercizio si è avuto un incremento degli investimenti (sistemazione principali nodi ferroviari, raddoppio delle linee e realizzazione di impianti tecnologici per il miglioramento della qualità del servizio e dei livelli di sicurezza della circolazione);
- per 66.933 milioni agli ammortamenti del materiale rotabile, anch'essi dovuti all'entrata in esercizio di nuovi rotabili, parte dei quali adibiti al potenziamento del servizio metropolitano.

La voce "Altre svalutazioni delle immobilizzazioni" è riconducibile anch'essa alla Capogruppo (89.477 milioni) per svalutazioni di materiale rotabile dovute ad incidenti ferroviari (16.500 milioni) e per svalutazione delle immobilizzazioni in corso descritte nel commento alle stesse (72.977 milioni).

La "Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide" è riferibile per 100.425 milioni alla Capogruppo, con un incremento, rispetto al 1998, di 64.327 milioni. La trasformazione organizzativa conseguente al processo di divisionalizzazione ha comportato, tra le altre cose, l'attribuzione alle Divisioni della responsabilità sull'intero ciclo attivo. Questa circostanza, unita alla disponibilità di maggiori strumenti di analisi dello scaduto, connessi all'introduzione del nuovo sistema informativo-contabile, ha consentito alle Divisioni una più approfondita valutazione del grado di inesigibilità dei crediti verso la clientela e dei crediti non commerciali. Il conseguente adeguamento del fondo svalutazione crediti ha comportato maggiori accantonamenti rispetto all'esercizio precedente.

Accantonamenti per rischi

Descrizione	1999	1998	Differenze
Accantonamenti per rischi			
- Adeguamento valore scorte	93.506	0	93.506
- Contenzioso nei confronti del personale e dei terzi	262.660	431.334	(168.674)
- Altri rischi	23.391	39.765	(16.374)
Totale	379.557	471.099	(91.542)
Altri accantonamenti			
- Contenzioso	1.500	0	1.500
- Decoibentazione rotabili dall'amianto	0	112.000	(112.000)
- Oneri su partecipazioni	1.394	69	1.325
- Altri	16.008	17.970	(1.962)
Totale	18.902	130.039	(112.637)
Totale accantonamenti per rischi ed oneri	**398.459**	**601.138**	**(204.179)**

L'accantonamento al fondo rischi per il contenzioso, riconducibile alla Capogruppo, tiene conto della stima delle passività potenziali nei confronti del personale e dei terzi, sia a fronte di cause pendenti, sia a fronte di vertenze non ancora scaturite in contenzioso giudiziale.

La voce "Altri rischi" comprende l'accantonamento per 15.000 milioni, effettuato dalla Capogruppo, per fronteggiare passività potenziali derivanti dal possibile rischio di soccombenza in giudizio, riguardo alla vertenza relativa all'imposta patrimoniale, di cui si è trattato nel commento alla voce "Fondo imposte".

L'accantonamento al fondo "Adeguamento valore scorte " di 93.506 milioni è stato effettuato per adeguare il fondo alle necessità stimate sulla base dell'analisi della stratificazione delle scorte stesse.

Per una più approfondita trattazione si rimanda al commento delle corrispondenti poste del passivo.

Oneri diversi di gestione

Descrizione	1999	1998	Differenze
Costi diversi			
- Minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo	38.291	30.300	7.991
- Spese di rappresentanza	1.835	1.722	113
- Quote associative e contributi ad Enti vari	20.437	20.746	(309)
- Altri costi	20.229	59.108	(38.879)
	80.792	111.876	(31.084)
Oneri tributari			
- I.V.A. non detraibile	410	495	(85)
- I.C.I	24.796	28.481	(3.685)
- Altre imposte	102.093	65.384	36.709
	127.299	94.360	32.939
TOTALE	**208.091**	**206.236**	**1.855**

Gli oneri diversi di gestione aumentano complessivamente di 1.855 milioni.

L'incremento più significativo si è registrato alla voce "Altre imposte" ed è dovuto al pagamento dell'imposta di registro (74.000 milioni), effettuato dalla Capogruppo, sull'aumento di capitale deliberato dall'Assemblea Straordinaria del 21.12.1999.

Il decremento della voce "Altri costi", anch'esso riconducibile alla Capogruppo, deriva in larga parte dal fatto che la voce al 31.12.1998 includeva 31.159 milioni relativi a rettifiche di stime che non si sono ripresentate nell'esercizio 1999.

C) PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

Descrizione	1999	1998	Differenze
Proventi finanziari			
Dividendi			
- da imprese controllate e collegate	0	196	(196)
- da altre imprese	3.393	3.303	90
	3.393	3.499	(106)
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
- da imprese controllate e collegate	201	83	118
- su mutui ex OPAFS al personale	1.254	1.872	(618)
- altri	2.186	1.674	512
	3.641	3.629	12
Da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	97	1	96
Da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	12.828	4.093	8.735
Altri			
- da imprese controllate e collegate	1.339	1.301	38
- interessi attivi su c/c bancari e postali	7.778	19.940	(12.162)
- interessi attivi verso clienti	23.565	21.230	2.335
- su operazioni pronti c/termine	4.393	15.387	(10.994)
- differenze attive di cambio	4.039	29.381	(25.342)
- altri	103.603	69.719	33.884
	144.717	156.958	(12.241)
Totale Proventi finanziari	**164.676**	**168.180**	**(3.504)**
Oneri finanziari			
Interessi ed altri oneri			
- differenze passive di cambio	3.091	9.777	(6.686)
- verso imprese controllate e collegate	63	15	48
- su debiti obbligazionari	0	72	(72)
- su debiti verso istituti finanziari	143.253	95.661	47.592
- altri	92.362	310.340	(217.978)
Totale Oneri finanziari	**238.769**	**415.865**	**(177.096)**
Totale proventi ed oneri finanziari	**(74.093)**	**(247.685)**	**173.592**

L'incremento del saldo della gestione finanziaria, pari a 173.592 milioni è dovuto principalmente:

- ai maggiori interessi sui crediti IVA vantati dalla Capogruppo (milioni 23.056 milioni) e dalla controllata TAV S.p.A. (9.858 milioni);
- ai minori interessi sui conti correnti bancari e postali e su operazioni di pronti contro termine a causa della diminuita liquidità a disposizione;
- ai minori oneri finanziari derivanti dal fatto che nel 1998 la Capogruppo rilevava interessi per 206.000 milioni sulla cessione del credito vantato verso la Società Infostrada S.p.A. a istituti finanziari;

- ai minori "utili e perdite su cambi" dovuti al fatto che, con l'adozione dei tassi di conversione irreversibili tra le valute dei Paesi aderenti all'Euro, dal 1° gennaio 1999 le oscillazioni sui cambi si sono verificate solo in relazione a operazioni eseguite nelle valute di altri paesi.

D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE

Le rivalutazioni e le svalutazioni riferite alle partecipazioni derivano dall'adeguamento delle stesse ai valori dei patrimoni netti al 31 dicembre 1999 e sono così dettagliate:

Rivalutazioni	1999	1998	Differenze
- Pol Rail S.r.l.	152	152	0
- Smafer S.p.A.	65	220	(155)
- Cemat S.p.A.	0	168	(168)
- Sve Rail Italia AB	113	324	(211)
- Port Multimodal Service S.r.l.	2	2	0
- S.G.T. S.r.l.	157	174	(17)
- East Rail S.r.l.	37	4	33
- Bimodale Italia S.r.l.	0	3	(3)
- Cargo SI S.r.l.	7	2	5
- Proger S.r.l.	7	6	1
- TSF S.p.A.	14.800	10.520	4.280
- Isfort S.p.A.	52	769	(717)
- Efeso S.p.A.- in liquidazione	0	3	(3)
- Interporto Rivalta Scrivia S.p.A.	74	0	74
- Viaggi e Turismo Marozzi S.r.l.	594	0	594
- Cisalpino A.G.	384	0	384
- Itef S.p.A.	31	0	31
TOTALE	16.475	12.347	4.128

Svalutazioni	1999	1998	Differenze
- Lingotto S.p.A.	16.198	0	16.198
- Cisalpino AG	0	5.865	(5.865)
- Serfer S.r.l.	0	3.437	(3.437)
- Ferrovie Nord Milano S.p.A.	1.487	44	1.443
- Interporto Rivalta Scrivia S.p.A.	0	1.755	(1.755)
- Viaggi e Turismo Marozzi S.r.l.	0	776	(776)
- Bologna 2000 S.r.l.	205	194	11
- Sinter Inland Terminal S.p.A.	46	265	(219)
- ITEF S.p.A.	0	11.778	(11.778)
- Euretitalia S.r.l.	3	7	(4)
- Omnia Cargo S.r.l.	64	18	46
- New Siamic Express S.r.l.	178	113	65
- S.A.P. S.r.l. - in liquidazione	2.592	1.847	745
- Società Alpe Adria S.p.A.	4	57	(53)
- Idrovie S.p.A.	0	157	(157)
- Cemat S.p.A.	246	0	246
- Bimodale S.r.l.	8	0	8
- Efeso S.r.l. - in liquidazione	129	0	129
- Sest S.r.l. - in liquidazione	12	0	12
- Istituto Scientifico Breda S.p.A.	224	0	224
- Altre	33	187	(154)
TOTALE	21.429	26.500	(5.071)

E) PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI

Descrizione	1999	1998	Differenze
Proventi straordinari			
- Plusvalenze da alienazioni	54.570	108.708	(54.138)
- Contributi per ristrutturazione industriale	194.025	30.449	163.576
- Sopravvenienze attive	320.971	491.101	(170.130)
- Eccedenza debiti F.do pensioni per prepensionamenti	0	1.160.408	(1.160.408)
- Altri	76.529	64.389	12.140
	646.095	1.855.055	(1.208.960)
Oneri straordinari			
- Minusvalenze da alienazioni	23.654	18.223	5.431
- Oneri per esodi	199.604	30.814	168.790
- Imposte esercizi precedenti	3.067	3.528	(461)
- Sopravvenienze passive	173.847	355.682	(181.835)
- Ricostituzione fondo per ristrutturazione industriale	0	1.160.408	(1.160.408)
- Altri	36.967	27.921	9.046
	437.139	1.596.576	(1.159.437)
Totale proventi ed oneri straordinari	**208.956**	**258.479**	**(49.523)**

Le plusvalenze da alienazione sono riconducibili:

- alla Capogruppo per 51.310 milioni, e derivano da plusvalenze per vendita immobili (38.326 milioni), per cessione di una parte della partecipazione in Lingotto S.p.A. (11.528 milioni) e per cessione dell'integrale quota di partecipazione in G.S.A. S.r.l. (milioni 1.455);
- alla società Metropolis S.p.A. (2.840 milioni) e deriva dalla plusvalenza realizzata sulla cessione della Società Metrotipo S.p.A.

Le sopravvenienze attive sono attribuibili:

- alla Capogruppo per 296.024 milioni e comprendono:
  - la sopravvenienza derivante dall'annullamento, a seguito della cessione di G.S.A. S.r.l., del fondo a suo tempo accantonato per adeguare il valore della partecipazione della stessa al patrimonio netto (37.167 milioni) ;
  - le multe e penalità inflitte a terzi per inadempienze contrattuali (48.777 milioni);
  - gli indennizzi assicurativi per danni, furti e incidenti al materiale rotabile (33.587 milioni);
  - insussistenze del passivo per cancellazione di fondi ammortamento a seguito di rettifiche apportate al costo originario e appresso descritte (17.895 milioni);
  - la sopravvenienza derivante dalla sentenza della Corte d'Appello sulla illegittimità dell'addebito del "sovrapprezzo nuovi impianti" da parte dell'Enel (11.631 milioni);

- alla società Sita S.p.A. (19.181 milioni), e comprendono il recupero dall'INPS per la ridotta contribuzione per l'anno 1998 (5.398 milioni), gli effetti delle transazioni con i comuni di Potenza e

Matera (5.914 milioni), i maggiori contributi riconosciuti da alcune regioni (6.311 milioni) e la rettifica delle detrazioni IVA sugli acquisti dei beni ammortizzabili effettuati in anni precedenti (796 milioni);

Nella voce sopravvenienze attive sono compresi 204 milioni riferibili alle imposte differite attive, derivanti dal ricalcolo della fiscalità anticipata in essere al 31.12.1998, effettuato dalle società Grandi Stazioni S.p.A., Fercredit S.p.A. e Italferr S.p.A, come richiesto dal Principio Contabile n. 25 "Trattamento contabile delle imposte sul reddito", emanato dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri.

Le "minusvalenze da alienazioni", riconducibili essenzialmente alla Capogruppo, derivano dalla vendita di terreni (6.341 milioni) e fabbricati (16.262 milioni).

Le "sopravvenienze passive", riferibili principalmente alla Capogruppo, includono la rettifica di costi di taluni cespiti (38.495 milioni), la rettifica dei ricavi per trasporti postali a seguito dell'avvenuto conguaglio dei canoni 1997 e 1998 (6.998 milioni) e i maggiori oneri per IRAP verificatisi in sede di dichiarazione rispetto all'accertamento effettuato nel bilancio 1998 (6.037 milioni).

IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO

La voce comprende, oltre alle imposte correnti, 1.402 milioni di imposte differite attive, calcolate come previsto dal principio contabile n. 25 "Trattamento contabile delle imposte sul reddito" e 364 milioni di imposte differite passive, calcolate sulle rettifiche di consolidamento.

SEZIONE 5 - ALTRE INFORMAZIONI

Numero medio dei dipendenti

Il numero medio totale dei dipendenti del Gruppo FS ammonta al 31 dicembre 1999 a 118.084 unità (122.080 al 31 dicembre 1998), così suddiviso:

a) Capogruppo

Consistenza media per settore di utilizzazione

PERSONALE	1999	1998
Uffici	13.348	13.802
Stazioni	28.544	29.333
Viaggiante	10.962	11.564
Macchinisti	19.110	19.853
Tecnico	39.855	41.706
Navi traghetto	1.398	1.503
	113.217	117.761
Dirigenti	976	944
Totale Capogruppo	114.193	118.705

b) Altre società del gruppo

PERSONALE	1999	1998
Dirigenti	152	123
Quadri	175	119
Impiegati	1.025	840
Operai	2.539	2.293
Totale	3.891	3.375

Compensi ad Amministratori e Sindaci

Si evidenziano i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio Sindacale della Capogruppo per lo svolgimento di tali funzioni anche in altre imprese consolidate.

PERCIPIENTI	Compensi
Amministratori	50
Collegio Sindacale	65

Cambi utilizzati al 31 dicembre 1999 a raffronto con l'esercizio precedente

Valute estere	Cambio al 31/12/99	Cambio medio 1999	Cambio al 31/12/98	Cambio medio 1998
Franco Svizzero	1.206,324	1.209,924	1.208,41	1.198,563
Corona Svedese	226,134	219,916	204,67	218,487

SEZIONE 6 – EVENTI SUCCESSIVI

Sono illustrati al punto B.3 "Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio 1999" della Relazione sulla Gestione.

Roma,

IL PRESIDENTE

ALLEGATO N. 1

ELENCO IMPRESE INCLUSE NEL CONSOLIDAMENTO CON METODO INTEGRALE (EX ART. 26 D. Lgs. 127/91)

Denominazione	Sede	Capitale Sociale in milioni di lire	Società Partecipante	% di Partecipazione	Note
a) Impresa Controllante:					
Ferrovie dello Stato Società di Trasporti e Servizi per Azioni	Roma	36.595.863	----	----	
b) Imprese controllate direttamente:					
FS CARGO S.p.A.	Roma	177.631	FS.S.p.A.	100,00	
ITALFERR S.p.A.	Roma	14.186	FS S.p.A.	98,41	
METROPOLIS – Società per le Valorizzazioni e Diversificazioni Patrimoniali S.p.A.	Roma	200.000	FS S.p.A.	100,00	
SOGIN S.r.l.	Firenze	30.000	FS S.p.A.	55,00	
FERCREDIT Servizi Finanziari S.p.A.	Roma	25.000	FS S.p.A. Metropolis S.p.A.	90,00 10,00	
PASSAGGI S.p.A. (già Nuova Logistica S.r.l. in liquidazione)	Roma	500	FS S.p.A. Grandi Stazioni S.p.A.	50,00 50,00	
T.A.V. Treno Alta Velocità S.p.A.	Roma	400.000	FS S.p.A.	100,00	
ITF Italiana Trasporti Ferroviari S.r.l.	Roma	200	FS S.p.A.	100,00	

c) Imprese controllate indirettamente:					
Italcontainer S.p.A.	Milano	11.000	FS CARGO S.p.A.	71,00	
Omniaexpress S.p.A.	Roma	15.267	FS CARGO S.p.A.	100,00	
Omnialogistica S.r.l. (già Omnia Express Sardegna S.r.l. in liquidazione)	Roma	5.000	FS CARGO S.p.A.	100,00	
STIFES S.p.A.	Firenze	800	FS CARGO S.p.A.	70,00	
SIT Siciliana Ingegneria dei Trasporti S.r.l.	Mazara del Vallo (TP)	9.400	FS CARGO S.p.A.	100,00	
NET – Nord Est Terminal S.p.A.	Padova	3.000	FS CARGO S.p.A.	51,00	
SERFER – Servizi ferroviari S.r.l.	Genova	4.768	FS CARGO S.p.A.	95,27	
FERPORT S.r.l.	Genova	4.000	SERFER S.r.l.	60,00	
FERPORT Napoli S.r.l.	Napoli	1.000	SERFER S.r.l.	60,00	
SITA S.p.A.	Firenze	7.000	SOGIN S.r.l.	100,00	
Immobiliare FS Lombardia S.r.l.	Milano	10.000	Metropolis S.p.A.	100,00	
Romaduemila S.p.A.	Roma	30.000	Metropolis S.p.A.	100,00	
Metropark S.p.A.	Roma	1.000	Metropolis S.p.A.	100,00	
Grandi Stazioni S.p.A. (già Termini S.p.A.)	Roma	5.000	Metropolis S.p.A.	100,00	

ALLEGATO N. 2

ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI VALUTATE CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO

(Ai sensi dei commi 1 e 3 art. 36 D. Lgs. 127/91)

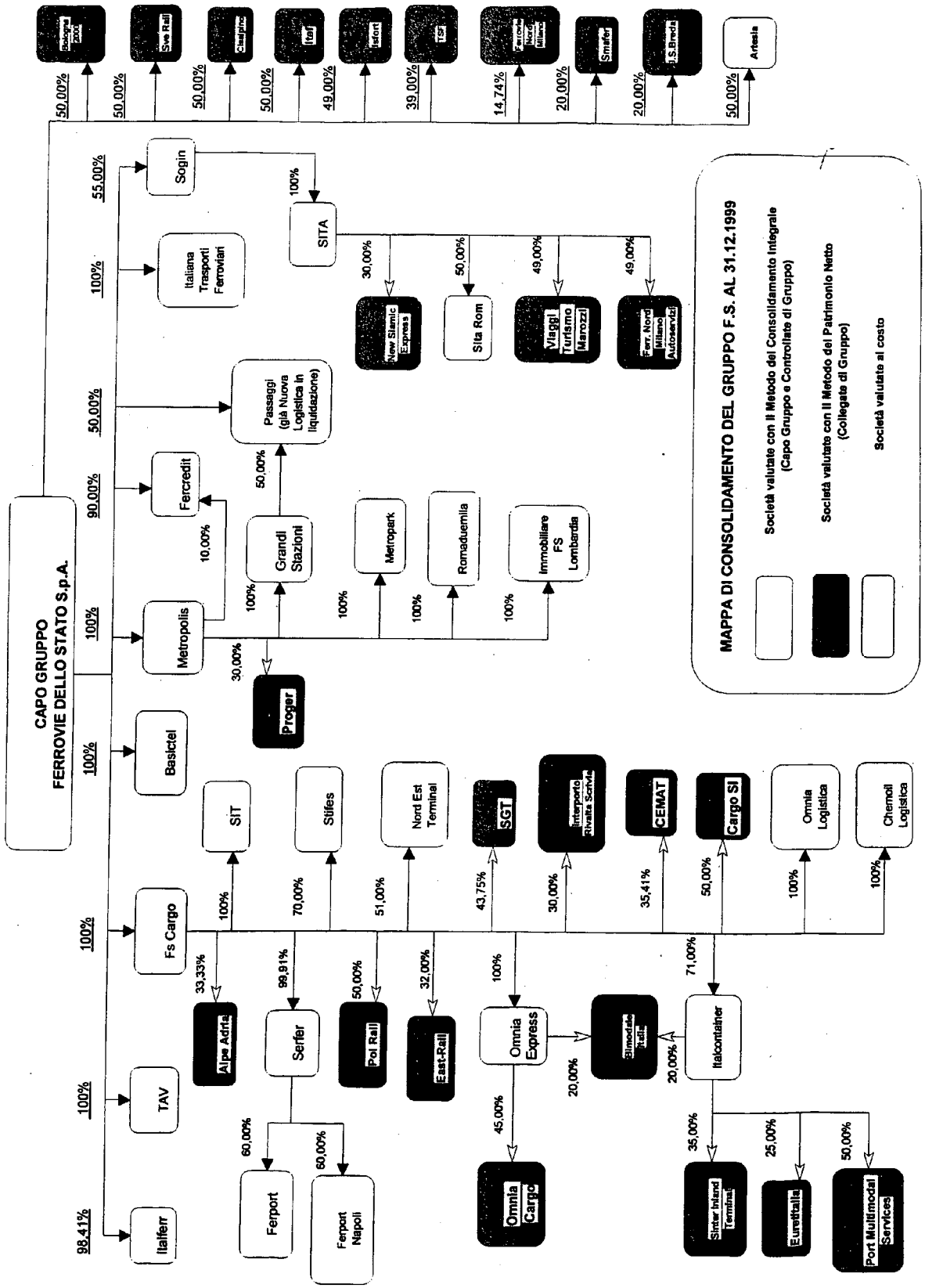
Denominazione	Sede	Capitale Sociale in milioni di lire	Società Partecipante	% di Partecipazione	Note
T.S.F. Telesistemi Ferroviari S.p.A.	Roma	149.099	FS S.p.A.	39,00	
Sve Rail Italia AB	Stoccolma	678	FS S.p.A.	50,00	
Cisalpino AG	Berna	103.744	FS S.p.A.	50,00	
SMAFER Servizi Media Advertising Ferroviari S.p.A.	Milano	5.000	FS S.p.A.	20,00	
ISFORT Istituto Superiore di Formazione e Ricerca S.p.A.	Roma	2.500	FS S.p.A.	49,00	
Ferrovie Nord Milano S.p.A.	Milano	207.096	FS S.p.A.	14,74	
ITEF S.p.A.	Arluno (Mi)	470	FS S.p.A.	50,00	
Bologna 2000 S.r.l.	Bologna	700	FS S.p.A.	50,00	
Istituto Scientifico Breda S.p.A.	Milano	1.000	FS S.p.A.	20,00	
Proger - Ingegneria per il Territorio S.r.l.	Pescara	5.500	Metropolis S.p.A.	30,00	
Società Alpe Adria S.p.A.	Trieste	501	FS CARGO S.p.A.	33,33	
CEMAT Società Nazionale per il Trasporto Combinato Strada-Rotaia S.p.A.	Roma	7.000	FS CARGO S.p.A.	35,41	
S.G.T. Società Gestione Terminali Ferro Stradali S.p.A.	Pomezia-Loc. Solforatelle (Rm)	400	FS CARGO S.p.A.	43,75	
EURETITALIA S.r.l.	Milano	100	Italcontainer S.p.A.	25,00	
Port Multimodal Services S.r.l.	Genova	90	Italcontainer S.p.A.	50,00	
Sinter Inland Terminal S.p.A.	Trieste	3.000	Italcontainer S.p.A.	35,00	
POL - RAIL S.r.l.	Roma	500	FS CARGO S.p.A.	50,00	
EAST RAIL S.r.l.	Trieste	250	FS CARGO S.p.A.	32,00	

Denominazione	Sede	Capitale Sociale in milioni di lire	Società Partecipante	% di Partecipazione	Note
Segue: Partecipazioni valutate con il metodo del Patrimonio netto					
Interporto Rivalta Scrivia S.p.A.	Tortona (AL)	20.580	FS CARGO S.p.A.	30,00	
Omnia Cargo S.r.l.	Modena	500	Omniaexpress S.p.A.	45,00	
Bimodale Italia S.r.l.	Roma	50	Omniaexpress S.p.A. Italcontainer S.p.A.	20,00 20,00	
CARGO SI – Cargo Svizzera Italia S.r.l.	Milano	190	FS CARGO S.p.A.	50,00	
New Siamic Express S.r.l.	Padova	252	SITA S.p.A.	30,00	
Viaggi e Turismo Marozzi S.r.l.	Bari	2.000	SITA S.p.A.	49,00	
Ferrovie Nord Milano Autoservizi S.p.A.	Milano	13.500	SITA S.p.A.	49,00	

ALLEGATO N. 3

ELENCO DELLE ALTRE PARTECIPAZIONI NON CONSOLIDATE

Denominazione	Sede	Capitale Sociale in milioni di lire	Società Partecipante	% di Partecipazione	Note
a) Imprese Controllate:					
SAP – Servizi Assistenza al Passeggero S.r.l. – in liquidazione	Roma	1.930	FS S.p.A.	100,00	(1)
Efeso S.p.A. – in liquidazione	Roma	10.000	FS S.p.A. Metropolis S.p.A.	98,00 2,00	(1)
SEST S.p.A. – in liquidazione	Roma	930	Metropolis S.p.A. EFESO S.p.A.	51,61 10,75	(1)
Sita Rom S.r.l.	Bucarest	11	SITA S.p.A.	50,00	(2)
BASICTEL S.r.l.	Roma	190	FS S.p.A.	100,00	(2)
Chemoil Logistica S.r.l.	Roma	19	FS CARGO S.p.A.	100,00	(2)
a) Imprese Collegate:					
ARTESIA Sas	Parigi	426	FS S.p.A.	50,00	(2)
Note: (1) ex art. 28 comma 1, D.lgs. 127/91 (2) ex art. 28 comma 2a), D.lgs. 127/91					


CAPO GRUPPO
FERROVIE DELLO STATO S.p.A.
Bologna 2000
Sve Rail
Chaltpinc
Isaf
Infort
TS
Ferrovie Nord Milano
Smafer
I.S.Brede
Artesia
50,00%
50,00%
50,00%
50,00%
49,00%
39,00%
14,74%
20,00%
20,00%
50,00%
Sogin
55,00%
Italiana Trasporti Ferroviari
100%
SITA
100%
30,00%
50,00%
49,00%
49,00%
New Siamic Express
Sita Rom
Viaggi Turismo Marozzi
Ferr. Nord Milano Autoservizi
Passaggi (già Nuova Logistica in liquidazione)
50,00%
50,00%
Fercredit
90,00%
10,00%
Grandi Stazioni
100%
Metropark
100%
Romaduemila
100%
Immobiliare FS Lombardia
100%
Metropolis
100%
30,00%
Proger
Basictel
100%
SIT
Stiles
Nord Est Terminal
SGT
Interporto Rivalta Scrivia
CEMAT
Cargo SI
Omnia Logistica
Chemoil Logistica
Fs Cargo
100%
100%
70,00%
51,00%
43,75%
30,00%
35,41%
50,00%
100%
100%
33,33%
99,91%
50,00%
32,00%
100%
71,00%
Alpe Adria
Serfer
Poi Rail
East-Rail
Omnia Express
Bimodale Italia
Italcontainer
20,00%
20,00%
TAV
100%
60,00%
60,00%
45,00%
35,00%
25,00%
50,00%
Ferport
Ferport Napoli
Omnia Cargo
Sintermodal Terminal
Eurohitalia
Port Multimodal Services
Italiferr
98,41%
MAPPA DI CONSOLIDAMENTO DEL GRUPPO F.S. AL 31.12.1999
Società valutate con il Metodo del Consolidamento Integrale (Capo Gruppo e Controllate di Gruppo)
Società valutate con il Metodo del Patrimonio Netto (Collegate di Gruppo)
Società valutate al costo

ALLEGATO N. 5

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO DI FLUSSI DI DISPONIBILITA' LIQUIDE

Operazioni di gestione reddituale	Esercizio 1999	Esercizio 1998
PERDITA CONSOLIDATA DI ESERCIZIO (1)	(2.872)	(2.411)
AMMORTAMENTI	3.646	3.425
ACCANTONAMENTI TFR	610	616
UTILIZZO FONDI TFR E INDENNITA' DI BUONUSCITA	(588)	(634)
ACCANTONAMENTO FONDI RISCHI ED ONERI	383	601
ALTRE VARIAZIONI FONDI RISCHI ED ONERI	21	1.063
UTILIZZO FONDI RISCHI ED ONERI	(2.426)	(2.837)
SVALUTAZIONI (IMMOBILIZZAZIONI TECNICHE E CREDITI)	205	393
VARIAZIONE RIMANENZE	(16)	26
VARIAZIONE CREDITI VERSO CLIENTI	(256)	163
VARIAZIONE CREDITI VERSO SOCIETA' DEL GRUPPO	53	59
VARIAZIONE DEBITI VERSO FORNITORI	402	186
VARIAZIONE DEBITI VERSO SOCIETA' DEL GRUPPO	26	(878)
VARIAZIONE CREDITI DIVERSI	(2.286)	(739)
VARIAZIONE DEBITI DIVERSI	(199)	(1.432)
VARIAZIONE RATEI E RISCONTI ATTIVI	(3)	1
VARIAZIONE RATEI E RISCONTI PASSIVI	(317)	359
VARIAZIONE ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	(423)	(331)
VARIAZIONE ALTRE PASSIVITA' NON CORRENTI	(230)	(2.671)
TOTALE	(4.271)	(5.040)
Attivita' di investimento		
INCREMENTO IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	(310)	(61)
INCREMENTO IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	(6.564)	(11.334)
DISMISSIONI IMMOBILIZZAZIONI	1.597	297
VARIAZIONI NETTE DELLE PARTECIPAZIONI	10	274
INCREMENTO ALTRE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	3	5.842
TOTALE	(5.265)	(4.982)
Attivita' di finanziamento		
AUMENTO DI CAPITALE SOCIALE	7.400	8.000
CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE	0	0
VARIAZIONE DI MEZZI PROPRI PER INTEGRAZIONE DEL FONDO RISTRUTTURAZIONE INDUSTRIALE	(32.624)	(17.192)
ALTRE VARIAZIONI DI PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	(0)	38
VARIAZIONI CAPITALE E RISERVE DI TERZI	(13)	2
INTEGRAZIONE FONDO RISTRUTTURAZIONE L.448/98	32.624	17.192
VARIAZIONE DEBITO M/L TERMINE	1.647	1.376
VARIAZIONE CREDITI V/TESORO PER PRESTITI A M/L	(4)	7
TOTALE	9.029	9.422
FLUSSO DI CASSA COMPLESSIVO	(507)	(600)
CASSA E BANCHE INIZIALI (2)	1.359	1.992
CASSA E BANCHE FINALI (3)	852	1.392

(1) Il dato considera l'intero risultato consolidato, ivi incluso quello di competenza dei terzi

(2) 33 miliardi riclassificati alla voce Debiti verso altri

(3) Il dato include le operazioni di impiego fonti a breve termine: 120,4 mld nell'esercizio 1999 e 247,9 mld nell'esercizio 98

FERROVIE DELLO STATO

Collegio Sindacale

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

SUL BILANCIO CONSOLIDATO 1999

Signori Azionisti,

il Consiglio di Amministrazione ha messo a disposizione del Collegio Sindacale, unitamente al progetto di bilancio della Società capogruppo, il bilancio consolidato al 31.12.1999 redatto in conformità di quanto dispone il D.Lgs. 9 aprile 1991, n.127.

Il bilancio di gruppo al 31.12.99 chiude con una perdita di £.2.879.948 milioni a fronte di una perdita '98 per £.2.430.655 milioni.

Il Consiglio di Amministrazione nella sua relazione ha illustrato l'attività e i risultati delle Società del gruppo oggetto del consolidamento, e l'attività di ricerca e sviluppo, indicando altresì i fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio e la prevedibile evoluzione della gestione.

Nella nota integrativa sono esposte le aree di consolidamento ed illustrati i criteri adottati nel processo di consolidamento medesimo e i criteri di valutazione adottati.

Il Collegio Sindacale, sulla scorta dei controlli eseguiti ai sensi dell'art. 41, comma 3, del D.Lgs.127/91 per quanto di competenza, dà atto che, rispetto all'esercizio precedente, non risultano più incluse nell'area di consolidamento le seguenti partecipazioni di controllo:

- Alom S.r.l.;
- Interporto di Vado S.c.p.A.;
- Metrotipo S.p.A.;
- P.R.M. Industriale S.p.A.

Per contro, l'area di consolidamento ha registrato l'ingresso delle seguenti società:

- Serfer S.r.l.;
- Servizi Ferroviari Portuali Ferport S.r.l.;
- Servizi Ferroviari Portuali Ferport Napoli S.r.l.;
- Omnia Logistica S.r.l.

L'Organo di controllo rileva, inoltre, che:

1) l'area di consolidamento risulta determinata in modo corretto, ai sensi degli artt. 26 e 28 del D.lgs. n. 127/1991;
2) le partecipazioni di controllo diretto ed indiretto sono valutate con il metodo dell'integrazione globale;
3) le partecipazioni in società collegate sulle quali F.S. esercita, direttamente o indirettamente una influenza significativa o delle quali detiene una quota di capitale compresa tra il 20% (10% se quotate in borsa) ed il 50%, sono valutate con il metodo del patrimonio netto;
4) le partecipazioni in altre imprese non consolidate sono valutate al costo eventualmente ridotto in presenza di una perdita permanente di valore;
5) nel valutare le partecipazioni di controllo con il metodo integrale, F.S. S.p.A. ha proceduto a iscrivere nel bilancio consolidato le rispettive attività e passività contro annullamento dei rispettivi patrimoni netti e ad eliminare le partite di debito e credito e le operazioni economiche (costi e ricavi) intercorse tra le Società del Gruppo.

Il Collegio prende, ancora, atto che le risultanze di bilancio riferite al 1999 sono messe a raffronto con quelle del precedente esercizio e che i criteri

utilizzati per la valutazione delle varie poste del bilancio consolidato, indicati nella nota integrativa, sono determinati, senza alcuna deroga, ai sensi del codice civile e del D.Lgs.127/91.

Inoltre tali criteri sono conformi a quelli utilizzati per redigere il bilancio della Capogruppo, con le eccezioni riportate in Nota Integrativa e non si discostano da quelli utilizzati per redigere il bilancio dell'esercizio precedente.

Rispetto ai suddetti criteri il Collegio Sindacale non ha osservazioni da formulare.

L'Organo di controllo rileva inoltre che, così come indicato nella nota integrativa, i valori iscritti nelle varie poste del bilancio consolidato corrispondono alle risultanze contabili della capogruppo ed alle informazioni trasmesse dalle Società partecipate, mediante l'invio dei bilanci approvati dalle rispettive Assemblee ovvero predisposti dai Consigli di Amministrazione, se non ancora approvati;

Dall'esame del prospetto di raccordo al 31.12.1999 (espresso in milioni di lire) - tra il bilancio di esercizio delle Ferrovie dello Stato S.p.A. ed il bilancio consolidato relativamente al risultato di esercizio ed al patrimonio netto (per la sola quota di competenza del Gruppo) - emerge che la perdita complessiva di gruppo (-2.879.948 mil.) è superiore alla perdita F.S. (-2.851.176 mil.).

La somma algebrica dei risultati di esercizio delle Società consolidate (+27.634 mil.) peggiora infatti il risultato d'esercizio F.S. (-2.851.176 mil.) al netto delle rettifiche negative di consolidamento (-56.407 mil.) e degli utili

di competenza dei terzi (+7.563 mil.).

Roma, 7 giugno 2000

IL COLLEGIO SINDACALE

(Dr. Mario VINCENTI - Presidente)

(Prof. Dr. Santo ROSACE - Sindaco effettivo)

(Prof. Umberto BERTINI - Sindaco effettivo)

KPMG

Revisione e organizzazione contabile

KPMG S.p.A.
Via Ettore Petrolini 2
00197 ROMA RM

Telefono (06) 80961.1
Telefax (06) 8077475

Relazione della società di revisione

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

1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni chiuso al 31 dicembre 1999. La responsabilità della redazione del bilancio consolidato compete agli amministratori della Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni..È nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio consolidato e basato sulla revisione contabile.

2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi e i criteri per la revisione contabile raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi e criteri, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio consolidato sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio consolidato, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

I bilanci di alcune società controllate che rappresentano rispettivamente il 3% circa dell'attivo consolidato ed il 4% circa del valore della produzione consolidato, sono stati esaminati da altri revisori che ci hanno fornito le loro risultanze. Il nostro giudizio, espresso in questa relazione, per quanto riguarda i valori relativi a tali società inclusi nel bilancio consolidato è basato anche sulla revisione svolta da tali revisori.

Per il giudizio relativo al bilancio consolidato dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 25 giugno 1999.

3 A nostro giudizio, il bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni al 31 dicembre 1999 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico del Gruppo.

4 Esponiamo i seguenti richiami di informativa:

4.1 Come indicato nella nota integrativa, le immobilizzazioni materiali della capogruppo 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.

Pur nell'evolversi delle prospettive di redditività dell'infrastruttura ferroviaria, gli amministratori della capogruppo, come nel precedente esercizio, non hanno ritenuto sussistessero i presupposti per procedere ad una nuova determinazione, in base a parametri di redditività, dei valori di carico dell'infrastruttura stessa in quanto l'art. 55 della Legge 449/97 subordina tale rideterminazione ad apposita valutazione del ramo d'azienda "Gestione dell'Infrastruttura" che dovrà essere disposta dal Ministero del Tesoro.

In ciò, gli amministratori stessi hanno altresì tenuto conto che, quale necessaria cautela a fronte principalmente dei valori di bilancio dell'infrastruttura nelle more dell'attuazione dell'art. 55 della Legge 449/97 di cui sopra, è stato iscritto in bilancio, ai sensi dell'art. 43 della Legge 448/98, un fondo di ristrutturazione commisurato al valore netto dell'infrastruttura risultante dal bilancio al 31 dicembre 1997, determinato in Lit 50.417 miliardi.

Tale fondo, costituito dalla capogruppo per Lit 17.792 miliardi al 31 dicembre 1998 e incrementato per Lit 32.625 miliardi nel corso dell'esercizio 1999, è stato utilizzato per Lit 1.743 miliardi nell'esercizio 1998 e per Lit 1.887 miliardi nell'esercizio 1999 a copertura degli ammortamenti calcolati negli stessi esercizi sui beni attribuiti al ramo d'azienda "Infrastruttura". Dopo tali utilizzi, da porsi in relazione alla natura e finalità del fondo stesso ed effettuati previa apposita autorizzazione dell'Assemblea degli Azionisti della capogruppo, il fondo al 31 dicembre 1999 ammonta a Lit 46.787 miliardi.

4.2 Come indicato nella nota integrativa, fino alla data della sua soppressione (intervenuta successivamente alla data di chiusura dell'esercizio) il Fondo Pensioni per il personale della capogruppo ha funzionato con il criterio denominato "a ripartizione", che implica il finanziamento delle pensioni erogate tramite i contributi versati dalla capogruppo e dai dipendenti. In coerenza con tale criterio, applicato sul presupposto che lo Stato è tenuto a coprire le eccedenze delle erogazioni del Fondo rispetto agli introiti per contributi, non sono stati stanziati in bilancio fondi a fronte degli oneri per pensioni da corrispondere al personale in quiescenza ed a quello attivo e, nel contempo, sono stati iscritti tra i crediti verso il Tesoro i residui disavanzi del Fondo Pensioni a tutto il 31 dicembre 1999, pur se non ancora stanziati in legge di bilancio.

4.3 Come indicato nella nota integrativa, in pendenza del rinnovo del contratto di servizio pubblico e della rinegoziazione del contratto di programma, le relative compensazioni dello Stato per l'esercizio 1999, a favore della capogruppo, sono state iscritte in bilancio, come nei precedenti esercizi, in misura pari agli stanziamenti previsti dalla legge di bilancio.

4.4 Come indicato nella nota integrativa, gli uffici finanziari competenti hanno avviato un rilevante contenzioso fiscale, a carico della capogruppo e di due sue controllate, in materia d'IVA, imposte dirette ed imposta patrimoniale, tuttora in corso. Sentiti i consulenti fiscali e confortati da favorevoli decisioni di primo grado nel frattempo intervenute, gli amministratori delle società interessate, come già nello scorso esercizio, non hanno ritenuto di effettuare stanziamenti al riguardo.

4.5 Come indicato nella relazione sulla gestione, alcuni degli attuali e precedenti rappresentanti della capogruppo e di alcune sue controllate risultano coinvolti in procedimenti giudiziari attualmente in corso. Nella relazione stessa si evidenzia che, con riferimento a tali procedimenti, allo stato non sono emersi elementi che possano far ritenere che la capogruppo ed il Gruppo siano esposti a passività o perdite, né comunque elementi che possano apprezzabilmente interessare la loro posizione patrimoniale, economica e finanziaria.

Roma, 22 giugno 2000

KPMG S.p.A.



Fabrizio Iannoni Sebastianini
Socio

FERROVIE DELLO STATO
SOCIETÀ DI TRASPORTI E SERVIZI PER AZIONI

BILANCIO D'ESERCIZIO 2000

FERROVIE DELLO STATO

Società di Trasporti e Servizi per Azioni

Sede legale: Roma - P.zza della Croce Rossa, 1

Capitale sociale: L. 39.894.687.459.000 i.v.

Iscritta al Registro delle Imprese (Tribunale di Roma)

REA 758300 - C.F. 01585570581

VERBALE DI ASSEMBLEA DELLA FERROVIE DELLO STATO Società di Trasporti e Servizi per Azioni

L'anno duemilauno il giorno ventuno del mese di giugno, alle ore 15.00, presso la sede sociale in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1, è riunita l'Assemblea della Società sotto la Presidenza del Presidente del Consiglio di Amministrazione Ing. Giancarlo Cimoli, il quale invita la Dottoressa Giuseppina Mariani, Segretario del Consiglio di Amministrazione, a svolgere le funzioni di Segretario.

Il Presidente constata e fa constatare che:

- è presente l'intero capitale sociale rappresentato dall'unico Azionista Ministero dell'Economia e delle Finanze (già Ministero del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica), con sede in Roma, Via XX Settembre n. 97, socio intestatario di n. 39.894.687.459 azioni da Lire mille ciascuna, in persona della D.ssa Maria Pia Calisti, giusta delega conservata in atti della Società;
- le azioni risultano depositate ai sensi di legge;
- sono presenti, oltre a se medesimo, i Consiglieri Dott. Francesco Forlenza, Ing. Mauro Moretti, Prof. Claudio Podestà e Dott. Gabriele Spazzadeschi;
- sono presenti il Presidente del Collegio Sindacale, Dott. Mario Vincenti, ed i Sindaci effettivi Prof. Umberto Bertini e Prof. Santo Rosace;
- la presente Assemblea è stata regolarmente convocata con pubblicazione sulla G.U. - Foglio Inserzioni n. 128 - del 5 giugno 2001, con il seguente ordine del giorno:

  1. Esame Bilancio al 31.12.2000 e determinazioni conseguenti

2. Informativa su fasi conclusive del processo di societarizzazione (in esecuzione delibera del 15 novembre 2000)
3. Varie ed eventuali

Il Presidente apre, quindi, i lavori dell'Assemblea ponendo in trattazione il 1° punto all'ordine del giorno.

---

1. Esame Bilancio al 31.12.2000 e determinazioni conseguenti

Il Presidente comunica che il bilancio in esame chiude con una perdita di Lire 1.545.111.042.099 che il Consiglio di Amministrazione propone di portare a nuovo, a fronte di una perdita di Lire 2.851.175.968.882 dell'esercizio precedente.

Con il consenso dei presenti, omette la lettura della Relazione del Consiglio di Amministrazione sulla gestione e del Bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2000, corredato della Nota Integrativa, documenti che si allegano al presente verbale, per formarne parte integrante e sostanziale, rispettivamente sotto le lettere "A" e "B".

Prima di passare alla illustrazione dei fatti salienti che hanno caratterizzato l'esercizio, premette che l'anno 2000 rappresenta l'anno della svolta nella lunga storia delle Ferrovie: con la creazione di Trenitalia, la società cui sono state affidate tutte le attività di trasporto, è stato concretamente avviato il processo di riordino societario di FS, in conformità con il modello delineato dal Governo, con le Direttive del 30 gennaio 1997 e 18 marzo 1999, con le indicazioni del Ministro del Tesoro del 31 luglio 2000 e nel solco della normativa comunitaria.

Tale processo, finalizzato a trasformare FS in un gruppo moderno ed efficiente in grado, attraverso la sua articolazione, di fronteggiare le sfide di un mercato sempre più competitivo e, in questa prospettiva, la decisione di pervenire alla separazione societaria delle attività di trasporto da quelle di gestore dell'infrastruttura - preceduta sul piano organizzativo dalla creazione di una struttura divisionale dei diversi segmenti di business - rappresentano la risposta di FS alle istanze competitive e alle evoluzioni del contesto normativo ed istituzionale.

Il Bilancio 2000 di FS S.p.A. risulta dunque fortemente influenzato dalle vicende societarie che hanno caratterizzato l'esercizio. In particolare l'affitto, prima, e la

cessione, poi, dell'azienda *"trasporto"* a Trenitalia rendono non sempre raffrontabili in maniera significativa i dati del bilancio rispetto a quelli dell'esercizio precedente. Va comunque rilevato un miglioramento del risultato di 1.306 miliardi (46 %). Sotto il profilo della gestione caratteristica, il margine del valore della produzione - prima di ammortamenti, svalutazioni ed accantonamenti - si presenta positivo per 1.813 miliardi (a fronte di un margine negativo per 274 miliardi, dell'esercizio precedente).

Tale risultato è ascrivibile al miglioramento del margine del valore della produzione (1.407 miliardi), frutto di una diminuzione del valore della produzione, a seguito della cessione del ramo d'azienda trasporto (per 2.942 miliardi) e di minori costi della produzione per la medesima ragione (per 4.349 miliardi).

Il Bilancio Consolidato di Gruppo, il cui risultato per il 2000 registra una perdita pari a 1.335 miliardi, presenta un miglioramento di 1.545 miliardi rispetto all'esercizio precedente (pari al 53,6 %).

Il confronto fra il risultato del Bilancio Consolidato (1.335 miliardi) e il risultato del Bilancio di Esercizio (1.545 miliardi) evidenzia una differenza migliorativa di 210 miliardi per effetto dell'operazione Grandi Stazioni che ha visto crescere la quota di patrimonio netto posseduta di ben 242 miliardi a seguito del versamento del socio privato.

In conclusione, vale la pena di riassumere alcuni elementi economici che danno evidenza della inversione di tendenza nell'andamento della Società. In particolare:

- il volume d'affari consolidato è passato da 8.706 miliardi a 9.163 miliardi con un miglioramento del 4,9 %;
- il MOL è passato da - 835 miliardi a + 210 miliardi con un miglioramento di 1045 miliardi.

Il Presidente invita, quindi, il Collegio Sindacale a dare lettura della Relazione sul bilancio.

Il Presidente del Collegio Sindacale dà lettura della Relazione predisposta dal Collegio stesso sul bilancio di esercizio 2000. Tale Relazione risulta allegata al presente atto, per formarne parte integrante e sostanziale, sotto la lettera "C".

Attesta quindi che la gestione della Società, di cui il bilancio è fedele rappresentazione, si è svolta in modo ordinato e regolare e che il bilancio stesso è stato redatto secondo le disposizioni di cui agli articoli 2423 e seguenti del Codice civile con l'applicazione dei criteri esposti nella Nota Integrativa.

Sottolinea che, nella Relazione sulla gestione, il Consiglio di Amministrazione, in ottemperanza alle disposizioni dell'art. 2428 c.c., ha fornito ampie informazioni sull'attività della Società nell'esercizio decorso, che è stato caratterizzato da fatti di notevole rilievo.

Al riguardo viene segnalato che l'evento che ha maggiormente connotato l'esercizio è rappresentato dal trasferimento alla controllata Trenitalia di tutte le attività di trasporto a decorrere dal 1° giugno 2000.

Giusta quanto prescritto dall'art. 2423 ter cod. civ., 5^ comma, tutte le appostazioni sono state messe a confronto con quelle del bilancio chiuso al 31.12.1999; va rilevato tuttavia che, proprio in ragione della cessazione dell'attività di trasporto dal 1° giugno, tale confronto non è significativo.

Il Presidente del Collegio Sindacale, nel dare inoltre atto del fatto che la Società di revisione contabile KPMG non ha segnalato alcun fatto censurabile né profili di particolare rilievo ai fini delle proprie incombenze, conclude che il "progetto di bilancio, come composto dallo stato patrimoniale, dal conto economico e dalla nota integrativa," può "ricevere ulteriore corso per essere sottoposto alle positive determinazioni" di spettanza dell'assemblea.

Il Presidente, riprendendo la parola, dà poi comunicazione della Relazione rilasciata dalla Società di revisione KPMG in data 20 giugno 2001 che si allega al presente verbale, per formarne parte integrante e sostanziale sotto la lettera "D".

Il bilancio consolidato dell'esercizio 2000, in uno alle relative Relazioni del Consiglio di Amministrazione, del Collegio Sindacale e della Società di revisione KPMG del 20 giugno 2001 viene parimenti allegato al presente verbale in unico fascicolo, per formarne parte integrante e sostanziale, sotto la lettera "E".

Il Presidente invita, quindi, l'Assemblea a deliberare in merito all'approvazione del bilancio dell'esercizio 2000.

L'Assemblea, dopo esauriente disamina, con il voto favorevole dell'intero capitale sociale, delibera di approvare il bilancio d'esercizio 2000, riportando a nuovo la perdita registrata di Lire 1.545.111.042.099.

2. **Informativa su fasi conclusive del processo di societarizzazione (in esecuzione delibera del 15 novembre 2000)**

L'Ing. Cimoli, a seguito della assemblea di FS S.p.A., tenutasi il 15 novembre 2000 ed in vista della conclusione dell'iter di riassetto del gruppo FS, ritiene utile ripercorrere le fasi salienti di tale complesso iter e mettere in evidenza gli ultimi importanti adempimenti da realizzare per pervenire all'assetto definitivo del Gruppo, secondo il disegno approvato dall'azionista in detta assemblea.

Quanto sopra, anche in relazione alla opportunità di confermare e specificare alcuni contenuti inerenti le delibere approvate in quella occasione, soprattutto alla luce delle modalità tecnico-giuridiche con le quali si sta articolando la riorganizzazione societaria di FS SpA.

Il processo di nuovo assetto dei servizi ferroviari italiani prende, come noto, le mosse dalle disposizioni del D.P.R. 8 luglio 1998, n. 277 (che ha recepito la Direttiva 91/440/CEE) che ha stabilito gli obiettivi di adeguamento delle ferrovie comunitarie alle esigenze del mercato unico e di miglioramento della loro efficienza, introducendo anche nelle ferrovie il criterio della separazione fra gestore dell'infrastruttura e gestore del servizio di trasporto.

In linea con l'orientamento comunitario, in campo nazionale viene emanata dapprima la Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 30 Gennaio 1997, poi il citato DPR n.277/98 di attuazione della Direttiva CEE sopra richiamata e, infine, la Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 18 marzo 1999 che adotta, per realizzare la separazione, il modello di soluzione *societaria*.

In questo quadro, il progetto di riorganizzazione societaria delle Ferrovie dello Stato si è articolato in tre distinte fasi:

- la prima, con la costituzione di Trenitalia e l'affidamento alla stessa (dapprima in regime di affitto e successivamente con la definitiva cessione di azienda) del settore di attività di trasporto FS; il 1^ Giugno 2000 è stata infatti ceduta in affitto a Trenitalia l'Azienda Trasporto; il contratto di affitto è stato poi trasformato, con decorrenza 1° Dicembre 2000, in cessione definitiva d'azienda.

- una seconda, appena conclusasi, che ha visto la scissione di FS S.p.A. in RFI (Rete Ferroviaria Italiana) S.p.A. e nel compendio aziendale comprendente sia i servizi accentrati non ricollegabili ad alcuna delle Divisioni/Unità nelle quali si articola*(va)* FS SpA sia le diverse partecipazioni tra le quali Trenitalia, compendio conferito in forza della scissione, nella FS Holding S.r.l. (successivamente destinata ad essere trasformata in S.p.A. e ad assumere la nuova denominazione di Ferrovie dello Stato), società costituita da FS S.p.A. il 15.12.2000 e ora totalitariamente controllata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze (già Ministero del Tesoro); in particolare, con riferimento al 30 novembre 2000, è stato redatto il progetto di scissione del ramo d'azienda Holding dalla FS S.p.A. in favore della FS Holding S.r.l., approvato dalle assemblee di FS S.p.A e di FS Holding S.r.l., entrambe tenutesi il 9 aprile 2001. L'atto definitivo di scissione, perfezionato in data odierna, avrà effetto giuridico dal 1^ Luglio 2001 ed effetto contabile retroattivo al 1^ Gennaio 2001;

- una terza fase, funzionale al progetto di riorganizzazione societaria delineato dalle fonti normative e dalle direttive governative sopra richiamate, che prevede l'apporto ad FS Holding S.r.l. da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze (già Ministero del Tesoro), contestualmente alla scissione di FS S.p.A. della intera partecipazione in RFI S.p.A. (già FS S.p.A.) mediante conferimento in natura in conto futuro aumento di capitale sociale. A tal fine, la società *scissa* (cioè la parte rimanente di FS S.p.A. la cui ragione sociale muterà, come detto, in RFI S.p.A.) dovrà formare oggetto di *conferimento in natura* alla FS Holding S.r.l. in conto futuro aumento di capitale, secondo le procedure di cui all'art.2343 Codice Civile.

Vale la pena di ricordare che, con lettera del 31 Luglio 2000, il Ministro del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica ha approvato il progetto di scissione parziale nel supposto che FS

1. determinasse con precisione il periodo di transizione in cui la società per l'infrastruttura sarebbe stata partecipata al 100% dal Tesoro;

2. assumesse l'impegno formale e sostanziale al rigoroso rispetto della tempistica in modo da limitare al minimo indispensabile il controllo diretto della società per l'infrastruttura da parte del Tesoro.

L'opzione individuata consiste nell'avvio, a seguito dell'atto di scissione in favore di FS Holding S.r.l., delle procedure di conferimento in natura di cui all'art.2343 Codice Civile, che saranno disposte dal Consiglio di Amministrazione di FS Holding S.r.l. d'intesa con Ministero dell'Economia e delle Finanze (già Ministero del Tesoro), previa l'adozione da parte dello stesso Dicastero della determinazione di apportare ad FS Holding S.r.l. in conto futuro aumento di capitale le azioni rappresentative dell'intero capitale sociale di RFI (già FS) post scissione, autorizzando contestualmente la girata del relativo titolo azionario.

Considerato che l'apporto viene effettuato provvisoriamente al valore nominale delle azioni, FS Holding - a fronte di detto apporto - emetterà, a favore del Ministero dell'Economia e delle Finanze (già Ministero del Tesoro) solo al termine delle procedure di valutazione della società RFI, avviate ai sensi del menzionato articolo 2343 del codice civile, azioni di valore pari al valore che verrà attribuito a RFI dalla perizia in questione.

Di conseguenza, in ragione della natura meramente provvisoria della determinazione del valore e, nelle more della relazione di stima ex art. 2343 c.c., detto apporto non costituisce posta del patrimonio netto della società conferitaria che, tuttavia, a fronte della iscrizione del valore nominale delle azioni, tra le partecipazioni in imprese controllate, iscrive, nel passivo dello Stato patrimoniale, un fondo rischi partecipazioni di pari importo.

L'Ing. Cimoli sottolinea che, in conclusione, per effetto delle suddette operazioni il Ministero dell'Economia e delle Finanze (già Ministero del Tesoro) deterrà la partecipazione diretta totalitaria di FS Holding e, per il tramite di quest'ultima, di RFI S.p.A. oltre che, ovviamente, di Trenitalia S.p.A. e delle altre partecipazioni detenute direttamente e/o indirettamente da Holding stessa.

Relativamente alla tempistica delle operazioni necessarie per concretizzare e portare a compimento l'iter sopra descritto - che, peraltro, nelle scelte e modalità operative ripete quanto già deliberato dalla citata assemblea del 15 novembre 2000 - precisa quanto segue:

- in data odierna è stato stipulato l'atto di scissione, in modo da consentire il perfezionamento degli adempimenti successivi (deposito dell'atto per l'iscrizione nel Registro delle Imprese e deposito dello Statuto) e rispettare la data del 1° luglio per l'efficacia dell'atto con la "nascita" della Società per l'Infrastruttura (RFI)
- in una sequenza temporale di continuità verrà effettuato l'apporto di RFI ad FS Holding S.r.l., mediante girata del titolo rappresentativo del nuovo capitale (di RFI) post scissione in modo tale da assicurare la contestualità delle operazioni verso l'assetto a regime (Ministero dell'Economia e delle Finanze - già Ministero del Tesoro - che controlla FS Holding S.r.l. e, per il suo tramite, RFI e Trenitalia, oltre alle partecipazioni detenute direttamente e/o indirettamente da Holding stessa).

Per quanto riguarda l'atto di scissione, precisa che l'assemblea straordinaria di FS S.p.A. del 9 aprile 2001, nell'approvare il progetto di scissione ha, tra l'altro, espressamente, deliberato:

- di ridurre con effetto dalla data di scissione il capitale sociale dalle attuali lire 39.894.687.459.000 a lire 32.909.737.446.000, col conseguente annullamento di n. 5.984.950.013 azioni ordinarie del valore nominale di lire mille cadauna e di modificare conseguentemente l'art.5 dello Statuto Sociale, conferendo al Presidente del Consiglio di Amministrazione tutti i più ampi poteri nessuno escluso o eccettuato, per il perfezionamento dell'atto.

Preliminarmente sottolinea che il Consiglio di Amministrazione di FS S.p.A., nella seduta del 1° giugno 2001, in ragione della duplice carica da lui ricoperta quale Presidente sia di FS S.p.A. che di Holding S.r.l., al fine di assicurare l'opportuna alterità delle parti costituite nel pubblico atto di scissione, ha deliberato di conferire ad altro Consigliere di Amministrazione, individuato nel Dott. Gabriele Spazzadeschi, tutti i poteri come sopra già conferiti.

Inoltre, in sede di atto di scissione, è stato dato conto delle variazioni che hanno interessato il complesso aziendale in questione dalla data della situazione patrimoniale di riferimento della società scissa FS S.p.A. (30 novembre 2000) sino alla data del 1° gennaio 2001, periodo in cui le operazioni della medesima società scissa sono state imputate alla società beneficiaria (FS Holding S.r.l.), variazioni accertate sulla base del bilancio di esercizio al 31.12.2000 di FS S.p.A., in precedenza approvato.

Alla luce delle variazioni di cui sopra e considerato che, per effetto della scissione, si sono verificate delle modifiche rispetto all'ammontare del capitale sociale di cui al progetto di scissione, la presente assemblea, alla presenza dello stesso Notaio che ha redatto l'atto di scissione - e, dunque, in sede straordinaria - dovrà adottare le correlate determinazioni.

L'Assemblea, preso atto di quanto rappresentato dal Presidente e in particolare

- degli adempimenti attuati e che restano da attuare per dare esecuzione al progetto di riassetto di FS S.p.A., così come delineato ed approvato dall'assemblea del 15 novembre 2000, ed in particolare della esigenza che l'unico socio Ministero dell'Economia e delle Finanze (già Ministero del Tesoro) disponga l'apporto ad FS Holding S.r.l., in conto futuro aumento di capitale, mediante girata, del titolo azionario rappresentativo dell'intera partecipazione al capitale sociale di RFI S.p.A. (già FS) post scissione,
- della decisione del Consiglio di Amministrazione di FS S.p.A. del 1° giugno 2001 con la quale il mandato a perfezionare l'atto di scissione è stato conferito al Consigliere di Amministrazione Dott. Gabriele Spazzadeschi, al fine di assicurare la opportuna alterità delle parti costituite all'atto di scissione medesimo

- **dell'avvenuta stipula, per atto pubblico, dell'atto di scissione parziale**

dà atto che

- **l'apporto di cui sopra viene effettuato, provvisoriamente, al valore nominale delle azioni suddette e che la società Holding S.r.l., a fronte di detto apporto, emetterà, a favore del Ministero dell'Economia e delle Finanze (già Ministero del Tesoro), solo a conclusione delle procedure di valutazione di cui all'art. 2343 del codice civile, azioni di valore pari al valore che verrà attribuito alla Società RFI dalla perizia;**
- **in ragione della natura meramente provvisoria della determinazione del valore e, nelle more della relazione di stima ex art. 2343 c.c., detto apporto non costituisce posta del patrimonio netto della società conferitaria che, tuttavia, a fronte della iscrizione del valore nominale delle azioni, tra le partecipazioni in imprese controllate, iscrive, nel passivo dello Stato patrimoniale, un fondo rischi partecipazioni di pari importo.**

Il Presidente, in mancanza di argomenti da trattare in merito al punto 3^ all'o.d.g. (Varie ed eventuali), null'altro essendovi da deliberare e non avendo alcuno dei presenti chiesto ulteriormente la parola, alle ore 15.10 dichiara chiusa l'Assemblea di parte ordinaria.

IL SEGRETARIO

IL PRESIDENTE

Ferrovie dello Stato Società di Trasporti e Servizi per Azioni

Sede in Roma - Piazza della Croce Rossa, 1



Bilancio di esercizio 2000

- **Relazione sulla gestione**
- **Bilancio al 31/12/2000**
- **Allegato 1**
- **Allegato 2**

Indice

Relazione sulla gestione

A) Informazioni di carattere generale
1 - Condizioni operative e sviluppo dell'attività
2 - Valore della produzione
3 - Costi della produzione
4 - Gestione finanziaria
5 - Investimenti ed opere consegnate nell'esercizio 2000
6 - Aumenti di capitale sociale

B) Informazioni di carattere particolare
1 - Attività di ricerca e sviluppo
2 - Attività delle imprese controllate e collegate e rapporti con le stesse
3 - Fatti di rilievo intervenuti nel corso dell'esercizio 2000
4 - Fatti di rilievo avvenuti dopo la data di chiusura dell'esercizio 2000
5 - Indagini giudiziarie e contenziosi
6 - Evoluzione prevedibile della gestione
7 - Proposte del Consiglio di Amministrazione

Allegato A alla relazione sulla gestione

Bilancio di esercizio 2000

Stato Patrimoniale e Conto Economico
- Stato Patrimoniale attivo
- Stato Patrimoniale passivo
- Conti d'ordine
- Conto Economico

Nota Integrativa
- Sezione 1: Attività della Società
  - Contratto di compravendita di ramo d'azienda
  - Contenuto e forma del bilancio
- Sezione 2: Introduzione ai criteri di redazione del bilancio
- Sezione 3: Criteri di valutazione
- Sezione 4: Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni
  - Stato Patrimoniale : Attivo
  - Stato Patrimoniale : Passivo
  - Stato Patrimoniale : Conti d'ordine
  - Conto Economico
- Sezione 5: Altre informazioni

Allegati
1)Rendiconto finanziario
2) Prestiti trasferiti allo Stato -
Relazione del Collegio Sindacale
Relazione della società di revisione

Consiglio di Amministrazione

(in carica dal 18 Febbraio 1998 al 21 Febbraio 2001)

Presidente	DEMATTE' Prof. Claudio
Amministratore Delegato	CIMOLI Ing. Giancarlo
Consiglieri	DONATI On. Anna GABRIELLI Prof. Gilberto PODESTA' Prof. Claudio SCOCA Prof. Franco Gaetano SEBASTIANI Prof. Mario TESINI On. Giancarlo ULISSI Avv. Roberto

Collegio Sindacale

Presidente	VINCENTI Dr. Mario
Sindaci effettivi	BERTINI Prof. Umberto ROSACE Prof. Santo
Sindaci supplenti	BILOTTI Dr. Francesco LA CAVA Dr. Ugo

Consiglio di Amministrazione

In carica dal 22 Febbraio 2001 (Assemblea del 22 Febbraio 2001)

Presidente	CIMOLI Ing. Giancarlo
Amministratore Delegato	CIMOLI Ing. Giancarlo (*)
Consiglieri	PODESTA' Prof. Claudio FORLENZA Dott.. Francesco MORETTI Ing. Mauro EGIDI Dott. Luca (**)

(*) Il C.d.A, riunitosi successivamente, ha confermato l'Ing. CIMOLI quale Amministratore Delegato della Società, attribuendogli i medesimi poteri già conferitigli dal precedente Consiglio.

(**) Dimissionario dal 4 Maggio 2001. Il C.d.A. del 15 Maggio 2001, con decorrenza da questa stessa data, ha nominato in sua sostituzione il Dott. Gabriele SPAZZADESCHI.

FERROVIE DELLO STATO
SOCIETÀ DI TRASPORTI E SERVIZI PER AZIONI

RELAZIONE SULLA GESTIONE AL 31 DICEMBRE 2000

Signori Azionisti,

il bilancio dell'esercizio 2000, che sottoponiamo alla Vostra approvazione, è stato redatto, come per il precedente esercizio, in conformità degli articoli 2423 e seguenti del Codice Civile.

Il Consiglio d'Amministrazione in carica, è stato nominato il 22 febbraio 2001.

RELAZIONE SULLA GESTIONE 2000

A) INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE

Il 2000 sarà certamente ricordato come un anno di svolta nella storia delle Ferrovie dello Stato.

E' stato infatti avviato, e già largamente realizzato, con il trasferimento alla Società Trenitalia S.p.a. (già I.T.F. S.p.a.) di tutte le attività afferenti il trasporto ferroviario, il processo di riorganizzazione societaria - conforme al modello delineato con le Direttive governative del 30 gennaio 1997 e del 18 marzo 1999 ed agli indirizzi del Ministero del Tesoro espressi con lettera del 31 luglio 2000 - volto a favorire la trasformazione delle Ferrovie in un Gruppo aziendale moderno, efficiente ed articolato, in grado di fronteggiare le sfide del mercato dopo la progressiva liberalizzazione del mercato stesso in ambito europeo.

La separazione delle attività di trasporto da quelle di gestione dell'infrastruttura ferroviaria – realizzata nel solco del processo di divisionalizzazione già attuato negli anni passati - costituisce, dunque, la risposta della FS S.p.a. alle profonde modificazioni dello scenario competitivo ed istituzionale nel settore ferroviario; tale operazione è peraltro coerente con gli obiettivi di risanamento posti a base del Piano d'Impresa 1999-2003.

Trenitalia, che incorpora le attività svolte dalle Divisioni Passeggeri, Trasporto Regionale e Cargo, nonché dall'Unità Tecnologie Materiale Rotabile, è stata resa operativa il 1° giugno 2000. Essa ha vissuto una prima fase (giugno-novembre) in regime d'affitto del ramo d'azienda "Trasporto" e successivamente – a partire dal 1° dicembre – è diventata definitiva cessionaria del ramo d'azienda stesso.

Sempre nel corso del 2000 è stata avviata la seconda fase del processo di riorganizzazione societaria destinata a concludersi entro il 1° semestre del 2001.

L'obiettivo è quello di conseguire un assetto del Gruppo, a regime, articolato su una Holding – interamente controllata dal Tesoro – che a sua volta detenga il pieno controllo delle società operative riguardanti distintamente le attività di trasporto (Trenitalia) e quelle di realizzazione e di gestione dell'infrastruttura.

Tale seconda fase è incentrata sulla scissione parziale, da FS S.p.a., dei rami d'azienda relativi alle attività di Corporate e al Centro Servizi, che verranno incorporati nella Società FS Holding S.r.l., Società costituita dalla stessa FS S.p.a., in qualità di socio unico, in data 15 dicembre 2000.

Contestualmente all'operazione di scissione – deliberata dalle Assemblee di FS S.p.a. e FS Holding S.r.l. il 9 aprile 2001 - il Tesoro provvederà ad apportare a FS Holding la propria partecipazione in FS S.p.a.

Questo passaggio storico è stato inoltre accompagnato da altri due eventi non meno importanti: la liberalizzazione delle attività di trasporto, fortemente voluta dal Ministero dei Trasporti, e l'avvio alla liberalizzazione del trasporto locale. Infatti, entro l'anno 2003, le Regioni dovranno bandire delle apposite gare per il trasporto pubblico locale.

Altro capitolo importante dell'anno 2000 è stato quello della valorizzazione degli asset patrimoniali. A tale proposito si segnala che FS, che dispone di una gran quantità di siti idonei all'installazione d'antenne ed apparati di telecomunicazione, è stata contattata, durante i primi mesi del 2000, da operatori interessati a partecipare alla gara per il rilascio delle licenze UMTS, in ordine al possibile utilizzo degli immobili ferroviari per l'installazione di tali apparecchiature.

Successivamente FS ha esteso tali contatti anche ad altri potenziali *bidder* della gara UMTS – e cioè a tutti quelli che risultavano non disporre ancora di un network completo per l'installazione di antenne - in modo da creare la massima "tensione competitiva" intorno ai propri *asset*.

In prima battuta, sono state valutate ipotesi di partnership societaria (per effetto delle quali FS avrebbe "apportato" il diritto di uso dei propri siti nei costituendi consorzi) ma si è successivamente optato per un'ipotesi di accordo meramente commerciale.

Dai predetti contatti è scaturita un'intesa con la società IPSE 2000 S.p.a., in forza della quale, in data 25 ottobre 2000, FS ha ceduto a detta società il diritto di selezionare ed utilizzare, fino al 31 dicembre 2016, 1.500 siti su cui installare antenne ed apparecchiature per la tecnologia UMTS.

Di detti siti, 225 sono stati individuati nelle maggiori città italiane (Roma, Milano, Genova, Torino, Venezia, Bologna, Firenze, Napoli, Bari e Palermo), su aree che sono nella disponibilità di FS S.p.a. ed estranee al rapporto con la controllata Grandi Stazioni S.p.a.

L'efficacia del contratto suddetto è stata subordinata all'ottenimento da parte di IPSE di una delle licenze messe all'asta dal Governo per telefonia UMTS. Detta licenza, che è stata rilasciata dall'Autorità per le Telecomunicazioni in data 10 gennaio 2001, prevede una durata di 15 anni a decorrere dal 1° gennaio 2002 ed è rinnovabile ai sensi del D.P.R. n. 318/97.

Si segnala, inoltre, il significativo impulso allo sviluppo delle attività di valorizzazione, scaturito dalle seguenti circostanze:

- la sottoscrizione del contratto, fra FS e la propria controllata Metropolis S.p.a., per la valorizzazione del patrimonio immobiliare disponibile di proprietà di FS;
- la riqualificazione della Stazione Termini di Roma (i cui interventi sono stati realizzati con i contributi "giubilari" della Presidenza del Consiglio dei Ministri), e l'avvio dei lavori di ristrutturazione di altri complessi immobiliari (per un investimento complessivo di circa 700 miliardi di lire in tre anni) a seguito del contratto stipulato tra FS e la controllata Grandi Stazioni S.p.a., che disciplina l'utilizzo dei complessi immobiliari delle 13 maggiori stazioni ferroviarie del Paese;
- la conclusione, nel corso del 1° semestre 2000, della procedura di selezione del partner privato con cui condividere il business della valorizzazione dei complessi di

stazione e di infrastrutture nodali di trasporto, e la conseguente operazione di aumento del capitale sociale della stessa Società Grandi Stazioni, da riservare in sottoscrizione al nuovo socio "Schemaventiquattro S.p.a.", come meglio illustrato nel prosieguo della presente Relazione (punto B.2).

Va detto, peraltro, che ulteriore impulso alle iniziative, in ordine alle attività in discorso, è stato dato:

- con l'approvazione, da parte del Consiglio di amministrazione di FS del 16 febbraio 2001, del "Progetto Medie Stazioni" destinato a replicare su circa cento stazioni di medie dimensioni quanto già fatto o avviato sulle stazioni più grandi;
- con lo sviluppo del "Progetto Basictel" finalizzato alla realizzazione di quel particolare asset infrastrutturale che è rappresentato dalla rete di elettrodi di FS, ed il cui avvio risale al 28 dicembre 1999, data di costituzione, da parte di FS in qualità di socio unico, della Società appunto denominata Basictel S.r.l. (ora Basictel S.p.a.). Tale progetto ha preso le mosse dalla dinamica del mercato delle telecomunicazioni in Europa, ed in particolare in Italia, indotta, da un lato, dalla spinta impressa alla liberalizzazione del mercato della telefonia fissa, e, dall'altro, dalla forte crescita dei servizi legati ad Internet. In sintesi il progetto prevede che la Società Basictel realizzi un network nazionale di fibra ottica (c.d. backbone) utilizzando il supporto fisico offerto da una porzione della rete di trasmissione elettrica di proprietà di FS (circa 4.000 Km.) e che, a realizzazione avvenuta la stessa Basictel goda del diritto di utilizzo esclusivo del backbone per il periodo residuo fino al 2020, a fronte di un determinato corrispettivo da pagarsi in rate annuali.
  Elemento di accelerazione, nella realizzazione del Progetto stesso, è stato la conclusione, nei termini meglio illustrati più avanti, della procedura di selezione, avviata ad aprile 2000, del partner privato con cui condividere il business in questione.

A.1- CONDIZIONI OPERATIVE E SVILUPPO DELL' ATTIVITÀ

Il quadro macroeconomico di riferimento

Secondo le stime formulate dall'ISAE (Istituto Studi Analisi Economica), nel rapporto di previsione di gennaio 2001, dopo la forte accelerazione della prima metà dell'anno, la crescita dell'economia mondiale è notevolmente rallentata nella seconda parte dell'anno 2000 a causa degli aumenti delle quotazioni del greggio e della frenata da parte degli Stati Uniti. Nonostante ciò la crescita dell'economia mondiale nel 2000 è stata particolarmente elevata: il prodotto lordo è aumentato del 4,7%, mentre il commercio mondiale di beni dell'11% circa; bisogna risalire alla metà degli anni ottanta per trovare tassi simili.

L'Unione Europea Monetaria ha beneficiato del consolidamento della domanda interna e la debolezza dell'Euro ha permesso un aumento delle esportazioni: in media d'anno il PIL è aumentato del 3,4% (2,5% nel 1999); tuttavia i segnali di rallentamento nella crescita hanno iniziato a manifestarsi nell'ultimo trimestre specialmente per effetto dello shock petrolifero.

Come osservato per l'economia internazionale, anche in Italia l'attività economica è sensibilmente rallentata nella seconda metà del 2000 attestandosi su un tasso di crescita dell'1,9% in ragione d'anno (3% nel primo semestre). Pur tuttavia la crescita su base annua

si è rafforzata ed il PIL in media d'anno è aumentato del 2,9% (1,4% nel 1999), tasso questo significativamente più elevato dei modesti ritmi di sviluppo che avevano caratterizzato gli ultimi anni, ma ancora inferiore alla crescita degli altri partners europei.

I buoni risultati conseguiti in media d'anno dall'economia italiana nel 2000 sono stati determinati dal positivo andamento della domanda interna nelle principali componenti e soprattutto dalla forte crescita delle esportazioni nette. Nel 2000 il contributo della domanda alla crescita del PIL è stato del 2,1%.

Gli investimenti sono cresciuti del 6,4%, mentre i consumi delle famiglie si sono mantenuti su ritmi più contenuti (+2,1%), risentendo anche di un aumento del clima d'incertezza tra le famiglie. Il contributo delle esportazioni nette è sensibilmente migliorato. Ciò ha riflesso la notevole crescita delle esportazioni italiane sui mercati mondiali (+10,7%), in particolare verso i paesi extra UE, grazie anche alla svalutazione dell'Euro. Anche le importazioni sono aumentate ad un ritmo crescente (+9%, mantenendo però una dinamica inferiore a quella delle esportazioni.)

Il 2000 è stato un anno decisamente buono per la produzione industriale in Italia; i dati definitivi diffusi dall'ISTAT indicano in media d'anno un aumento del 3,2% che ha interessato, anche se con diversa intensità, tutte e tre le sue componenti: beni finali d'investimento (+4,8%), beni intermedi (+3,6%) e beni finali di consumo (+1%). Su base congiunturale la crescita è stata assai elevata nella prima metà dell'anno per poi assestarsi, a partire dall'estate, su tassi più contenuti.

L'inflazione al consumo è rapidamente risalita a giugno 2000, portandosi al 2,7% per poi rimanere sostanzialmente inalterata per tutto il secondo semestre. Nella media annuale, il tasso d'inflazione è stato del 2,5%, in sostanziale aumento rispetto al risultato medio del 1999 (+1,7%) e al di sopra dell'obiettivo programmatico del Governo (2,3%). Tuttavia il differenziale d'inflazione dell'Italia rispetto all'area dell'Euro, si è progressivamente ridotto.

Per quanto riguarda la finanza pubblica, nel 2000 la discesa del deficit pubblico in rapporto al PIL si è attestata all'1,5%. In progressivo miglioramento, anche se ancora attestato a livelli particolarmente elevati, appare nel preconsuntivo del 2000 il rapporto debito pubblico/PIL, che ha fatto registrare una diminuzione di 3,4 punti percentuali rispetto al 1999, scendendo all'attuale 111,7%.

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

Il settore dei trasporti ha evidenziato nel 2000 una crescita generalizzata della mobilità complessiva ad un ritmo più sostenuto di quello dell'anno precedente, sia nel comparto viaggiatori che in quello delle merci. In particolare per quanto riguarda il settore autostradale, l'AISCAT ha rilevato nel comparto viaggiatori, un aumento delle percorrenze dei veicoli leggeri del 2,6% (2,9% nel 1999), mentre, nel settore merci, l'aumento delle percorrenze dei veicoli pesanti è stato del 5,6% (quasi un punto percentuale in più rispetto al 1999).

Il traffico aereo, secondo i dati comunicati dall'ASSAEROPORTI, ha evidenziato tassi di crescita molto sostenuti, nell'ordine dell'11,9% per quanto riguarda il numero dei viaggiatori e del 6,8% per quanto riguarda le tonnellate trasportate rispetto l'anno precedente.

Per il traffico marittimo, infine, l'ASSOPORTI ha rilevato la crescita dei volumi del traffico viaggiatori e merci nella gran parte dei porti italiani.

Andamento della gestione nei settori in cui opera la Società

Il traffico ferroviario

Come già detto in precedenza, in data 30 maggio 2000, FS ha concesso in affitto, con inizio dal 1° giugno 2000, alla Società Trenitalia, il ramo d'azienda "Trasporto" comprendente la Divisione Passeggeri, la Divisione Cargo, la Divisione Trasporto Regionale e l'Unità Tecnologie Materiale Rotabile. Con decorrenza 1° dicembre 2000, lo stesso ramo d'azienda è stato ceduto in via definitiva alla Società Trenitalia S.p.a.

Ciò che di seguito viene esposto, mette in evidenza e rappresenta le attività di trasporto svolte - nel periodo gestionale che va dal 1° gennaio 2000 al 31 maggio 2000 - dalle Divisioni suddette quando queste facevano ancora parte integrante della struttura della Ferrovie dello Stato S.p.a.

Il prodotto globale venduto dalla FS, espresso dalla somma dei Viaggiatori/km e delle Tonnellate/km, è stato di 28.234 miliardi di Unità di Traffico (UT) con un incremento del 2,7% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (27.495 di UT).

L'andamento, pur evidenziando ottime performance nel settore merci in termini di tonnellate km, ha fatto registrare ancora una lieve flessione (-0,4%) nei viaggiatori km nel loro complesso, anche in presenza di un progressivo recupero della perdita nei volumi della domanda. Tale recupero lascia ben sperare per una ripresa del traffico viaggiatori ed un ritorno, dopo oltre un triennio, a tassi di crescita medio annui positivi.

Traffico Viaggiatori media-lunga percorrenza e traffico regionale

I viaggiatori-km trasportati sono stati 17,6 miliardi, valore questo pressoché identico a quello dell'analogo periodo del 1999.

In particolare, la Divisione Trasporto Regionale ha fatto registrare un'ulteriore espansione della domanda con un incremento dei viaggiatori-km del 2,6%, rispetto allo stesso periodo del 1999. Per contro, la domanda soddisfatta dalla Divisione Passeggeri, pur mostrando i primi segnali di ripresa, è stata debole, in quanto è stata ancora influenzata da una fase negativa che ha comportato, nei dati cumulati dei primi cinque mesi dell'anno, una flessione del traffico del 2,5%.

Come la domanda, anche l'offerta ha evidenziato andamenti contrapposti nei due segmenti di traffico. Nella media e lunga percorrenza, il calo dell'offerta è stato rispettivamente del 2,8% e del 3,6% nei posti-km; nel segmento del Trasporto Regionale l'offerta invece è cresciuta dell'1,6% nei treni-km e dello 0,5% nei posti-km.

Per quanto riguarda le singole tipologie di prodotto treno, i risultati del periodo, da un lato, hanno confermato e consolidato il buon andamento del segmento Eurostar che ha visto i viaggiatori-km crescere del 16,1% e, dall'altro, hanno evidenziato una positiva inversione di tendenza per quanto riguarda il traffico Intercity giorno che, dopo mesi caratterizzati da un'erosione della domanda a favore del segmento Eurostar, è ritornato a crescere dell'1,4%.

A fronte dello sviluppo della domanda viaggiatori del "Prodotto giorno", si è registrata invece una perdita di traffico del "Prodotto notte" che, nello stesso periodo, ha accusato una flessione del 13,3%.

Traffico merci

Per quanto riguarda questo settore, i dati mostrano un'ottima performance con una crescita sia delle tonnellate (+10,5%), che delle tonnellate-km (+8,2%). A trascinare lo sviluppo del traffico merci è stato ancora una volta il traffico combinato che è aumentato, in tonnellate, del 13,1%.

La performance del traffico merci appare ancora più significativa se rapportata a quella rilevata dall'AISCAT per i veicoli-km pesanti su autostrada (+5,5% nei primi cinque mesi dell'anno).

Il sensibile aumento del traffico merci per ferrovia assume particolare rilevanza in quanto realizzato con un volume di produzione di treni-km più basso dell'8,5% rispetto allo stesso periodo del 1999.

Anche nei confronti con le reti estere i dati conseguiti evidenziano che lo sviluppo del traffico merci FS è stato superiore a quello fatto registrare dalle principali reti europee, con la sola eccezione delle SNCF.

Risorse umane

Viene qui di seguito rappresentata l'evoluzione e la ripartizione degli organici, in conseguenza del processo di societarizzazione:

- consistenza del personale della Società FS al 31 dicembre 2000 pari a n° 44.937 unità contro le 48.442 unità al 31 dicembre 1999, senza considerare le strutture oggetto del passaggio del ramo d'Azienda;

- consistenza del personale della Società Trenitalia al 31 dicembre 2000, comprendente l'ex personale FS transitato con decorrenza 1° giugno 2000 in occasione della descritta operazione di affitto del ramo d'Azienda, pari a n° 61.231 unità.

Al 31 dicembre 2000 la consistenza del personale delle due Società nel complesso ammonta a n° 106.168 unità contro le 112.018 di fine 1999.

Anche nell'esercizio in esame è proseguita l'opera di contenimento degli organici. Infatti, sulla base degli accordi con le parti sindacali intervenuti negli anni 1998 e 1999, si è dato esito alle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro presentate dal personale inidoneo e dal personale utilizzato in attività amministrative e tecnico-specialistiche, individuato come eccedentario.

Inoltre, nell'ambito della gestione delle risorse umane, si è dato ulteriore corso all'attuazione dei progetti di incremento della produttività del personale, anche attraverso il riequilibrio professionale, secondo quanto previsto dal C.C.N.L – scaduto ormai dal 31 dicembre 1999 e non ancora rinnovato - per la gestione delle eccedenze verso strutture/processi/attività, risultati in carenza.

E' opportuno mettere in evidenza che, in attuazione della legge n° 488 del 23 dicembre 1999 (Finanziaria 2000), il Fondo Pensioni FS, a partire dal 1° aprile 2000, è stato soppresso e, a decorrere dalla stessa data, è stato istituito presso l'INPS un apposito Fondo Speciale al quale è stato iscritto obbligatoriamente tutto il personale dipendente dalla FS S.p.a.. La stessa legge ha previsto, ai fini dello svolgimento dei compiti di gestione del Fondo Speciale summenzionato, il trasferimento all'INPS di un contingente massimo di 250 unità di personale FS, entro il termine di due anni. Nell'anno 2000 sono state trasferite all'INPS 203 unità di personale.

A seguito dei provvedimenti sopra esposti, nonché delle scadenze programmate dalla riforma pensionistica, dei licenziamenti, delle dimissioni, delle scadenze dei Contratti Formazione Lavoro e di altre cause, la fuoriuscita di personale ferroviario ha interessato n° 5.419unità per la Società FS e n° 2.505 unità per la Società Trenitalia.

La sicurezza nell'esercizio ferroviario

La sicurezza nell'esercizio ferroviario ha costituito sempre un obiettivo fondamentale nella gestione aziendale, ed è figurata sempre al primo posto tra le strategie della società FS. In quest'ottica, il perseguimento di più elevati standard rappresenta per l'azienda un impegno specifico inderogabile.

In particolare, nel 2000, si è concluso il Piano triennale per la sicurezza, avviato nel 1998. Il lavoro svolto nel triennio ha riguardato tutti i settori: il potenziamento dell'infrastruttura, la messa in atto di nuove procedure, l'organizzazione del lavoro, il rinnovo del materiale rotabile, la formazione del personale (in primo luogo dei macchinisti), la sperimentazione degli apparati e dei sistemi, e le adozioni di nuovi dispositivi.

Alla base del Piano triennale, appena archiviato, c'è la convinzione che solo ad un progetto organico e di lungo orizzonte temporale, incardinato in fasi caratterizzate da risultati progressivi e misurabili, possa essere affidato il miglioramento di quegli standard di sicurezza che tradizionalmente rappresentano per le FS un vantaggio competitivo ed un elemento di eccellenza su scala europea.

L'anno 2000, con la trasformazione organizzativa delle Ferrovie dello Stato, ha contribuito a definire e diffondere, con il concorso di tutte le strutture aziendali, il nuovo quadro procedurale e operativo in materia di sicurezza dell'esercizio, del lavoro e dell'ambiente.

Dall'analisi e dalle verifiche realizzate, è comunque emerso, per la Società FS, un buon livello generale della sicurezza che spesso è risultato essere superiore a quello di altre importanti reti ferroviarie europee.

Nel 2000, il numero degli incidenti "tipici", quelli cioè direttamente connessi alla circolazione dei treni (deragliamenti, scontri, incendi, investimenti ai passaggi a livello) è ancora diminuito, passando dai 100 incidenti del 1999 ai 95 incidenti del 2000, confermando il trend positivo registrato nell'ultimo quinquennio, periodo nel quale il totale dei sinistri si è quasi dimezzato.

Tali dati confermano che il sistema ferroviario resta comunque il mezzo più sicuro tra le diverse modalità di trasporto.

Per quanto riguarda il numero delle persone coinvolte in tali incidenti, il dato del 2000, in termini di vite umane, ha raggiunto i minimi storici.

L'indicatore di sicurezza, misurato in numero di incidenti "tipici" per milione di treni-km effettuati (0,28 nel 2000 contro 0,30 nel 1999), ha confermato l'andamento del trend positivo degli ultimi anni e colloca le Ferrovie dello Stato ai più alti standard di sicurezza.

Secondo gli ultimi dati disponibili riferiti alle altre reti, limitatamente al 1999, il numero di incidenti "tipici", per milione di treni-km, è stato di 0,42 per la RENFE (ferrovie spagnole), di 0,59 per la SNCF (ferrovie francesi) e di 0,47 per la CCFF (ferrovie svizzere).

L'infrastruttura

La lunghezza della rete esercitata nel suo complesso, alla fine dell'anno 2000, è risultata di 16.178 km, con un incremento di 86 km sull'estesa del 1999, al netto delle dismissioni per un totale di 7 km, riguardanti un tratto di linea del compartimento di Roma.

Nel 2000 sono stati riaperti all'esercizio, previo ammodernamento, 82 km di linea e queste riaperture hanno interessato il compartimento di Torino (tratta Chivasso-Cocconato di 23 km), il compartimento di Venezia (linea Treviso-Portogruaro di km 53) ed il compartimento di Roma (tratta Roma San Pietro – Monte Mario). Per contro, le attivazioni di nuove linee sono state veramente marginali (4 km).

E' proseguito inoltre il miglioramento tecnologico dell'infrastruttura ed il rafforzamento delle sue caratteristiche tecniche con la realizzazione di 23 km di raddoppi e 63 km di nuove elettrificazioni.

A fine anno le rete elettrificata ammonta a 10.724 km pari al 66,3% sul totale, mentre quella a doppio binario interessa 6.236 km, che rappresentano il 35,8% della rete complessiva. Le stesse percentuali riferite all'anno 1985, risultavano essere rispettivamente del 55,2% e del 33,8%.

Le linee attrezzate con il sistema di blocco automatico alla fine dell'esercizio 2000 ammontano a 5.460 km con un aumento di 218 km rispetto all'anno precedente; attualmente tali linee, che costituiscono il sistema portante ferroviario, rappresentano il 33,8% del totale.

La concentrazione del traffico sulla rete FS si mantiene sempre ad alti livelli; al riguardo si evidenzia che il 50% della rete assorbe il 94% delle Unità di Traffico complessive e circa l'83% dei treni km effettuati.

La qualità del servizio

Il 5 ottobre 2000 le Ferrovie dello Stato hanno presentato la loro "Carta di Servizi", uno strumento (previsto da un Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 30 dicembre 1998) attraverso cui le aziende di servizio sono chiamate a regolare il rapporto con la loro clientela e che il Gruppo FS ha articolato in un sistema di impegni precisi e misurabili, riguardanti tutti gli aspetti del servizio e tutti i segmenti dell'offerta.

La "Carta dei Servizi" del Gruppo FS ha una configurazione modulare, congruente con un percorso di rinnovamento organizzativo costruito in questi anni ed è funzionale alle trasformazioni finora realizzate.

Articolata in cinque sezioni tematiche, la suddetta "Carta" definisce e descrive per ognuna di esse una serie di impegni specifici riguardanti in particolare: gli aspetti di "sistema" (cioè quelli "trasversali" all'intero Gruppo), i servizi di trasporto passeggeri a lunga e media percorrenza, i servizi di trasporto passeggeri su scala locale/regionale, i servizi nelle stazioni e la sicurezza del viaggio, ed infine i servizi nelle grandi stazioni.

Sulla base di quelli che sono i "fattori della qualità" - che la "Carta" individua e descrive traducendo gli indirizzi generali provenienti dalle fonti istituzionali -, per ognuna delle cinque sezioni tematiche vengono individuati una serie di "indicatori della qualità erogata", attraverso cui viene identificato il valore di prestazione che le FS s'impegnano a conseguire e su cui è costruito un sistema di monitoraggio della "qualità percepita" attraverso il conseguimento attivo della clientela.

In tal modo s'instaura un rapporto leale e trasparente con il consumatore e si avvia concretamente il terreno di verifica della politica di "customer satisfaction" verso cui la nuova

azienda, in tutte le sue componenti, è interamente orientata, a partire dalla sua riorganizzazione.

Il Margine del valore della produzione

Il risultato economico dell'esercizio 2000 è, sotto il profilo della gestione caratteristica, riassumibile nelle seguenti cifre aggregate (importi in miliardi di lire):

DESCRIZIONE	2000	1999
Valore della produzione	11.574	14.613
Costo del personale	(5.751)	(8.884)
Altri costi della produzione prima degli Ammortamenti, svalutazioni, accant.ti ed altri	(4.010)	(4.060)
Margine del valore della produzione prima di Ammortamenti, svalutaz., accantonamenti ed altri	1.813	1.669
Ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed altri	(3.214)	(4.380)
Margine del valore della produzione	(1.401)	(2.711)

A.2 - VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione è dettagliato come segue (importi in miliardi di lire):

DESCRIZIONE	2000	1999
Prodotti del traffico viaggiatori:		
- clientela ordinaria	1.510	3.627
- contr. di serv.pub. con Enti pub. Territ.li	5	13
Totale viaggiatori	**1.515**	**3.640**
Prodotti del traffico merci e poste	**605**	**1.321**
Contratto di servizio pubblico con lo Stato	**1.301**	**2.927**
Prestazioni a terzi, vendite e altri	**2.254**	**595**
Totale ricavi vendite e prestazioni	**5.675**	**8.483**
Variazione lavori in corso su ordinazione	**(59)**	**58**
Incremento immobilizzazioni per lavori interni	**810**	**1.119**
Altri ricavi e proventi:		
- contributi in conto esercizio	2.864	2.820
- utilizzo fondo ristr. (L.448/98)	1.934	1.886
- altri ricavi	350	247
Totale altri ricavi e proventi	**5.148**	**4.953**
Totale valore della produzione	**11.574**	**14.613**

A.3 - COSTI DELLA PRODUZIONE

Il costo della produzione risulta così articolato (importi in miliardi di lire):

DESCRIZIONE	2000	1999
Materie prime, sussidiarie, ecc.	1.171	1.316
Servizi	2.137	2.557
Godimento beni di terzi	113	213
Variazione delle rimanenze di materie Prime, sussidiarie, ecc.	589	(26)
Sub totale	**4.010**	**4.060**
Personale	5.751	8.884
Ammortamenti e svalutazioni	2.758	3.793
Accantonamenti	330	391
Oneri diversi di gestione	126	196
Totale costi della produzione	**12.975**	**17.324**

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci.

Sono comprese in questa voce l'acquisto di materiali per i consumi, per esigenze di manutenzione e per gli investimenti nonché le spese sostenute per l'energia elettrica per la trazione dei treni e per l'illuminazione e forza motrice.

La voce che ha subito la variazione più significativa è quella riguardante gli acquisti di materiali: in particolar modo, gli acquisti di materiali di magazzino che sono passati da 901 miliardi nel 1999 a 789 miliardi nel 2000 registrando una diminuzione di 112 miliardi.

I costi per l'energia elettrica per la trazione dei treni, pur figurando come voce di costo, determinano per la società FS una componente di ricavo della voce "Altre prestazioni di servizio" per il riaddebito dei costi sostenuti da FS alla società Trenitalia (113 miliardi).

Servizi

Nel comparto in esame si è registrato, rispetto all'esercizio 1999, un decremento complessivo pari a 420 miliardi. Ciò trova giustificazione, per la maggior parte delle voci che costituiscono tale posta, nell'imputazione dei costi afferenti i settori del ramo "Trasporto" solo per i primi 5 mesi dell'esercizio 2000.

I maggiori incrementi di costo sono ascrivibili essenzialmente ai servizi relativi alla gestione del patrimonio immobiliare FS, i quali hanno subito un incremento dovuto all'aumento delle prestazioni della controllata "Grandi Stazioni" (114 miliardi), ai costi per servizi informatici in outosourcing (198 miliardi), e all'aumento dei costi sostenuti per la riparazione dei danni causati dalle calamità naturali (39 miliardi), per le alluvioni verificatesi nel 2000 e per il ripristino delle opere danneggiate nell'alluvione del Piemonte del 1994.

Personale

Il costo del personale è passato da lire 8.884 miliardi del 1999 a lire 5.751 miliardi dell'esercizio 2000, con una diminuzione di lire 3.133 miliardi.

Tale minor costo è imputabile essenzialmente a due fattori:
- riduzione degli organici a seguito del passaggio del ramo di azienda "Trasporto" alla Società Trenitalia, con decorrenza 1° giugno 2000;
- riduzione degli organici per effetto di altre cause (esodi naturali, blocco del turnover, licenziamenti, mancato rinnovo dei Contratto Formazione Lavoro, esodi incentivati ecc.);

E' da tenere presente, inoltre, che 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) o da contenziosi giudiziari;
- è proseguito il ricorso a processi di riqualificazione del personale in vari settori aziendali con l'obiettivo di aumentare la flessibilità d'utilizzo delle risorse perseguendo politiche di adeguamenti qualitativi e aumenti di professionalità.

A.4 - GESTIONE FINANZIARIA

Com'è noto la legge 23 dicembre 1996 n.662 (Finanziaria 1997), aveva sancito l'assunzione da parte dello Stato di tutto il debito delle Ferrovie dello Stato S.p.a. con garanzia e oneri a carico dello Stato in essere al 31 dicembre 1996.

In data 21 marzo 97 il Ministero del Tesoro aveva 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 è stata affidata a FS mediante apposito mandato gratuito a gestire il debito stesso in nome, nell'interesse e per conto del Ministero del Tesoro, stipulato tra la FS S.p.a. e le competenti strutture del Ministero del Tesoro. Tale mandato, scaduto il 31 dicembre 2000, è stato prorogato al 31 dicembre 2001 con nota n.028731 del 19 dicembre 2000 del Ministero del Tesoro.

L'espletamento del mandato, nel corso dell'esercizio 2000, ha consentito la rinegoziazione, a condizioni più vantaggiose, di n° 3 prestiti per complessivi 155 milioni di Fr.Sv..

Gli interessi passivi maturati nel 2000 ammontano a miliardi 30,1 di lire e sono relativi ad un indebitamento a carico di FS per soli interessi ed a carico dello Stato in linea capitale.

Il debito al 31 dicembre 2000, si riferisce alla quota residua dei prestiti a carico di FS per lire 193 miliardi, mentre il debito residuo per prestiti assunti dallo Stato, ai sensi della menzionata Legge n.662/96 ammonta, ai cambi di fine esercizio, a lire 21.319 miliardi.

A.5. - INVESTIMENTI ED OPERE CONSEGNATE NEL-L'ESERCIZIO 2000

L'ammontare complessivo degli investimenti tecnici nell'anno 2000 è stato pari a 3.900 miliardi di lire, includendo tra questi, lire 108 miliardi di finanziamenti alla TAV S.p.a. per la realizzazione dell'Alta Velocità, finanziata anch'essa dal Contratto di Programma, al netto della restituzione da parte del CEPAV UNO delle anticipazioni ricevute.

Per quanto riguarda l'attuazione degli interventi, si segnala che sono stati realizzati, con riflessi positivi sull'aumento dell'efficienza e della disponibilità delle infrastrutture, diversi interventi di ammodernamento e potenziamento che, in particolare, hanno riguardato:

- l'attivazione di nuovi regimi di circolazione che ha riguardato 350 km di linee, suddivisi in 130 km di blocco automatico a correnti codificate (tra cui la linea Cesano – Roma, alcuni tratti della linea Roma-Cassino-Napoli e Pisa-Roma) e 220 km conta-assi (tra cui il completamento della Caserta-Foggia, Treviso-Portogruaro e tratti della linea della rete Sarda);
- la realizzazione della banalizzazione di 72 km di linee e la ripetizione in macchina dei segnali su 95 km di linee;
- l'attivazione di 50 km di ATC sulla linea Brescia-Olmeneta-Cremona;
- l'attivazione di 22 nuovi apparati di sicurezza nelle stazioni, dei quali 17 ACEI e 5 ACS.

Il livello della sicurezza della circolazione è stato ulteriormente incrementato con l'attivazione di apparati/sistemi tecnologici rivolti all'eliminazione dell'errore umano sia nella gestione delle stazioni che nel distanziamento dei treni. Sono stati, infatti, attivati 17 nuovi apparati ACEI di stazione e sono stati resi automatici 22 Passaggi a Livello (oltre ai 51 soppressi).

La circolazione su oltre 270 km di linee è stata affidata a regimi di distanziamento automatico e su oltre 200 km è stato attivato un sistema di esercizio migliorativo con Dirigente Centrale o con Direttore Centrale Operativo. Il blocco automatico si è esteso quindi su circa il 76% della rete ferroviaria.

Per completare infine l'informativa di cui all'art.14 del Contratto di Programma 1994/2000, si riportano nell'allegato A) della presente relazione, le principali opere e forniture consegnate all'esercizio ferroviario nel quinquennio 1996/2000.

A.6 - AUMENTI DI CAPITALE SOCIALE

Al 31 dicembre 2000 il capitale sociale sottoscritto e versato della società FS ammontava a lire 36.595.863.427.000 e risulta invariato rispetto all'esercizio 1999.

La legge del 23 dicembre 1999 n.488 (Finanziaria 2000) aveva disposto, in lire 6.150 miliardi di competenza e lire 5.150 miliardi di cassa per l'esercizio 2000, l'ulteriore apporto dello Stato al capitale sociale delle Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie.

Con la legge 23 ottobre 2000 n.317 (Assestamento 2000) è stata apportata una variazione in aumento di cassa pari a lire 1.000 miliardi, portando lo stanziamento complessivo di cassa a lire 6.150 miliardi pari quindi a quello di competenza.

Nel corso dell'anno 2000 il Ministero del Tesoro ha versato in sette tranche l'intero ammontare stanziato pari a lire 6.150 miliardi e tale importo è stato contabilizzato – in attesa della delibera assembleare di aumento di capitale sociale – come "Versamenti in conto futuri aumenti di capitale".

Si sottolinea inoltre che il 24 gennaio 2001 l'Assemblea straordinaria dei soci ha deliberato una serie di interventi sul capitale sociale i quali sono ampiamente illustrati al punto B.4.1.

B) INFORMAZIONI DI CARATTERE PARTICOLARE

B.1 - ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Nel 2000 sono proseguite da parte dell'Istituto Sperimentale 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 della Società, 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 di prodotti, nonché ad alcune sperimentazioni di ottica e di segnalazione luminosa.

In particolare sono da segnalare:

- analisi, prove e sperimentazioni su materiali metallici, prodotti vernicianti, rivestimenti protettivi, detergenti, tessuti, prodotti cartotecnici ed in pelle, igniritardanti, olii combustibili e prodotti merceologici vari;
- progetto di nuovi cicli di verniciatura per travate metalliche. In tal senso sono state eseguite prove pratiche per la verifica del comportamento in esercizio dei cicli di verniciatura sia manutentivi che per strutture metalliche nuove, già testati in laboratorio; nel corso dell'anno 2001 tale attività sarà estesa ad altre ditte che hanno chiesto l'omologazione dei loro prodotti e cicli;
- omologazione di componenti strutturali per l'esercizio ferroviario A.V. (traverse, traversoni, attacchi ecc.);

- failure analysis di componenti ferroviari critici per la sicurezza dell'esercizio (ruote, molle di sospensione, bielle navi traghetto, dischi freno ecc.);
- assistenza tecnica per la linea Firenze-Bologna A.V. per la qualità dei calcestruzzi, nonché per la verifica del monitoraggio strutturale delle gallerie;
- studio di fattibilità per la diagnostica automatica dei ponti e dei viadotti, con particolare riguardo a quelli ad arco in muratura;
- linea A.V. Roma-Napoli: consulenza sulle problematiche di monitoraggio strutturale permanente, controlli su pali di fondazione, controlli strutturali sulla galleria artificiale GA33 e controlli di stabilità dei pendii adiacenti;
- prove di omologazione di traverse ferroviarie atte ad essere sollecitate su linee ad A.V.;
- linea A.V. Bologna-Milano: studi e sperimentazioni per l'utilizzazione di materiali di scarto da demolizione edilizia e dei terreni coesivi trattati con leganti idraulici.

Per quanto riguarda infine l'attività relativa all'ottica ed all'illumionistica, oltre alle usuali prove su lampade alogene per segnalamento ferroviario, su lampade ad incandescenza per illuminazione, su materiali fluororifrangenti e su apparecchi di segnalamento LED (diodi emettitori di luce), è stata realizzata la misurazione della retroriflessione sotto pioggia.

Ambiente ed inquinamento

Inquinamento e compatibilità elettromagnetica

Nel corso del 2000 sono state effettuate numerose indagini mirate alla determinazione dell'intensità dei campi elettromagnetici in prossimità di videoterminali in uso presso vari uffici e biglietterie. Di particolare interesse e rilevanza è stata una lunga e complessa campagna di misurazione eseguita a bordo di alcune locomotive utilizzate soprattutto nella trazione dei treni merci. Altre indagini hanno riguardato i campi elettromagnetici nel dominio delle frequenze superiori al GHz (microonde) indotti da antenne impiegate per la telefonia mobile.

Acustica, Fonometria e Inquinamento chimico

Una rilevante attività di misurazione dei livelli sonori è stata effettuata a seguito di numerose proteste da parte di cittadini che lamentavano un presunto eccesso di rumorosità ambientale prodotta dalla circolazione dei treni

E' proseguita l'attività di monitoraggio ambientale e vibrazionale relativa al raddoppio ed elettrificazione della linea ferroviaria Roma San Pietro-La Storta attraverso la determinazione della situazione in corso d'opera (durante le fasi finali della costruzione) e post-operam ovvero con l'attuale esercizio ferroviario. E' stata inoltre eseguita una prima fase di una complessa campagna di sperimentazione sulla linea direttissima Roma-Firenze mirata a determinare il diverso comportamento acustico dei treni (emissione di rumore) che transitano sui ponti.

In ambito internazionale, vi è stata la partecipazione ad un gruppo di lavoro dell'UE incaricato di predisporre una normativa tesa ad armonizzare, fra le varie reti ferroviarie europee, i valori limite di emissione sonora dei rotabili oltre che definire una metodologia per la misurazione dei livelli sonori emessi dal transito dei treni.

E' stata eseguita una serie di verifiche che hanno interessato i seguenti settori:

- controllo della qualità delle acque reflue scaricate dagli impianti ferroviari;
- controllo dell'efficienza degli impianti per la depurazione delle acque reflue;
- caratterizzazione e classificazione dei rifiuti prodotti nelle attività ferroviarie.

Sicurezza e trasporto materiali pericolosi e radioprotezione

Nel 2000 è proseguita l'attività di " Normazione di sicurezza e trasporto materiali pericolosi", relativamente ai regolamenti, alla consulenza, ed all'omologazione degli imballaggi. Un'attiva partecipazione si è avuta nei Gruppi e Commissioni Nazionali ed Internazionali che hanno affrontato diverse 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.

Si riportano le attività di particolare rilievo svolte nell'anno:

- è stato progettato un software da utilizzare all'interno di ciascuno stabilimento per la gestione degli scali merci terminali assoggettati al Decreto del Ministero dell'Ambiente del 20 ottobre 1998;
- è iniziata la collaborazione con il Dipartimento dei Trasporti Terrestri per la predisposizione del decreto Ministeriale riguardante le materie non disciplinate dal Decreto Legislativo 13 gennaio 1999 n.41. Detto decreto riguarderà le prescrizioni generali per l'ammissione al trasporto ferroviario delle merci pericolose, le norme integrative per il trasporto delle merci pericolose sulle navi traghetto, le norme integrative per la spedizione di merci pericolose per le quali è previsto il trasporto su strada ordinaria, le norme integrative per il trasporto di sostanze esplosive e di sostanze radioattive;
- il Gruppo di Sintesi Merci Pericolose dell'UIC ha predisposto il primo progetto della "Guida per la stesura dei piani di emergenza negli scali ferroviari di smistamento", da adottare in ambito europeo. Il suddetto documento è stato presentato alla DG VII e DG XI della Commissione Europea, che ne hanno approvato i contenuti.

I costi sostenuti nel 2000 relativi alle attività suddette sono stati pari a circa 10 miliardi di lire, di cui lire 2,5 miliardi capitalizzati.

B.2 - ATTIVITA' DELLE IMPRESE CONTROLLATE E COLLEGATE E RAPPORTI CON LE STESSE

Nel seguito sono riportati alcuni dati sull'andamento economico delle principali società controllate e collegate.

(in miliardi di lire)

Società	Valore Della Produzione	Risultato Di Esercizio
CONTROLLATE:		
Trenitalia S.p.a.	5.615	(467,5)
Metropolis S.p.a.	109,9	0,6
Grandi Stazioni S.p.a.	200,1	20,8
Treno Alta Velocità – TAV S.p.a.	18,5	(0,02)
Italferr S.p.a.	273,2	9.2
Fercredit–Servizi Finanziari S.p.a.	32,4	5,3
Sogin S.r.l.	31,9	6,7
COLLEGATE:		
Tele Sistemi Ferroviari S.p.a.	277,3	20,9
Ferrovie Nord Milano S.p.a.	31,0	3,9
Isfort S.p.a.	7,1	0,3

TRENITALIA S.p.a. (già ITF S.p.a.)

Come già descritto, la Società Trenitalia è diventata operativa il 1° giugno 2000; con l'affidamento ad essa della gestione del trasporto ferroviario, si realizza un passaggio chiave nel processo di riforma del sistema ferroviario del nostro Paese.

Il processo di separazione tra l'attività di gestione dell'infrastruttura ferroviaria e l'attività di produzione dei servizi di trasporto, costituisce una delle principali linee guida delle direttive comunitarie europee e del Governo nazionale e rappresenta il passaggio obbligato verso la liberalizzazione del sistema di trasporto ferroviario in Italia.

In base alla più volte citata cessione del ramo d'azienda "Trasporto", e pertanto, a decorrere dal 1° dicembre 2000, la Società ha acquisito la titolarità delle seguenti partecipa-

zioni, parte delle quali già concesse in usufrutto ai sensi del contratto d'affitto del ramo d'Azienda medesimo:

- FS CARGO S.p.a. - partecipata al 100%;
- PASSAGGI S.p.a. - " " 50%;
- ITEF S.p.a. - " " 50%;
- CISALPINO A.G. - " " 50%;
- ARTESIA S.a.s. - " " 50%;
- SVE RAIL ITALIA A.B. - " " 50%;
- INTERPORTO BOLOGNA S.p.a. - partecipazione minoritaria;
- CENTRO MERCI ORTE S.p.a. - " "
- GESTIONE SERVIZI INTERPORTUALI S.r.l. - " "
- INTERCONTAINER INTERFRIGO ICF - " "
- INTERPORTO MERCI PADOVA S.p.a. - " "
- INTERPORTO A. VESPUCCI S.p.a. - " "
- INTERP. BERGAMO MONTELLO S.p.a. - " "
- INTERPORTO TRENTO S.p.a. - " "
- CONSORZIO FERROVIE LOMBARDE - " "
- CONSORZIO NAPOLIPASS - " "

Relativamente al contratto d'affitto del ramo d'azienda "Trasporto", il conto economico della Società evidenzia, in particolare, un costo di lire 804.128 milioni così ripartito:

- lire 500 milioni, relativi all'ammontare complessivo del canone di affitto per il periodo 1° giugno 2000-30 novembre 2000;
- lire 797.581 milioni, per il deperimento, nel periodo di durata dell'affitto medesimo, dei beni strumentali facenti parte dell'azienda locata;
- lire 6.047 milioni, per le svalutazioni operate sulle partecipazioni concesse in usufrutto, per tener conto delle perdite d'esercizio da queste maturate fino alla scadenza del contratto d'affitto (30 novembre 2000)

I due ultimi importi sono il riflesso di quanto fatto obbligo a Trenitalia ai sensi dell'art.23 del contratto in discorso. Tale articolo, infatti, prevedeva che al termine dell'affitto restassero a carico di Trenitalia:

- il deperimento dei beni strumentali ricevuti in affitto, rispetto ai valori contabili FS iscritti a libro alla data di inizio della locazione;
- le perdite di bilancio (pro quota), non coperte da Trenitalia, conseguite dalle partecipate - concesse in usufrutto - successivamente alla data di inizio della locazione medesima.

Il corrispettivo dell'acquisto del ramo d'azienda "Trasporto" è stato fissato in lire 2.939 miliardi. Il pagamento di tale corrispettivo è stato stabilito in dieci rate semestrali di importo costante, a partire dal 1° gennaio 2004. A fronte del differimento del versamento di tale corrispettivo, la Società ha riconosciuto alla FS S.p.a., a decorrere dalla data di efficacia del contratto di cessione (1° dicembre 2000), un interesse pari al tasso Euribor a sei mesi, da versarsi in rate semestrali posticipate a partire dal 1° gennaio 2001.

Nel corso del 2000, la Società ha operato i seguenti interventi sul capitale sociale:

- aumento da lire 200 milioni a lire 300 miliardi (delibera C.d.A. del 23 maggio 2000, in attuazione della delibera assembleare del 29 febbraio 2000);

- ulteriore aumento da lire 300 miliardi a lire 1.000 miliardi (delibera C.d.A. del 19 settembre 2000, in attuazione della predetta delibera assembleare).

Inoltre, in data 18 ottobre 2000, l'Assemblea dei soci ha deliberato il versamento di 1.000 miliardi di lire in conto futuri aumenti di capitale.

METROPOLIS S.p.a.

La Società ha per oggetto lo studio, l'analisi, la promozione, l'attuazione e la gestione di interventi destinati alla valorizzazione economica, al miglioramento funzionale ed alla diversificazione del patrimonio immobiliare non strumentale delle Ferrovie dello Stato S.p.a.

La Società ha continuato a prestare servizi di natura commerciale a FS S.p.a. regolati dai seguenti atti:

- protocollo d'intesa del 31 maggio 1994;
- contratto del 4 novembre 1994;
- contratti di mandato a vendere del 26 gennaio 1995 e del 4 marzo 1999;
- contratto di gestione del compendio immobiliare del 9 marzo 1999, avente efficacia dal 1° gennaio 1999;
- contratto di valorizzazione del patrimonio immobiliare disponibile di proprietà FS del 1° febbraio 2000;
- comunicazione organizzativa n.167/A del 9 marzo 2000 con la quale è stata attribuita alla Società l'intera gestione del contenzioso – anche pregresso – inerente il patrimonio immobiliare FS.

Fra i fatti di rilievo dell'esercizio 2000, sono da segnalare:

- l'acquisto, dalla controllante FS, di una seconda area in Roma, limitrofa a quella acquistata nel corso del 1999, denominata "Sant'Agnese", del valore di circa 13 miliardi;
- la stipula di un contratto preliminare di compravendita per sé o per persona da nominare, (successivamente nominando la controllata Immobiliare FS Lombardia S.r.l.) avente ad oggetto l'area di Porta Vittoria in Milano, di proprietà FS, per un corrispettivo fissato in 44 miliardi;
- la cessione, alla stessa controllante, dell'80% del pacchetto azionario della Società Grandi Stazioni S.p.a. già detenuto al 100%. Peraltro, in conseguenza dell'operazione di aumento del capitale sociale di quest'ultima, come più avanti descritta, la quota di partecipazione di Metropolis è successivamente passata al 12%;
- l'acquisto della quota di partecipazione (15,43%) detenuta da FS nella Lingotto S.p.a. (settore immobiliare), al prezzo di 16.200 milioni;
- il passaggio definitivo alla Società, con decorrenza 1° ottobre 2000, del personale FS già in posizione di distacco (n° 374 unità).

GRANDI STAZIONI S.p.a.

La Società ha per oggetto la riqualificazione, la valorizzazione, nonché lo studio, la promozione e la gestione di qualsiasi attività ed esercizio commerciale (quali complessi di-

rezionali, parcheggi, complessi alberghieri e ricettivi, fieristici e congressuali, culturali, ricreativi e sportivi), nell'ambito di stazioni e di infrastrutture nodali di trasporto.

Nel corso del 2000 è proseguito lo sviluppo commerciale del complesso immobiliare della stazione di Roma Termini, secondo le linee guida impostate nel corso del 1999.

In ordine alla valorizzazione dei complessi immobiliari delle altre grandi Stazioni ferroviarie, la Società ha redatto e presentato a FS il documento di dettaglio del Piano di Sviluppo Decennale contenente le linee progettuali e di investimento, con programma triennale relativo agli interventi di riqualificazione funzionale. Sui suddetti complessi è stata inoltre avviata l'analisi delle superfici immediatamente valorizzabili e commercializzabili, per le quali è stata effettuata un'ipotesi di merchandising verificata con gli operatori di rilievo già coinvolti nelle locazioni delle superfici di Roma Termini.

A questo proposito assume rilievo, peraltro, il contratto stipulato con la controllante FS in data 14 aprile 2000, con il quale la Società ha acquisito, in qualità di soggetto unico ed in regime di locazione prevista per la durata di anni 40, la gestione integrata dei complessi immobiliari delle stazioni ferroviarie più importanti per flusso di passeggeri e per superfici disponibili. Tale accordo prevede sostanzialmente il godimento esclusivo, finalizzato alla gestione unitaria ed alla riqualificazione funzionale, dei complessi immobiliari oggetto di locazione, a fronte di un corrispettivo pari al 40% dei ricavi derivanti dallo sfruttamento economico dei complessi medesimi.

Come già segnalato al punto A della presente Relazione, nel corso del 1° semestre 2000 è stata conclusa la procedura di selezione del partner privato da affiancare al socio FS nella realizzazione del Progetto Grandi Stazioni.

Conseguentemente, l'Assemblea straordinaria degli azionisti del 28 luglio 2000 ha deliberato l'aumento del capitale sociale da lire 5.000.000.000 a lire 8.333.400.000, mediante emissione di n° 33.334 nuove azioni da lire 100.000 cadauna, con sovrapprezzo complessivo di lire 403.341.739.200, da riservare in sottoscrizione al nuovo socio Schemaventiquattro S.p.a. (ora Eurostazioni S.p.a.).

Pertanto, alla data del 31 dicembre 2000, il capitale sociale di Grandi Stazioni risulta così ripartito:

- 48% circa: FS S.p.a.;
- 40% circa: Schemaventiquattro S.p.a.;
- 12% circa: Metropolis S.p.a..

L'ottima performance dell'andamento economico della Società è testimoniato:

- dal progresso del margine operativo lordo che è passato dai lire 8.204 milioni del 1999 ai lire 28.291 milioni del 2000;
- dal tasso di redditività del fatturato che si è elevato dal 6,1% al 11,25%;
- dall'autofinanziamento aziendale che è passato da lire 4.391 a lire 25.908 milioni.

TRENO ALTA VELOCITA' - TAV S.p.a.

La Società ha per scopo la realizzazione, in regime di concessione, delle linee e delle infrastrutture ferroviarie costituenti il Sistema Alta Velocità, nonché lo sfruttamento economico dello stesso sistema. Tale sfruttamento sarà realizzato mediante la messa a disposizione del vettore ferroviario delle capacità delle nuove linee.

Nel corso del 2000, la Società ha effettuato investimenti finalizzati alla realizzazione delle opere ("beni gratuitamente devolvibili"), ammontanti a lire 2.500 miliardi (lire 1.486 miliardi nel 1999), ivi incluse le anticipazioni erogate in corso d'anno.

Tali investimenti risultano così coperti:

- per lire 2.443 miliardi, da finanziamenti ottenuti dal sistema bancario; al netto dei rimborsi del periodo;
- per lire 108 miliardi, da finanziamenti non onerosi, concessi dalla controllante nell'ambito della garanzia di copertura del 40% delle risorse finanziarie necessarie alla realizzazione delle opere, in forza della Convenzione FS/TAV del 24 settembre 1991. Le modalità di rimborso di questi ultimi prevedono la restituzione delle somme in rate costanti, a partire dal decimo anno successivo all'estinzione dell'ultima rata del debito nei confronti del sistema bancario;
- per la parte residuale, dal credito di fornitura a breve termine.

ITALFERR S.p.a.

La Società ha per oggetto la progettazione e la realizzazione di opere attinenti i sistemi di trasporto sia in Italia che all'estero. In particolare, essa svolge il presidio dell'area tecnologica, ingegneristica e sistemistica, nonché il controllo della fase esecutiva di realizzazione del Sistema Alta Velocità (tratte e nodi ferroviari).

Con riferimento al mercato "captive", nell'anno 2000, il valore delle commesse di nuova acquisizione, sommato agli adeguamenti dei corrispettivi delle commesse già acquisite, è stato sostanzialmente equivalente a quello delle commesse portate a termine. Pertanto, il "portafoglio ordini" al 31 dicembre 2000, è rimasto pressoché invariato rispetto al 31 dicembre 1999: lire 2.115 miliardi, contro lire 2.139 miliardi. E' da precisare che, a seguito della cessione, da parte di FS, del ramo d'azienda "Trasporto" alla controllata Trenitalia S.p.a., alcuni incarichi sono diventati di committenza di quest'ultima.

Pur mantenendo la priorità sulla realizzazione degli investimenti del Gruppo FS, Italferr ha continuato a rafforzare la propria presenza sui mercati terzi (sia nazionale che estero), acquisendo nell'anno nuovi incarichi per lire 5 miliardi.

L'anno 2000 è stato caratterizzato dal passaggio, nei ruoli paga della Società, di n° 998 dipendenti FS. Tale trasferimento è avvenuto con decorrenza in data 1° giugno per il personale dirigenziale , e 15 luglio per il restante personale. Alla data del 31 dicembre 2000, la Società disponeva di n° 1.430 risorse di personale dipendente, contro le 372 unità di un anno prima.

Nel mese di marzo 2001, la Società ha stipulato con la FS S.p.a., l'Atto Transattivo per la definizione di alcune riserve presentate dalla Società medesima, e l'Atto Integrativo Modificativo n°3 del contratto del 20 settembre 1994, che modifica le prestazioni ed i corrispettivi pattuiti. Tali atti hanno, da un lato, risolto definitivamente il contenzioso con FS e, dall'altro, posto le basi per una gestione più efficiente ed efficace dei rapporti intersocietari, tale da poter compensare la prevista riduzione dei corrispettivi sui futuri incarichi.

La Società chiude l'esercizio 2000 con un utile netto di lire 9.160 milioni, che si confronta con un utile netto di lire 5.401 milioni del periodo precedente. Il cash-flow è risultato pari a lire 29.128 milioni, ed ha coperto per intero i nuovi investimenti tecnici dell'anno ammontanti a lire 10.639 milioni.

FERCREDIT - SERVIZI FINANZIARI - S.p.a.

Nel 2000, la Società, le cui attività principali sono il factoring, il leasing ed il credito al consumo (quest'ultimo esteso esclusivamente ai dipendenti FS), ha registrato un sensibile incremento delle proprie attività. In particolare:

- l'attività di factoring ha registrato un aumento dei crediti del 16% rispetto all'esercizio precedente con un ammontare totale pari a circa 633 miliardi di lire. In tale settore di attività è stato realizzato un "turnover" annuo di lire 1.920 miliardi, con un aumento di circa il 20% rispetto all'esercizio precedente. Tale turnover è riferito per circa l'83% a debitori ceduti FS o società del Gruppo FS. Alla data del 31 dicembre 2000, la Società detiene in portafoglio contratti di cessione di crediti futuri per lire 2.366 miliardi (+19% rispetto al 31 dicembre 1999), che troveranno concreta attuazione nell'esercizio 2001 e nei seguenti, man mano che i relativi contratti di appalto e/o fornitura avranno esecuzione;
- l'attività di leasing, tuttora rivolta essenzialmente alle aziende del Gruppo FS, ha dato luogo nel corso dell'anno alla stipula di nuovi contratti per un importo totale di lire 54 miliardi, mentre i contratti globalmente operativi a fine esercizio sono 237 per complessivi 120 miliardi di lire, con un incremento del 12% rispetto all'esercizio precedente. Il valore di bilancio dei beni in locazione finanziaria risulta incrementato di lire 37.075 milioni, rispetto alla fine dell'anno 1999, raggiungendo quota 88.724 milioni di lire.
- i finanziamenti concessi nell'anno ai dipendenti FS sono stati pari a lire 30,2 miliardi; l'ammontare complessivo dei finanziamenti, al 31 dicembre 2000, è di circa 59 miliardi di lire.

SOGIN S.r.l.

La Società, che riveste il ruolo di sub Holding della FS S.p.a. per il settore del trasporto pubblico su gomma, con apposita convenzione sottoscritta con quest'ultima nel 1994, ha assunto anche l'organizzazione, la gestione e l'espletamento in via indiretta dei servizi automobilistici sostitutivi e/o integrativi di trasporto d'interesse della FS medesima.

L'attività di cui alla predetta convenzione viene svolta, a partire dalla data d'inizio (1° giugno 2000) del più volte citato affitto del ramo d'azienda "Trasporto", nei confronti della Società Trenitalia.

Nel corso del 2000 essa ha proseguito l'azione di riassetto del proprio gruppo aziendale, già avviata nel 1997.

Il risultato economico della Società (lire 6.763 milioni), in forte progresso rispetto all'utile di lire 598 milioni dell'esercizio 1999, sconta l'iscrizione del dividendo di lire 5.600 milioni, distribuito in corso d'anno dalla controllata Sita S.p.a., maggiorato del relativo credito d'imposta pari a lire 3.289 milioni.

BASICTEL S.p.a. (già BASICTEL S.r.l.)

Come precedentemente accennato, la Società è stata costituita, da parte di FS S.p.a. in qualità di socio unico, in data 28 dicembre 1999. Lo scopo sociale della Società è quello di realizzare, acquisire e gestire infrastrutture di telecomunicazioni strumentali alla prestazione di servizi di trasmissione dati, immagini e fonia via cavo.

In data 12 maggio 2000, l'Assemblea Straordinaria della Società ha deliberato l'aumento del capitale sociale da 98.000 Euro (valore di costituzione) a 5.098.000 Euro, e la trasformazione in società per azioni.

In data 25 ottobre 2000, la stessa Assemblea ha deliberato l'aumento del capitale sociale fino a 30.098.000 Euro, mediante l'emissione di nuove azioni con facoltà di determinare eventuali sovrapprezzi.

Nella stessa data, il Consiglio di Amministrazione della Società ha deliberato, in attuazione della predetta determinazione assembleare, l'aumento del capitale a 12.745.000 Euro mediante l'emissione di nuove azioni, del valore nominale di 1.000 Euro ciascuna, da offrire in opzione con sovrapprezzo di 2.836 Euro per azione, all'azionista FS.

A conclusione della procedura di selezione del partner privato (individuato nella Società Albacom S.p.a.) con il quale condividere la realizzazione dello scopo sociale – procedura avviata, come già segnalato, nel mese di aprile – la Società FS, in data 19 ottobre 2000, ha perfezionato l'atto di cessione alla stessa Società Albacom dei propri diritti di opzione all'aumento suddetto, contro un corrispettivo di lire 222 miliardi.

Tenuto conto del giudizio favorevole dell'Autorità per le telecomunicazioni – cui tutta l'operazione restava condizionata – intervenuto il 29 dicembre 2000, l'ingresso del nuovo socio nella compagine azionaria della Società si è concretizzato in data 10 gennaio 2001, contestualmente al versamento, da parte del socio medesimo, dell'80% del corrispettivo pattuito (il restante 20% verrà pagato al completamento delle operazioni di posa della fibra ottica).

Pertanto, alla predetta data del 10 gennaio 2001, il capitale sociale di Basictel risulta così ripartito:

- 60%: Albacom S.p.a.;
- 40%: FS S.p.a..

L'esercizio 2000 ha evidenziato una perdita di lire 1.137 milioni, derivante sostanzialmente dal sostenimento di costi relativi alla fase di avvio delle attività.

La struttura patrimoniale della Società, alla data di chiusura del bilancio 2000, è caratterizzata dall'iscrizione, fra le immobilizzazioni immateriali, del diritto di posa di cavi in fibra ottica, lungo l'elettrodotto di proprietà FS per l'utilizzo di servizi di telecomunicazione.

Tale iscrizione ha fatto seguito alla stipula, in data 13 ottobre 2000, del contratto con il quale la FS S.p.a. ha ceduto alla Società il diritto esclusivo di posare sull'elettrodotto FS e di mantenere a propria cura e spese i cavi predetti, dietro corrispettivo da versare in 18 rate annuali, d'importo costante, a decorrere dal 2003.

Il valore di tale diritto, pari a lire 291.985 milioni, verrà ammortizzato a partire dal 2003, anno in cui la Società completerà la posa dei cavi in fibra ottica cui il diritto stesso si riferisce, e si prevede che la medesima Società consegua i primi significativi ricavi

FS LAB S.r.l.

La Società ha come scopo sociale l'attività di sviluppo, di commercializzazione e di fornitura di servizi basati su Internet o su altre reti o sistemi informatici, organizzativi o sul commercio elettronico, anche collegati direttamente o indirettamente ai business di tutto il Gruppo FS.

La Società, costituita in data 18 ottobre 2000, con un capitale sociale di 1.000.000 di Euro interamente sottoscritto da FS S.p.a., non è ancora operativa.

S.EL.F. S.r.l.

La Società, che è stata costituita in data 7 aprile 2000 con capitale sociale di 10.000 Euro interamente sottoscritto da FS S.p.a., ha come scopo sociale l'attività di trasporto e trasmissione di energia elettrica sulla rete di proprietà FS, nonché di valorizzazione della rete medesima.

Alla data del 31 dicembre 2000, essa non è ancora operativa.

TELE SISTEMI FERROVIARI - TSF S.p.a.

La Società partecipata da FS S.p.a. al 39%, ha per scopo la realizzazione, l'acquisizione, lo sviluppo, la manutenzione e la gestione di prodotti e servizi informatici.

Nell'esercizio 2000, essa ha proseguito l'attività di fornitore esclusivo dei servizi informatici per la FS S.p.a. in virtù del contratto d'outsourcing stipulato con quest'ultima al momento della sua costituzione (anno 1996).

La Società ha realizzato, nel 2000, un volume d'affari pari a lire 264.542 milioni, di cui lire 257.100 milioni (pari al 97,2%) sono riferiti al suddetto contratto.

Nello stesso anno, essa ha effettuato investimenti tecnici per complessive lire 17.117 milioni, totalmente autofinanziati.

BOLOGNA 2000 S.r.l.

La Società partecipata pariteticamente da FS S.p.a. e dal Comune di Bologna, ha per oggetto la promozione di interventi, finalizzati alla valorizzazione economica, alla riqualificazione strutturale ed ambientale delle aree afferenti il nodo ferroviario di Bologna, al miglioramento funzionale del nodo stesso, nonché alla creazione di servizi e infrastrutture tesi a favorire l'integrazione delle diverse modalità di trasporto.

Dopo la conclusione della prima fase di "promozione", si è tuttora in attesa dell'avvio della seconda fase di attività, definita di "valorizzazione".

Tale avvio resta subordinato alla definizione (ai sensi della legge n. 142/90) di un Accordo di Programma FS/Comune di Bologna su tutti gli investimenti sul nodo ferroviario di cui trattasi, sulla nuova stazione ferroviaria e sulla variante urbanistica relativa alle aree FS dismettibili.

Nel frattempo, la Società ha delineato un modello societario in virtù del quale essa possa essere messa nelle condizioni, per i prossimi esercizi, di disporre di ricavi sufficienti al raggiungimento dell'equilibrio economico.

La perdita dell'esercizio 2000 è risultata pari a 289 milioni di lire, e si confronta con quella di lire 410 milioni dell'anno 1999.

Tale perdita risulta determinata, sostanzialmente, dai costi di struttura della Società.

ISFORT – Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti S.p.a.

La Società, partecipata da FS S.p.a. al 49%, esplica la propria attività principalmente nella produzione di servizi di formazione e qualificazione tecnico-professionale per dirigenti e quadri delle imprese operanti sul mercato del trasporto, nonché nella realizzazione di progetti di ricerca, seminari e prodotti editoriali sulle tematiche dello stesso mercato.

Pur in presenza di un risultato economico positivo (lire 271 milioni), l'anno 2000 ha registrato un'ulteriore riduzione delle attività societarie. Il volume di affari, infatti, si è attestato a lire 7.039 milioni, contro lire 7.813 milioni del 1999 e lire 9.837 milioni del 1998.

E' tuttavia da rilevare che segnali di ripresa sono già emersi nella seconda parte dell'anno 2000 e nei primi mesi dell'anno 2001, a seguito:

- della riattivazione dei programmi formativi della FS S.p.a. e delle sue controllate, dopo un periodo di rallentamento dovuto al processo riorganizzativo di quest'ultima;
- dell'acquisizione di nuove commesse sul mercato terzo.

FERROVIE NORD MILANO S.p.a.

La Società, partecipata da FS S.p.a. al 14,74%, svolge la funzione di coordinamento strategico di un gruppo di imprese che operano nel settore del trasporto pubblico (prevalentemente ferroviario) esercitato in regime di concessione, e nel settore delle infrastrutture intermodali merci.

Inoltre, essa svolge le seguenti attività nei confronti delle proprie controllate:

- leasing finanziario;
- locazione di materiale rotabile;
- servizi di ingegneria;
- gestione informatica di gruppo;
- coordinamento della finanza di gruppo.

Nel corso del 2000, la Società ha affidato alla neocostituita Società Ferrovie Nord Milano Ingegneria S.r.l., in regime d'affitto, il ramo d'azienda "Divisione Ingegneria".

Di rilievo, gli investimenti tecnici effettuati dalla Società nel corso dell'esercizio: essi ammontano a circa 77 miliardi di lire (di cui circa lire 17 miliardi autofinanziati), e sono relativi alla commessa TAF (Treni ad Alta Frequentazione).

Qui di seguito si riportano, in miliardi di lire, i dati relativi ai principali rapporti economici intrattenuti dalla Società FS con le società suddette:

Società	Costi/ Oneri Per FS	Ricavi/ Proventi Per FS
TRENITALIA	156,9	1.770,9
TAV.....	11,7	107,8
METROPOLIS.....	55,2	74,5
SOGIN.....	16,0	0,3
ITALFERR.....	18,4	67,4
FERCREDIT.....	1,9	2,0
BASICTEL.....	0	4,7
GRANDI STAZIONI.....	132,4	87,0
TSF	198,9	0
ISFORT	4,5	0

Tutte le operazioni intervenute con le società partecipate sono state realizzate a normali ondizioni di mercato.

B.3 - FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI NEL CORSO DELL'ESERCIZIO 2000

Oltre ai fatti di rilievo già segnalati nella precedente parte della presente Relazione, si segnalano i seguenti ulteriori eventi:

B.3.1. - In attuazione del provvedimento del CIPE (Comitato Interministeriale Programmazione Economica) varato il 6 novembre 1999, dal 16 gennaio 2000, i prezzi dei biglietti sui treni Eurostar sono aumentati mediamente del 4,7% e, nel mese di maggio 2000, hanno subito un aumento le tariffe dei treni Intercity in servizio sulle principali direttrici.

Dal mese di ottobre 2000, infine, l'aumento delle tariffe ha interessato anche i restanti servizi a media e a lunga percorrenza.

Gli aumenti non hanno interessato i treni regionali ed interregionali utilizzati dai pendolari.

B.3.2. - Il 29 gennaio 2000, alla presenza del Presidente della Repubblica, è stata inaugurata la nuova stazione di Roma Termini; dopo i lavori di ristrutturazione compiuti in vista del Giubileo, che hanno dato un aspetto completamente nuovo all'impianto. L'operazione di "lifting" è durata 14 mesi ed è costata circa 325 miliardi di lire, di cui lire 230 miliardi per il restyling e lire 95 miliardi per l'introduzione di nuove tecnologie e sistemi di sicurezza.

Particolare attenzione è stata rivolta alla sicurezza: il controllo della stazione è stato affidato oltre che ad una sala operativa 24 ore su 24, che impiega 300 telecamere mobili e fisse, anche all'impiego di un maggior numero di agenti della Polfer.

Sono state realizzate nuove scale mobili, che insieme a una nuova segnaletica, garantiscono accessi più agevoli sia alle metropolitane che ai treni. Sono stati aperti oltre 100 esercizi commerciali e alcuni bar e ristoranti in grado di offrire 50.000 pasti al giorno. Inoltre, è stata inaugurata una grande libreria e sono stati messi a disposizione del pubblico 100 postazioni di biglietteria e 240 monitor che aggiornano i clienti sulla movimentazione dei treni in arrivo e in partenza.

Oggetto di ristrutturazione è stata anche la così denominata Ala Mazzoniana che, completamente restaurata, è stata adibita a Terminal del Giubileo.

B.3.3. – Il giorno 7 febbraio 2000 sono state inaugurate le opere d'adeguamento della stazione di Roma Tiburtina, anch'esse realizzate in vista dell'evento giubilare.

Per tali opere, incluse quelle che hanno interessato il sistema viario circostante, sono stati investiti lire 147,9 miliardi, di cui lire 95,1 miliardi coperti dai contributi giubilari e lire 52,8 miliardi a carico di FS.

B.3.4. - Il giorno 17 febbraio 2000 la FS S.p.a. e le Organizzazioni Sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL-ULTRASPORTI, FISAFS, SMA-CONFSAL hanno firmato l'accordo per la costituzione di "EUROFER", Fondo di pensione complementare delle aziende del Gruppo FS.

Scopo esclusivo di tale Fondo è l'erogazione di trattamenti pensionistici complementari del sistema obbligatorio pubblico, al fine di assicurare ai beneficiari più elevati livelli di copertura previdenziale.

B.3.5. – In data 8 marzo 2000 è stata resa pubblica la delibera del 24 febbraio 2000 con la quale l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, a seguito di un'istruttoria avviata nel febbraio 1999, ha condannato la FS S.p.a. al pagamento di una multa in ragione di lire 6,3 miliardi per abuso di potere dominante nel settore del trasporto dei container e delle casse mobili, due delle modalità più diffuse per il trasporto combinato delle merci.

L'abuso è stato attuato, secondo l'Autority, "attraverso comportamenti discriminatori idonei a favorire società controllate o partecipate dalle stesse ferrovie (nel caso specifico le Società Italcontainer e Cemat), a discapito degli altri concorrenti la cui posizione è rimasta invece pressoché stabile in termini di numero di treni movimentati ovvero si è significativamente ridotta in termini di quota".

Nel corso dell'esercizio la società ha fatto ricorso presso il TAR del Lazio contro tale atto.

B.3.6. – Nell'ambito del più ampio processo di societarizzazione delle attività di trasporto, è stato dato in affitto alla controllata Trenitalia S.p.A. (già ITF S.r.l.) il ramo d'azienda "TRASPORTO" (Divisione Passeggeri, Divisione Cargo, Divisione Trasporto Regionale e Unità Tecnologie Materiale Rotabile).

Al riguardo:

- in data 27 aprile 2000 è stato siglato l'accordo tra FS S.p.a. e le Organizzazioni Sindacali;

- in data 23 maggio 2000, il Ministro dei Trasporti e della Navigazione ha assegnato a Trenitalia la licenza per lo svolgimento dell'attività di trasporto ferroviario;

- il contratto d'affitto è stato sottoscritto il 30 maggio 2000 con decorrenza dal 1 giugno 2000 e durata novennale salvo il minor periodo intercorrente fino alla prevista cessione del ramo stesso e con un canone annuale pari a lire 1.000 milioni per i primi tre anni.

B.3.7. –. Con Decreto n° 703696 del 22.5.2000 il Ministro del Tesoro, di concerto con il Ministro dei Trasporti, ha approvato, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 4 del D.P.R. 8 luglio 1998, n° 277, le modalità applicative dei criteri di separazione contabile delle attività del gestore dell'infrastruttura ferroviaria.

B.3.8. – Il giorno 24 giugno 2000 il Ministro dei Trasporti e della Navigazione, nel quadro della liberalizzazione del mercato ferroviario, ha rilasciato ulteriori licenze ferroviarie alle seguenti tre imprese private (o a parziale partecipazione pubblica): Rail Traction Company, Del Fungo Giera e Ferrovie Nord Milano.

Le "patenti" consentono, per ora, il solo trasporto intermodale combinato di merci su tratte internazionali, secondo le disposizioni del Decreto "Treu". Per convertire le stesse in autorizzazioni ad operare senza limiti, quindi anche sul mercato nazionale passeggeri e merci, è necessaria un'apposita legge dello Stato.

B.3.9. – Con la legge n° 317 del 23 ottobre 2000 (assestamento del bilancio dello Stato per l'esercizio 2000), sono state apportate le seguenti variazioni in aumento, da corrispondere alla FS S.p.a.: lire 650 miliardi di competenza e lire 1.750 miliardi di cassa, per i servizi offerti in relazione al contratto di Servizio Pubblico ed al contratto di Programma; lire 1.000 miliardi di cassa, quale apporto al capitale sociale.

B.3.10. – Ai sensi dei D.P.R. 8 luglio 1998 n° 277 e 16 marzo 1999 n° 146, con cui è stata modificata la normativa dei trasporti pubblici in attuazione delle direttive comunitarie, il Ministro dei Trasporti e della Navigazione, in data 23 maggio 2000 ha assegnato alla FS S.p.A. la licenza per lo svolgimento dell'attività di trasporto ferroviario e successivamente con decreto n° 138 T, in data 31 ottobre 2000, ha rilasciato alla FS S.p.a. la concessione per 60 anni della gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale revocando la precedente concessione (70 anni)

B.3.11. – In data 28 novembre 2000 FS ha ceduto a Trenitalia, con decorrenza dal 1 dicembre 2000 il ramo d'azienda "TRASPORTO", precedentemente concesso in affitto, ad un prezzo di lire 2.939.119 milioni, fissato da una valutazione peritale al 31 maggio 2000 basata su una situazione contabile a tale data e successivamente aggiornata al 30 novembre 2000 con le variazioni patrimoniali intervenute in tale periodo e pagabile in 10 rate semestrali costanti a decorrere dal 1° gennaio 2004.

B.3.12. - Con atto notarile in data 15 dicembre 2000 è stata costituita dalla F.S. S.p.a., in qualità di socio unico, la Società "Ferrovie dello Stato Holding S.r.l." in sigla "F.S. Holding S.r.l.", con capitale sociale di 10.000 Euro, avente per oggetto sociale, in sintesi: la realizzazione e la gestione di reti di infrastruttura per il trasporto ferroviario; lo svolgimento dell'attività di trasporto, prevalentemente su rotaia di merci e di persone nonché lo svolgimento di ogni altra attività strumentale complementare e connessa a quelle suddette, direttamente o indirettamente.

B.3.13. – Con legge n° 388 del 23 dicembre 2000 (Finanziaria 2001) e con Decreto Ministeriale del 29 dicembre 2000, sono state approvate rispettivamente le disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato 2001, e la ripartizione in capitoli delle unità previsionali di base relative al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2001.

E' da sottolineare che il Decreto suddetto ha modificato, rispetto all'esercizio 2000, sia l'impostazione della numerazione dei capitoli del Tesoro sia l'articolazione dei capitoli stessi riguardanti i trasferimenti dello Stato a favore del Gruppo FS.

Questa nuova impostazione è stata attuata dal Ministero del Tesoro a seguito del processo di societarizzazione, per cui sono state messe in particolare evidenza sia le somme da corrispondere alla FS S.p.a. per i servizi offerti in relazione ai contratti di Servizio Pubblico e di Programma, da destinare alle Regioni a statuto speciale in attuazione del federalismo amministrativo, sia le somme da corrispondere alla stessa FS ed a società da questa controllate, in relazione agli obblighi di esercizio dell'infrastruttura, sia quelle relative agli obblighi tariffari e di servizio per il trasporto viaggiatori di interesse nazionale e per il trasporto merci.

B.3.14. - Introduzione della Moneta Unica Europea

L'ammissione dell'Italia tra i Paesi "in" aderenti all'Unione Monetaria Europea, ha comportato anche per le Ferrovie dello Stato, come per le altre aziende del Paese e del resto d'Europa, un gravoso impegno di lavoro per la predisposizione e l'attuazione di tutti gli adempimenti necessari al traghettamento verso la moneta unica.

Come noto, il processo d'unificazione monetaria comprende un periodo transitorio dall'1 gennaio 1999 al 31 dicembre 2001 nel quale l'Euro avrà una circolazione "virtuale" ed un bimestre, a partire dal 1° gennaio 2002, di doppia circolazione unitamente alle monete nazionali.

Dal 1° marzo 2002 l'Euro sarà l'unica moneta a corso legale e la lira cesserà di validità.

Tale scenario comporta la necessità – entro il 31 dicembre 2001 – da parte di tutte le aziende e gli enti, di gestire con particolare attenzione l'introduzione della nuova unità di conto, che avrà impatti sull'organizzazione in termini di attività, flussi informativi e sistemi informatici.

Le Ferrovie dello Stato hanno avviato, pertanto, un progetto che si è articolato in due momenti:

1. la costituzione, nel 1998, di un Gruppo di Lavoro con la partecipazione di esperti provenienti dai vari settori della Società FS e con il coordinamento del Responsabile della Direzione Amministrazione, che ha elaborato un Master Plan di massima per la gestione del periodo transitorio (dal 1gennaio 1999 al 31 dicembre 2001);
2. la costituzione, nel mese di giugno 2000, di un nuovo Gruppo di Lavoro, con la partecipazione di tutte le strutture della FS S.p.a. e delle società del Gruppo, coordinato dal Responsabile della Direzione Amministrazione. Tale nuovo Gruppo di Lavoro si è posto l'obiettivo di definire il Master Plan Operativo degli interventi di adeguamento alla nuova unità di conto. Tale prima fase dei lavori, organizzata per processi, si è conclusa a dicembre 2000. Nella seconda fase dei lavori, attualmente in corso, gli interventi individuati e quelli che potranno emergere con l'approssimarsi del 1° gennaio 2002, sono monitorati fino alla completa introduzione dell'Euro. In particolare, per ciascun processo, sono stati individuati gli interventi da effettuare all'interno di ogni struttura della FS S.p.a. e delle società del Gruppo stesso, così da fornire il quadro delle attività necessarie per adeguare tutti i processi del Gruppo in modo omogeneo e controllato.

Ogni struttura di FS e delle società del Gruppo, infatti, ha partecipato alla definizione delle scelte strategiche connesse all'introduzione dell'Euro relativamente ai processi di rispettivo interesse procedendo, quindi, sia all'analisi degli impatti della nuova moneta su tutte le attività, sia all'individuazione degli interventi da porre in atto e da monitorare nella fase di attuazione.

In particolare sono stati analizzati:

- i sistemi informatici;
- le esigenze organizzative e logistiche per la gestione della moneta unica nel periodo di doppia circolazione lira/Euro (gennaio-febbraio 2002);
- le esigenze formative per assicurare comportamenti, da parte del personale, in linea con la normativa e le decisioni aziendali;
- le esigenze di comunicazione all'utenza ed ai partner per indurre comportamenti adeguati alle soluzioni adottate;
- la modulistica, che dovrà tenere conto della struttura decimale della nuova unità monetaria.

B.3.15. - Giubileo 2000

Nei giorni 19 e 20 agosto del 2000, in Roma, nell'area attrezzata di Tor Vergata, alla presenza del Santo Padre, si è celebrata la cerimonia della XV Giornata Mondiale della Gioventù.

L'organizzazione nel settore dei trasporti, messa a punto dalla FS S.p.a. per tale evento, ha messo in evidenza, per i risultati ottenuti, un impegno eccezionale sia dal lato professio-

nale che umano. Tutto il personale FS, preposto alla manifestazione, è stato in prima linea per attuare la programmazione, la gestione, il controllo della circolazione ordinaria e straordinaria dei treni di media-lunga percorrenza, nonché di quelli adibiti al trasporto locale. Esso ha operato incessantemente nei centri di coordinamento sia nelle stazioni, sia a bordo dei treni per l'accoglienza e l'assistenza dei passeggeri.

Tutte le strutture di FS, con la collaborazione e con l'impegno del Comune di Roma, della Regione Lazio e del Commissariato Straordinario per il Giubileo, hanno dato vita ad una prova concreta d'efficienza attuando in tempi brevi e tra mille difficoltà (rigidità normative, lavori eseguiti in pieno centro città, ritrovamento reperti archeologici, difficoltà finanziarie delle imprese ecc.), un programma di dimensioni rilevanti.

Nell'occasione, la gestione ordinaria del servizio ferroviario è stata svolta in una prospettiva di medio-lungo periodo nel senso che, contestualmente alla predisposizione dell'organizzazione più consona all'evento giubilare, sono state poste le basi per il consolidamento dei servizi ferroviari nel Nodo di Roma.

B.4 - FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA DATA DI CHIUSURA DELL'ESERCIZIO 2000

B.4.1. – L'Assemblea Straordinaria dei Soci di FS S.p.a. con decisione adottata il 24 gennaio 2001, e registrata all'Ufficio delle Entrate di Roma 5 in data 1 febbraio 2001, ha deliberato le seguenti operazioni sul capitale sociale della società:

- riduzione del capitale sociale da lire 36.595.863.427.000 a lire 33.744.687.459.000 e quindi per lire 2.851.175.968.000 (con il conseguente annullamento di n. 2.851.175.968 azioni ordinarie del valore nominale di lire 1.000) a parziale copertura della perdita di lire 2.851.175.968.882 risultante dal bilancio chiuso al 31 dicembre 1999, perdita che si riduce a lire 882 – rappresentante la quota frazionabile – da portare a nuovo;
- aumento del capitale sociale da lire 33.744.687.459.000 a lire 39.894.687.459.000 (con conseguente modifica dell'art.5 dello statuto sociale) mediante emissione alla pari di n. 6.150.000.000 nuove azioni del valore nominale di lire 1.000 cadauna, godimento regolare, riservate all'azionista "Ministero del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica" a fronte ed in corrispettivo dei versamenti già effettuati ex lege finanziaria 2000.

B.4.2. - L'Assemblea degli azionisti della FS S.p.a. ha deliberato, in data 22 febbraio 2001, la nomina – per il triennio 2001-2004 - del Consiglio d'Amministrazione della Società nelle seguenti persone: Ing. Giancarlo Cimoli, Prof. Claudio Podestà, Dr. Francesco Forlenza, Ing. Mauro Moretti, Dr. Luca Egidi (successivamente dimessosi e sostituito dal Dr. Gabriele Spazzadeschi).

Presidente del Consiglio d'Amministrazione è stato nominato l'Ing. Giancarlo Cimoli.

Successivamente, il Consiglio d'Amministrazione della FS S.p.a., riunitosi sotto la presidenza dell'Ing. Giancarlo Cimoli, ha confermato lo stesso Ing. Cimoli quale Amministratore Delegato della Società, attribuendogli i medesimi poteri già conferiti dal precedente Consiglio.

B.4.3. - Nella seduta del 22 febbraio 2001, il Consiglio di Amministrazione FS ha deliberato il progetto di scissione parziale della FS S.p.a. a favore di FS Holding S.r.l., cui verrà trasferito il complesso aziendale composto dai rami di azienda "Corporate" e "Centro Servizi" e dalle partecipazioni afferenti il relativo ambito di attività, precisando che, il Consiglio di Amministrazione di FS Holding, aveva già provveduto, nella stessa data, a adottare le proprie determinazioni approvando il medesimo progetto.

Tale operazione si inquadra nell'ambito delle decisioni assunte per l'articolazione societaria di FS dal Ministro del Tesoro con nota del 31 luglio 2000, in ossequio alle Direttive Governative (Direttiva "Prodi") del 30 gennaio 1997 e Direttiva "D'Alema" del 18 marzo 1999.

B.4.4. - Con atto notarile in data 1° marzo 2001, la Società FS ha ceduto al Ministero del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica, l'intero capitale sociale della "Ferrovie dello Stato Holding S.r.l.", pari ad Euro 10.000, per un corrispettivo equivalente al valore nominale dello stesso. Tale corrispettivo verrà versato in tempi differiti, e comunque non appena verranno esperite dallo stesso Ministero le relative prescritte procedure.

B.4.5. - Nei primi cinque mesi del 2001 il Ministero del Tesoro ha versato lire 5.000 miliardi a fronte di un ammontare di lire 7.200 miliardi stanziati dalla Legge di bilancio del 23 dicembre 2000 n° 389, a titolo di "Apporto dello Stato all'aumento del Capitale Sociale delle Ferrovie dello Stato S.p.a. per la realizzazione di un programma d'investimenti per lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie".

B.4.6. - Il 24 marzo 2001, in occasione della Conferenza mondiale delle Ferrovie organizzata dalla UIC e da FS e, tenutasi a Firenze, alla presenza di esperti e giornalisti provenienti da tutto il mondo, è stato presentato il primo treno radiocomandato sperimentale.

Progettato per massimizzare l'utilizzo della rete ed aumentarne la sicurezza, il treno di terza generazione utilizza un sistema denominato ERTMS (European Rail Traffic Management Sistem) che costituisce il nuovo gioiello tecnologico, messo a punto dalle Ferrovie dello Stato.

Questo sofisticato sistema di trasmissione veicolato attraverso una banda Gsm, dedicata e criptata, segnala al macchinista la velocità da tenere e le condizioni di traffico.

Quindi, tale sistema risulta un vero e proprio pilota automatico capace di intervenire anche là dove l'operatore non dovesse rispondere alle sollecitazioni del computer. Se il macchinista non dovesse rispondere ai comandi inviati dalle centrali, il sistema operativo di bordo provvede autonomamente a decelerare o addirittura a bloccare il treno.

Il nuovo congegno sarà certificato entro l'anno 2001, e applicato a partire dal 2003, inizialmente sulla tratta Firenze-Bologna.

B.4.7. - Il giorno 30 marzo 2001, alla presenza del Ministro dei Beni Culturali, del Presidente ed Amministratore Delegato della FS S.p.a. e dei dirigenti della Società Grandi Stazioni, nella Sala Mazzoniana, presso la stazione di Roma Termini, è stato inaugurato un museo d'arte contemporanea denominato "Contemporaneo-Temporaneo". La mostra è un'insolita esposizione d'opere selezionate dalla Galleria Nazionale d'Arte Moderna e dal Centro Nazionale per le Arti Contemporanee, che rimarranno a disposizione del pubblico per tre anni consecutivi.

All'interno dell'edificio che ospita la Sala Mazzoniana, progettato negli anni '30 dall'arch. Angelo Mazzoni, completamente ristrutturato e già utilizzato per altre manifestazioni, sarà possibile, fino al 30 marzo del 2004, ammirare le opere d'arte contemporanea d'artisti già famosi della Transavanguardia come Cucchi, Clemente, Chia.

B.4.8. - In data 4 aprile 2001 il CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) ha ratificato lo schema del Contratto di Programma tra il Ministero dei Trasporti e della Navigazione e la FS S.p.a., per il periodo 2001-2005, il quale prevede un investimento complessivo di oltre 42.000 miliardi di lire.

Il nuovo Contratto di Programma 2001/2005 successivamente siglato tra le parti - in sostituzione del Contratto di Programma 1994/2000, scaduto il 31 dicembre 2000 - regolamenta la disciplina degli oneri di gestione dell'infrastruttura ferroviaria (assunti a carico dello Stato ai sensi delle vigenti disposizioni di legge), nonché degli investimenti per lo sviluppo ed il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura medesima e pone vincoli di bilancio rigorosi riguardo ai contributi pubblici per la gestione e la procedura di definizione della priorità riguardo agli investimenti.

Con la ratifica definitiva, il CIPE ha sbloccato la ripartizione dei fondi previsti dalla Legge Finanziaria 2001 per 7.000 miliardi di lire, che pertanto diventeranno immediatamente spendibili Tale contratto ha durata quinquennale.

Di tali risorse, 2.600 miliardi di lire sono stati destinati all'Alta Velocità Torino-Milano-Napoli. Per il nodo di Roma, in particolare, sono previsti 120 miliardi di lire che finanzieranno l'infrastrutturazione della stazione Roma Tiburtina, mentre al potenziamento della linea Roma-Ancona sono stati destinati lire 135 miliardi.

Altri finanziamenti interesseranno poi la linea Padova-Mestre, il nodo di Venezia, il nodo di Torino, la tratta Palermo-Messina-Catania ed infine la linea Napoli-Bari.

B.4.9. – Il Consiglio di Stato, con sentenza n° 2135/2001, ha ritenuto illegittimo l'affidamento, da parte della FS S.p.a. a proprie società controllate o partecipate, dei servizi automobilistici sostitutivi dei servizi ferroviari. Tali servizi automobilistici devono essere affidati, secondo le norme UE, con gara pubblica a cui devono poter partecipare tutte le imprese operanti sul mercato.

Con tale decisione, i giudici hanno ribaltato una giurisprudenza consolidata che finora aveva considerato legittimo tale affidamento diretto ed esclusivo dei servizi integrativi e sostitutivi delle Ferrovie dello Stato alle controllate Sogin S.r.l. e Sita S.p.a..

A fronte di tale sentenza d'illegittimità, la Società si è appellata, considerando d'avere buone ragioni per sostenere che la propria posizione rientri nei canoni della legittimità.

B.4.10 - In data 2 maggio 2001 il Consiglio dei Ministri ha approvato lo schema di Decreto Legislativo relativo all' "Attuazione della direttiva 96/48/CE del Consiglio del 23 luglio 1996 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità".

In tale contesto è stato accertato in via definitiva per il biennio 1999/2000, senza dare luogo a conguagli, l'ammontare delle compensazioni spettanti, in relazione al Contratto di Programma e di Servizio Pubblico, in misura pari a quella complessivamente prevista in via preventiva dal Bilancio dello Stato per gli stessi anni, nelle more dell'approvazione del medesimo Contratto di Servizio.

B.5 - INDAGINI GIUDIZIARIE E CONTENZIOSI

I procedimenti giudiziari avviati dalle Procure di Roma , di Perugia e Milano nei precedenti anni, nei confronti di alcuni rappresentanti ed ex rappresentanti della Società e sue controllate, per reati a connotazione pubblicistica prevalentemente concernenti l' affidamento di appalti e forniture, e già segnalati nella relazione sulla gestione dei precedenti

esercizi, non hanno avuto, a tutt'oggi, evoluzioni significative e pregiudizievoli per la Società.

Per quanto riguarda gli sviluppi sulla vicenda relativa al procedimento penale n.282/97 RGNR Tribunale di Milano (c.d. Scalo Fiorenza), si segnala che è stato trovato un accordo con uno degli imputati il quale verserà alla Società FS la somma di lire 250.000.000, a titolo di risarcimento danni.

In relazione al procedimento penale nei confronti dell'ex amministratore delegato, ove la Società si è costituita parte civile, si è in attesa di conoscere la data dell'udienza di appello a seguito dell'impugnazione proposta dal P.M. avverso la sentenza di non luogo a procedere disposta dal GUP, nell'ambito del procedimento penale 7138/98 R, pendente avanti il Tribunale di Roma.

Si segnala che con provvedimento di archiviazione del GIP del Tribunale di Roma si è di recente concluso un procedimento in ordine alle questioni inerenti la Progettazione di Massima da FS a TAV e che aveva visto coinvolti rappresentanti della Società.

Inoltre si segnala che in merito al procedimento penale avviato dal Tribunale di Roma per violazione del divieto di intermediazione ed interposizione in relazione al personale distaccato presso la controllata ITALFERR S.p.a., tale procedimento risulta ad oggi archiviato.

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

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

Relativamente ai giudizi penali connessi all'insorgere di malattie professionali derivanti dalla lavorazione dell'amianto. si segnala che la Società ha deciso di intervenire volontariamente nel procedimento penale n° 2519/91 RGNR Tribunale di Bologna, a carico di due ex dirigenti FS accusati di omicidio colposo, pur essendo stata citata in qualità di responsabile civile.

Per quanto concerne invece il procedimento penale relativo alla attività di lavorazione dell'amianto nell'OGR di Torino. definitosi nel 1999 a seguito di sentenza della Corte di Appello di Torino. si segnala che sono state definite transattivamente le quasi totalità delle posizioni delle parti civili costituite.

In data 6 marzo 2001 si è concluso. con sentenza di assoluzione di tutti gli imputati, il procedimento penale n° 189/99 - Tribunale di Piacenza - relativo al sinistro ferroviario occorso in data 12 gennaio 1997.

Per quanto riguarda il procedimento penale intentato nei confronti di persone coinvolte nell'incendio del treno dei tifosi della Salernitana. la Società si è costituita parte civile avanti il Tribunale di Salerno.

Per gli stessi fatti è. peraltro. pendente un contenzioso civile la cui potenziale passività è già stata valutata e di cui si è tenuto conto nella redazione del bilancio.In ordine comunque a tutti gli incidenti verificatisi si ribadisce quanto già riferito nelle relazioni al bilancio degli esercizi precedenti e cioè che. le eventuali responsabilità civili che fossero accertate a carico della Società. sarebbero comunque coperte (salvo eventuale franchigia), dalla compagnia assicuratrice.

B.6 - EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Entro il 1° semestre del 2001, con l'attuazione del progetto di scissione, si concluderà la seconda e definitiva fase del complesso riassetto societario della FS S.p.a., in conformità al modello delineato con le citate Direttive governative: in breve, una Holding (controllata al 100% dal Tesoro) titolare, fra l'altro, del pieno controllo di due distinte società, una per l'attività di trasporto - la già operativa Trenitalia - l'altra (l'attuale FS S.p.a.), per la gestione della rete infrastrutturale.

La innovata architettura organizzativa e strategica del Gruppo - quale emergerà dal processo dianzi sintetizzato - porta alla configurazione di società ad elevata autonomia operativa e decisionale, cui sono state o saranno conferite, nel rispetto del quadro normativo vigente, tutte le leve e responsabilizzazioni necessarie per un presidio efficace dei business rispettivamente affidati. Nel frattempo sono già state avviate azioni e finalizzate:

- al monitoraggio delle performance conseguite dal "sistema", attraverso l'impiego di indicatori e parametri di misura dei risultati strategici e operativi;
- al miglioramento degli standard di qualità e di sicurezza del trasporto ferroviario;
- alla ridefinizione di una più efficace politica commerciale;
- alla riduzione dei costi operativi, attraverso la razionalizzazione dei processi produttivi;
- al contenimento degli organici (nel rispetto degli accordi con le OO.SS.), e all'incremento della produttività del personale mediante processi mirati di formazione e di riequilibrio professionale.

Tutto ciò sembra legittimare aspettative di ricadute positive sul Gruppo stesso in termini di efficientamento e di redditività, sempre che, naturalmente, l'Azionista di riferimento sia pronto a fornire tutti gli strumenti, sia normativi che finanziari, più idonei per far fronte tempestivamente ai mutamenti dello scenario esterno caratterizzato, com'è, dalla progressiva liberalizzazione del mercato del trasporto e da un quadro di regole e di comportamenti in continua evoluzione.

Per quanto sopra considerato, è auspicio di questo Consiglio che nel medio periodo il Gruppo FS, considerato nelle articolazioni che si sono illustrate, possa raggiungere l'equilibrio della gestione economica prima delle imposte.

B.7 - PROPOSTE DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

Signori Azionisti,

il bilancio d'esercizio per l'anno 2000 si è chiuso con una perdita di 1.545 miliardi di lire con una variazione in meno di lire 1.306 miliardi rispetto all'esercizio 1999 (lire 2.851 miliardi).

Si propone all'Assemblea di riportare a nuovo la perdita di esercizio.

ALLEGATO A

PRINCIPALI OPERE CONSEGNATE ALL'ESERCIZIO FERROVIARIO NEL QUINQUENNIO 1996-2000 SUDDIVISO PER TIPOLOGIE

A) nuove linee, raddoppi e varianti di tracciato Km 318;

B) elettrificazioni km 521;

C) realizzazione di sistemi centralizzati di controllo del traffico (C.T.C.,), km 1.487;

D) attrezzaggio di tratti di linea con A.T.C. km 433;

E) attrezzaggio di tratti di linea con il blocco automatico km 2.439;

F) realizzazione di apparati A.C.E.I. N. 247;

G) soppressione N.523 ed automazione N.426 di passaggi a livello con conseguente eliminazione di n. 137 Posti di Guardia.

PRINCIPALI OPERE E FORNITURE CONSEGNATE ALL'ESERCIZIO FERROVIARIO NEL QUINQUENNIO 1996-2000

Per quanto riguarda l'attuazione degli interventi, di seguito sono riportate le principali opere consegnate all'esercizio suddivise nel quinquennio 1996-2000 per le seguenti *tipologie di opere:*

A) nuove linee, raddoppi e varianti di tracciato;
B) elettrificazioni;
C) realizzazione di sistemi centralizzati di controllo del traffico (C.T.C.);
D) attrezzaggio di tratti di linea con ATC;
E) attrezzaggio di tratti di linea con il blocco automatico;

F) realizzazione di apparati A.C.E.I.;
G) soppressione ed automazione di passaggi a livello.

ANNO 2000

a) Nuove Linee, Raddoppi e Varianti di tracciato per un totale di Km. 110

- Nuova Linea Treviso – Portogruaro
- Nuova Linea Brescia – S.Zeno – Olmeneta
- Nuova Linea Roma M.M. – Roma S.Pietro
- Nuova Linea Roma Tib.na – D.B. Nomentano
- Nuova Linea Rifredi – Castello
- Raddoppio Ugovizza – Tarvisio Boscoverde
- Raddoppio Fiumefreddo – Giarre
- Raddoppio Airuno – Calalziocorte

b) Elettrificazione per un totale di Km. 60

- Treviso – Portogruaro
- Roma M.M. – Roma S.Pietro
- Roma Tib.na – D.B. Fomentano
- Rifredi – Castello

a) Sistemi di esercizio, con controllo centralizzatodel Traffico (CTC/DCO) per un totale Km. 137

- Linea Solopaco – Benevento – Apice
- Pontremoli – S.Stefano di Magra
- Treviso – Portogruaro
- Chiasso – Caluso

b) Automatic Train Control (ATC) per un totale di Km.39

- Linea Brescia – S.Zeno – Olmeneta

c) Regimi di Circolazione Km. 418 di nuovi blocchi per il di stanziamento dei treni (BACC/BACF/BCA)

- Linea Alessandria – Novara tratto Olevano – Valle Lomellina
- Linea Chiasso – Aosta tratto Chiasso – Caluso

- Linea Chiasso – Asti tratto Coccolato – Asti
- Linea Brescia – Lecco tratto Bergamo – Seriate
- Linea Genova – Ventimiglia tratto S.Lorenzo C. – Diano M.
- Linea Verona – Brennero tratto Campo di Trens – Fortezza
- Linea Treviso – Portogruaro tratto Treviso – Portogruaro
- Linea Venezia – Trieste tratto Torviscosa – S.Giorgio di Nogaro
- Linea Udine – Trieste tratto S.Giovanni Natisone – Cormons
- Linea Udine – Treviso tratto Carnia – Tarcento
- Linea Udine – Treviso tratto Ugovizza – Tarvisio Boscoverde
- Linea Pisa – Roma tratto Li. Calabrone – Quercinella
- Linea Firenze – Roma tratto Città della Pieve – Allegrona
- Linea Nodo Firenze Tratto Rifredi – Castello
- Linea Orte – Falconara tratto Campello – Baiano di Spoleto
- Linea Pescara – Foggia tratto Termoli – Campomarino
- Linea Termoli – Benevento tratto Termoli – Giuglionesi
- Linea Roma – Viterbo tratto Roma M.M.- Roma S.Pietro
- Linea Caserta – Foggia tratto Solopaca – Vitulano
- Linea Ceccano Cassino tratto Ceccano Cassino
- Linea Cassino - Rocca D'Evandro tratto Cassino - Rocca D'Evandro
- Linea Nodo Roma tratto Roma Tib.na – D.B.Nomentano
- Linea Messina – Siracusa tratto Letojanni – Taormina
- Linea Messina – Siracusa tratto Fiumefreddo – Giarre
- Linea Villamassargia – Carbonia tratto Villamassargia – Carbonia
- Linea Cagliari – Golfo degli Aranci tratto Sanluri – Oristano
- Linea Cagliari – Golfo degli Aranci tratto Termoli – Giuglionesi

d) n. 27 apparati di stazione (ACEI/ACS) consegnati all'esercizio

- Linea Caserta – Foggia : S.Lorenzo Maggiore e Ponte Casalduini
- Linea Roma – Cassino – Napoli : Ceprano
- Linea Orte – Falconara : Spoleto
- Linea Verona – Brennero : Vipiteno
- Linea Roma – Cassino – Napoli : S.Maria Capuavetere
- Linea Udine – Tarvisio : Tarvisio Boscoredole

- Linea Termoli – Brindisi : Termoli
- Linea Roma – Cassino – Napoli : Piedimonte V:S.L.
- Linea Milano – Genova : Lungavilla
- Linea Roma – Velletri : Pavona e Lanuvio
- Linea Novara – Domodossola : Borgomanero
- Linea Treviso – Portogruaro : S.Biagio di Callalta – Ponte di Piave – Oderzo - Pramaggiore – Motta di Livenza
- Linea Sulmona – Carpinone : Carovilli
- Linea Chiasso – Aosta : Rodallo e Montanaro
- Linea Treviglio – Bergamo : Bergamo
- Linea Villamassargia – Carbonia : Carbonia
- Linea Sulmona – Carpinone : Campo di Giove
- Linea Nodo Bologna : Cab. Arcoveggio
- Linea Nodo Roma : D.L.Roma S.L.zo
- Linea Nodo Bologna : Fascio Salesiani

e) Interventi a Passaggi a Livello

- Soppressione di n° 81 P.L., Apertura di n°16 P.L., Automazione 31 P.L., con conseguente eliminazione di n° 19 posti di guardia.

ANNO 1999

A) Nuove linee, raddoppi e varianti di tracciato per un totale di 125 Km.

- nuova linea Lingotto – Susa;
- nuova linea Milano Certosa – Lancetti;
- nuova linea Genova Voltri Mare – Borzoli;
- nuova linea S.Stefano – Arcola;
- raddoppio linea Cesano – Monte Mario;
- variante Brennero – Colle Isarco.

B) Elettrificazione per un totale di 203 Km.

- Linea Mantova – Nogara – Monselice;
- Linea Roma – Viterbo.

C) Sistemi di esercizio, con controllo centralizzato del traffico (sistemi CTC/DCO)per un totale di 324 Km.

- Linea Caserta – Foggia tratto Caserta – Solopaca;
- Linea Roccasecca – Avezzano tratto Roccasecca – Avezzano;
- Linea Paola – Cosenza tratto Castiglione – Cosenza;
- Linea Cancello – Benevento tratto Mercato S.Severino – Montoro;
- Linea Civitanova Marche – Fabriano tratto Macerata – Albacina;
- Linea Savigliano – Saluzzo – Cuneo tratto Saluzzo – Cuneo;
- Linea Empoli – Siena – Grosseto tratto Monte Antico – Montepescali;
- Linea Metaponto – Reggio Calabria tratto R.C. Pellaro – Reggio Calabria C.le;
- Linea Chivasso – Aosta tratto Chivasso – Aosta.

D) Automatic train control (ATC) per un totale di 96 Km.

- Linea Cremona – Fidenza;
- Linea Cremona – Mantova.

E) Regimi di circolazione, per un totale di 623 Km.di nuovi blocchi per il distanziamento dei treni (BACC/BACF/BCA)

- Linea Genova – Ventimiglia tratto Spotorno – Finale L.;
- Linea Udine – Tarvisio tratto Tarcento – P.M.Vat e tratto Ugovizza; Valbruna – Pontebba e tratto Udine – P.M.Vat;
- Linea Verona – Brennero tratto Verona Parona – Verona P.ta Nuova e tratto Colle Isarco – Campo di Trens e tratto Trento – Lavis;
- Linea pontremolese tratto S.Stefano di M. – Vezzano e tratto S.Stefano di M. – Arcola;
- Linea Pisa – Roma tratto Chiarone – Civitavecchia e tratto Quercianella – Cecina;
- Linea Metaponto – Reggio Calabria tratto R.C.Pellaro – Reggio Calabria C.le;
- Linea Nodo Roma tratto D.B.Nomentano – Roma Sm.to;
- Linea Milano (passante) tratto Certosa – Lancetti;
- Linea Nodo Torino tratto Torino S.Paolo – Torino P.ta Nuova - Torino P.ta Susa e tratto Torino P.ta Nuova – Lingotto;

- Linea Nodo Genova tratto Borzoli - P.P.Corvi - Genova Voltri Mare;
- Linea Venezia – Trieste tratto Quarto D'Altimo - S.Stino di Livenza;
- Linea Orte Falconara tratto Baiano – Terni;
- Linea Catania – Siracusa tratto Bicocca – Lentini D.;
- linea Brindisi – Lecce tratto Squinzano – Lecce;
- linea Messina – Catania tratto Alì Terme – S.Teresa – Letojanni;
- linea Caserta – Foggia tratto Caserta – Solopaca;
- linea Roccasecca – Avezzano tratto Roccasecca – Avezzano;
- linea Rovigo – Chioggia tratto Loreo – Chioggia;
- linea Cancello – Benevento tratto Nocera Inferiore – Codola – Montoro;
- linea Chivasso – Aosta tratto Caluso – Aosta;
- linea Brindisi – Lecce tratto P.M.Surbo – Lecce;
- linea Civitanova Marche – Fabriano tratto Macerata – Albacina;
- linea Roma – Viterbo P.F. tratto Cesano – Monte Mario;
- linea Decimomannu – Iglesias tratto Villamassargia – Iglesias;
- linea Alessandria – Piacenza tratto Spinrtta – Tortona;
- linea Tortona – Novi Ligure tratto Tortona – Rivalta Scrivia;
- linea Roma – Nettuno tratto Padiglione – Nettuno;
- linea Torino (passante) tratto Torino Lingotto – Torino P.ta Susa.

F) n.61 apparati di stazione (ACEI-ACS) consegnati all'esercizio

- linea Udine – Tarvisio: Tarcento, P.M.Vat, Tricesimo, Ugovizza Valbruna, P.C.Bagni S:Caterina, Bagni di Lusnizza, Laglesie;
- linea Verona – Brennero: Campo di Trens, P.C.Fleres, P.C.Terme di BrenneroP.C.Moncucco;
- linea Caserta - Foggia: Frasso, Amorosi; Telese, Solopaca, Maddaloni Sup., Valle di Maddaloni;
- linea Orte – Falconara: Giuncano, Baiano;
- linea Messina – Catania: S.Alessio,Roccalumera;
- linea Catania – Siracusa: Passomartino;
- linea La Spezia – Parma/Fidenza:Villafranca Bagnone;
- lienea Bari – Lecce:P.M. Surbo, Lecce;

- linea Bologna – Ancona:Ancona;
- linea Ancona – Termoli:Pedaso;
- linea S.Stefano di M. – Vezzano:S.Stefano di Magra;
- linea Pisa – Roma:Montalto di Castro,Tarquinia, Quercianella,Rosignano;
- linea Roma – Cassino:Ceccano;
- linea Decimomannu – Iglesias:Iglesias;
- linea Napoli – Reggio Calabria:Pontecagnano;
- linea Ancona – Pescara:Porto S.Giorgio;
- linea Torino – Alessandria:Castello D'Annone;
- linea Roccasecca – Avezzano:Capistrello,Civitello Roveto;
- linea Rovigo – Chioggia: Chioggia,Cavanella;
- linea Padova – Calalzo:Montebellona;
- linea Cancello – Benevento:Mercato S.Severino;
- linea Varallo – Novara:Romagnano Sesia;
- linea Empoli – Siena – Grosseto:Monte Antico;
- linea Roma – Viterbo P.F.:Cesano di Roma;
- linea Metaponto – Reggio Calabria:R.C. Pellaro;
- linea Roma – Nettuno:Marechiaro;
- linea Chivasso – Aosta:Borgofranco;
- linea Nodo Milano:(I.D.P.) Mi. Fiorenza, Lambrate;
- linea Nodo Verona: B.S. Massimo;
- linea Nodo Roma: Roma Termini;
- linea Nodo Genova:P.P. Corvi.

G) Interventi ai passaggi a livello;

- soppressione di n° 138 P.L., automazione di n° 52 P.L., con conseguente eliminazione di n°29 posti di guardia.

ANNO 1998

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

- nuova linea Isola della Scala - Cerea;
- nuova linea Firenze C.M. - S. Piero a Sieve;

- nuova linea S. Pietro - Pineto;
- raddoppio linea Nera - Montoro - Narni;
- raddoppio linea Vitulano - Benevento;
- variante Prato Tires - Cardano;
- variante Dolcé - Domegliara;
- variante Targia - Siracusa.

B) ELETTRIFICAZIONI, PER UN TOTALE DI 103 KM:

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

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

- linea Napoli - Reggio di Calabria: tratto Villa S. Giovanni - Reggio di Calabria;
- linea Napoli - Foggia: tratto Apice - Savignano;
- linea Termoli - Benevento: tratto Morcone - Benevento;
- linea Cancello - Benevento: tratto Montoro - Avellino - Benevento;
- linea Isola della Scala - Rovigo: tratto Isola della Scala - Cerea;
- linea Attigliano - Viterbo: tratto Attigliano - Viterbo;
- linea Firenze C.M. - Borgo San Lorenzo - Faenza: tratto Firenze CM - S. Piero a Sieve.

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

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

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

- linea Verona - Brennero: tratto Verona Parona - Domegliara - Peri e tratto Brennero - Colle Isarco;
- linea Foggia - Bari: tratto PM E. - PM Bari Parco Nord;
- linea Cassino - Napoli: tratto Tora - Rocca d' Evandro;
- linea Pisa - Roma: tratto Cecina - Campiglia e tratto Orbetello - Chiarone;
- linea Udine - Cervignano: tratto Cervignano Smistamento - Cervignano A.G.;
- linea Nodo di Milano: tratto Certosa - Triplo Bivio Seveso;
- linea Napoli - Foggia: tratto Vitulano - Benevento e Apice - Savignano;
- linea Venezia - Treviso - Udine: tratto Sacile - Conegliano;
- linea Bari - Lecce: tratto Ostuni - S. Vito dei Normanni;
- linea Messina - Catania: tratto Giampiglieri - Ali Terme;
- linea Arona - Novara - Alessandria: tratto Borgo Lavezzaro - Olevano;
- linea Termoli - Benevento: tratto Morcone - Benevento;
- linea Cancello - Benevento: tratto Montoro - Avellino - Benevento e tratto Sarno - Codola;

- linea Cagliari - Golfo degli Aranci: tratto Chilivani - Olbia;
- linea Rovigo - Chioggia: tratto Adria - Loreo;
- linea Isola della Scala - Rovigo: tratto Isola della Scala - Cerea;
- linea Attigliano - Viterbo: tratto Attigliano - Viterbo;
- linea Firenze CM - Faenza: tratto Firenze CM - S. Piero a Sieve;
- linea Torino - S. Giuseppe di Cairo: tratto Fossano - Savigliano.

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

- linea Genova - Ventimiglia: Diano Marina;
- linea Verona - Brennero: Verona Parona, Domegliara, PC Dolcé, Colle Isarco, PC Moncucco;
- linea Domodossola - Milano: Gallarate Hupac;
- linea Palermo - Messina: Giarre;
- linea Orte - Falconara: Fabriano;
- linea Cassino - Napoli: Roccasecca;
- linea Napoli - Foggia: Vitulano, Corsano, Montecalvo, Ariano Irpino, Pianerottolo;
- linea Messina - Siracusa: Targia e Scaletta Zanclea;
- linea Pisa - Roma: Capalbio, Chiarone e Bolgheri;
- linea Termoli - Benevento: Pontelandolfo, Fragneto e Pietralcina;
- linea Benevento - Cancello: Benevento Porta Rufina, Prato Pratola, Altavilla Irpina, Chianche, Codola, Montoro Fiorino, Borgo, Solofra e Serino;
- linea Udine - Cervignano: Cervignano Smistamento;
- linea Civitanova Marche - Fabriano: Castel Raimondo, Matelica e San Severino Marche;
- linea Arona - Novara - Alessandria: Mortara;
- linea Roccasecca - Avezzano: Rocca d'Antino, Balsorano e Arpino;
- linea Isola della Scala - Rovigo: Bovolone;
- linea Santhià - Biella - Novara: Salussola;
- linea Attigliano - Viterbo: tratto Montefiascone - Spicciano;
- linea Firenze CM - Faenza: Fiesole, Montorsoli, Fontebuona, Vaglia e Campomigliaio.

G) INTERVENTI AI PASSAGGI A LIVELLO:

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

ANNO 1997

A) NUOVE LINEE, RADDOPPI E VARIANTI DI TRACCIATO

Per un totale di circa 78 km:

- linea Bari - Taranto: raddoppio tratto Gioia del Colle - Palagianello;
- linea Udine - Trieste: raddoppio tratto Mossa - Cormons;
- linea Torviscosa - Cervignano A.G.: nuova linea a semplice binario;

- linea Cancello - Gricignano: raddoppio tratto B° Maddaloni - P.M.Bivio Ovest;
- nodo di Napoli: raddoppio tratto Traccia - B.Marittima;
- linea Cancello - Gricignano: nuovo tratto P.M.Bivio Ovest - Bivio Gricignano a doppio binario;
- linea Cancello - Gricignano: nuovo tratto Bivio Gricignano - Gricignano a semplice binario;
- nodo di Milano: nuova linea Milano Bovisa Nord - Milano P.V. a doppio binario;
- linea Milano - Bologna: quadruplicamento tratto Milano Rogoredo - Bivio Sordio;

B) ELETTRIFICAZIONI

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

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

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

Per un totale di 249 km di linee:

- linea Napoli - Reggio C.: tratto Eccellente - Mileto - Rosarno-Villa S.G.;
- linea Caserta - Foggia: tratto Savignano - Cervaro;
- linea Vicenza - Schio: intera linea;
- linea Nogara - Domodossola: tratto Premosello - Villadossola - Domodossola;
- linea Aulla - Lucca: tratto S.Pietro a Vico - Lucca;
- linea Campobasso - Benevento: tratto Campobasso - Bosco Redole - Morcone;
- linea Mantova - Monselice: tratto Nogara - Legnago;

D) AUTOMATIC TRAIN CONTROL (A.T.C.)

Per un totale di 44 km di linee:

- linea Milano - Bergamo: tratto B°Bergamo - Treviglio;
- linea Bergamo - Cremona: tratto Bergamo - Treviglio;
- linea Milano - Verona: tratto Pioltello - Treviglio;

E) REGIMI DI CIRCOLAZIONE

Sistemi di distanziamento treni - B.A., B.A.B., B.C.A. - per un totale di 467 km di linee comprensivi dei tratti di linea già oggetto di raddoppio o di C.T.C.

- linea Torino - Modane: tratto Borgone - S.Antonino;
- linea Venezia - Trieste: tratto Torviscosa - Cervignano A.G.;
- linea Roma - Cassino - Napoli: tratto Tora - Capua;
- linea Pisa - Roma: tratto Follonica - Gavorrano - Grosseto - Orbetello;
- linea Bologna - Ancona: tratto Savignano - Rimini;
- linea Bologna - Padova: tratto Padova C.M. - S.Elena D'Este;
- linea Milano - Bologna: tratto Milano Rogoredo - Bivio Sordio;
- linea Torino - Genova: tratto Ronco S. - Genova Pontedecimo;
- linea Torviscosa - Cervignano A.G.: intera linea;
- linea Cancello - Gricignano: tratto Cancello - Bivio Gricignano;

- nodo di Napoli: tratto B.Cassino - Traccia - B.Marittima;
- linea Genova - Ventimiglia: tratto Diano Marina - Albenga;
- linea Bari - Lecce: tratto Fasano - Ostuni;
- linea Ancona - Bari: tratto Vasto S.Salvo - Termoli;
- linea Caserta - Foggia: tratto Savignano - Cervaro;
- linea Alessandria - Piacenza: tratto Piacenza - Spinetta;
- linea Orte - Falconara: tratto Jesi - Montecarotto;
- linea Udine - Trieste: tratto Gorizia - Cormons;
- linea Aulla - Lucca: tratto S.Pietro a Vico - Lucca;
- linea Campobasso - Benevento:tratto Campobasso - Bosco Redole - Morcone;
- linea Vicenza - Treviso: tratto Cittadella - Castelfranco;
- linea Bari - Taranto: tratto Acquaviva delle fonti - Palagianello;
- linea Cancello - Gricignano: tratto B°Gricignano - Gricignano;
- nodo di Milano: tratto Milano Bovisa Nord - Milano P.V.;

F) APPARATI DI STAZIONE (A.C.E.I.)

Sono stati consegnati all'esercizio 42 Apparati Centrali Elettrici ad Itinerari (A.C.E.I.), tra i principali si segnalano:

- linea Bologna - Verona: Buttapietra;
- linea Genova - Ventimiglia: Alassio e Cervo S.Bartolomeo;
- linea Bologna - Padova: Terme Euganee A.M.
- linea Pisa - Roma: Scarlino, Alberese, Albinia e Giuncarico;
- linea Milano - Bologna: B°Sordio e D.B°S.Donato;
- linea Roma - Cassino - Napoli: B°Cassino;
- linea Caserta - Foggia: Savignano, Montaguto, Orsara, Bovino, Troia e Ponte Albonito;
- linea Orte - Falconara: Foligno;
- nodo di Napoli: P.M. Bivio Ovest, Bivio Gricignano e Napoli Traccia;
- nodo di Genova: "Scavalcamento";
- nodo di Verona: Verona Quadrante Europa;
- nodo di Milano: Milano Porta Venezia;
- linea Rocchetta S.A.L. - Spinazzola: Venosa, Poggiorsini e Casalsabini;
- linea Cremona - Treviglio: Crema;
- linea Campobasso - Benevento: Baranello, Vinchiaturo, Sepino, S.Croce del S. e Morcone;
- linea Mantova - Monselice: Cerea;
- linea Empoli - Siena - Grosseto: Poggibonsi;
- linea Lecce - Surbo: scalo Surbo;
- linea Chivasso - Valenza: Casale Monferrato;

G) INTERVENTI AI PASSAGGI A LIVELLO

Soppressione di 113 passaggi a livello e automazione di 83 passaggi a livello con conseguente eliminazione di 35 posti di guardia.

ANNO 1996

A) NUOVE LINEE, RADDOPPI E VARIANTI DI TRACCIATO

Per un totale di circa 23 km:

- linea Pontremolese: raddoppio tratto Solignano - Berceto;
- linea Caserta - Foggia: raddoppio tratto Benevento - Apice;
- linea Firenze - Chiusi: quadruplicamento Firenze C.M. - 2° Bivio Rovezzano;

B) ELETTRIFICAZIONI

Per un totale di 114 km di linee (Comprensivi anche dei tratti oggetto di raddoppio):

- linea Firenze - Chiusi: tratto Firenze C.M. - 2° Bivio Rovezzano;
- rete Siciliana
- linea Bari - Brindisi: tratto Monopoli - Brindisi e Brindisi - Brindisi Marittima
- linea Brindisi - Lecce: intera linea

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

Per un totale di 541 Km di linee:

- linea Pontremolese: tratti Fidenza - Fornovo e Pontremoli - Borgo Val Taro;
- linea Firenze S.M.N. - Chiusi C.T.: tratto Chiusi - Camucia;
- linea Battipaglia - Reggio Calabria: tratto Paola - Lamezia - Eccellente;
- linea Sulmona - L'Aquila - Terni: tratto Rieti - Terni
- linea Foligno - Terontola: tratto Perugia P.S.G. - Terontola;
- linea Verona - Modena: tratto Carpi - Modena;
- linea Aulla - Lucca: tratto Aulla - Piazza al Serchio;
- linea Sondrio - Lecco: tratto Colico - Lecco;
- linea Codogno - Cremona: tratto Codogno - Cremona;
- linea Milano - Mortara: tratto Milano S.Cristoforo - Mortara;
- linea Caltanissetta - Canicattì: tratto Caltanissetta X. - Caltanissetta C.le;
- linea Isola della Scala - Rovigo: tratto Legnago - Rovigo;
- linea Faentina: tratto Borgo S.Lorenzo - Borgo a Sieve;
- linea Sacile - Gemona: tratto Osoppo - Gemona;
- linea Termoli - Benevento: tratto Guglionesi - Campobasso;

E) REGIMI DI CIRCOLAZIONE

Sistemi di distanziamento treni - B.A., B.A.B., B.C.A. - per un totale di 689 km di linee comprensivi dei tratti di linea già oggetto di raddoppio o di C.T.C.

- linea Torino - Modane: tratto Condovè - S.Antonino;
- linea Verona - Brennero: tratto Bolzano - Prato di Tires;
- linea Pisa - Roma: tratto Campiglia - Follonica;
- linea Firenze - Settebagni: tratto Camucia - P.M. Panicale;
- linea Cassino - Caserta: tratto Pignataro - Capua;
- linea Bologna - Padova: tratto S.Elena d'Este - Stanghella;
- linea La Spezia - Pisa: tratto Vezzano - Sarzana;
- linea Livorno - Pisa: tratto Pisa C.le - B° Mortellini;
- linea Bologna - Ancona: tratto Cesena - Savignano sul Rubicone;
- linea Pontremolese: tratto Solignano - Berceto;
- linea Messina - Palermo: tratto Cefalu' - Pollina;

- linea Udine - Venezia: tratto Pordenone - Sacile;
- linea Caserta - Foggia: tratto Benevento - Apice;
- linea Ancona - Pescara: tratto S.Benedetto del Tronto - Porto D'Ascoli;
- linea Firenze - Settebagni: tratto Firenze C.M. - 2° Bivio Rovezzano;
- nodo di Bari: tratto Bari P.N. - Lamasinata;
- linea Sulmona - Pescara: tratto Pratola P. - Manoppello;
- linea Sulmona - L'Aquila - Terni: tratto Rieti - Terni;
- linea Foligno - Terontola: tratto Perugia P.S.G. - Terontola;
- linea Bari - Brindisi: tratto S.Vito dei Normanni - Brindisi;
- linea Mantova - Modena: tratto Carpi - Modena;
- linea Lucca - Aulla: tratto Piazza al Serchio - Aulla;
- linea Parma - S.Zeno(Brescia): intera linea;
- linea Sondrio - Lecco: tratto Colico - Lecco;
- linea Codogno - Cremona: tratto Codogno - Cava Tigozzi;
- linea Domodossola - Novara: tratto Premosello - Domodossola;
- linea Milano - Mortara: tratto Milano S.Cristoforo - Mortara;
- linea Vicenza - Treviso: tratto Castelfranco - Istrana;
- linea Faentina: tratto Borgo S.Lorenzo - S.Pietro a Sieve;
- linea Caltanissetta - Canicattì: tratto Caltanissetta X. - Caltanissetta;
- linea Termoli - Benevento: tratto Guglionesi - Campobasso;
- nodo di Milano: tratto Milano Porta Genova - Milano S.Cristoforo;
- linea Lamezia C.le-Catanzaro Lido: tratto Nicastro-Marcellinara;

F) APPARATI DI STAZIONE (A.C.E.I.)

Sono stati consegnati all'esercizio 68 Apparati Centrali Elettrici ad Itinerari (A.C.E.I.), tra i principali si segnalano:

- linea Milano - Chiasso: Seregno;
- linea Lamezia T. - Reggio C.: S.Pietro a Maida, Eccellente;
- linea Pisa - Grosseto: Follonica;
- linea Messina - Palermo: Castelbuono;
- linea Firenze - Settebagni: Orte, Terontola, Castiglion del Lago;
- linea Bari - Foggia: Bari Lamasinata;
- linea Pisa - La Spezia: Arcola, Vezzano;
- linea Bologna - Padova: S.Elena d'Este;
- linea Ancona - Pescara: S.Benedetto del Tronto;
- linea Bologna - Ancona: Gambettola, Savignano sul Rubicone;
- linea Caserta - Foggia: Apice, Paduli;
- linea Milano - Genova: Cava Manara;
- nodo di Milano: Bivio Turro;
- linea Terni - L'Aquila: Contigliano, Marmore, Greggio, P.M. Stroncone;
- linea Lecco - Tirano: Piona, Dervio, Abbadia, Varenna, Bellamo, Mandello, Lierna;
- linea Lucca - Aulla: Minucciano, Gragnola;
- linea Rocchetta - Gioia del Colle: S.Nicola di Melfi;
- linea Brescia - Parma: Montirone, Visano, Remedello Sopra, Asola, Canneto S/O, Ghedi, Casalmaggiore, Colorno;
- linea Foligno - Terontola: Perugia, Ellera, Magione, Passignano;
- linea Verona - Modena: Soliera;

- linea Codogno - Mantova: Pizzighettone, Acquanegra, Cava Tigozzi;
- linea Milano - Mortara: Vigevano, Parona Lomellina, Corsico, Gaggiano, Abbiategrasso;
- linea Civitanova M. - Fabriano: Tolentino;
- linea Saluzzo - B° Madonna dell'Olmo: Saluzzo;
- linea Termoli - Benevento: Larino, Guglionesi, S.Martino in P., Ururi, Casacalenda, Ribattoni, Campolieto, Matrice;
- linea Faentina: S.Pietro a Sieve;
- linea Campobasso-Benevento: Campobasso;
- nodo di Torino: Bivio Crocetta;
- linea Lamezia T.-Catanzaro Lido: Feroleto;

G) *INTERVENTI AI PASSAGGI A LIVELLO*

Soppressione di 96 passaggi a livello e automazione di 173 passaggi a livello con conseguente eliminazione di 13 posti di guardia.

FERROVIE DELLO STATO
SOCIETÀ DI TRASPORTI E SERVIZI PER AZIONI

STATO PATRIMONIALE E CONTO ECONOMICO RELATIVI ALL'ESERCIZIO CHIUSO IL 31 DICEMBRE 2000

Ferrovie dello Stato Società di Servizi e Trasporti per Azioni

Stato Patrimoniale Attivo	*31/12/2000*	*31/12/1999*	*Differenze*
A. CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI		0	0
(di cui già richiamati)		0	0
B. IMMOBILIZZAZIONI			
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI			
1. Costi di impianto e di ampliamento		0	0
2. Costi di ricerca, sviluppo e di pubblicità	3.633.572.517	8.527.818.715	(4.894.246.198)
3. Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno		0	0
4. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	42.488.844.693	62.715.304.000	(20.226.459.307)
5. Avviamento		0	0
6. Immobilizzazioni in corso e acconti	400.216.035.462	410.812.685.612	(10.596.650.150)
7. Altre	163.908.558.363	176.727.557.416	(12.818.999.053)
Totale I	610.247.011.035	658.783.365.743	(48.536.354.708)
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
1. Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale	56.883.541.209.057	57.083.449.762.240	(199.908.553.183)
2. Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario	568.402.945.447	11.563.110.268.966	(10.994.707.323.519)
3. Attrezzature industriali e commerciali	250.449.769.305	309.767.709.552	(59.317.940.247)
4. Altri beni	79.100.634.531	140.114.389.673	(61.013.755.142)
5. Immobilizzazioni in corso e acconti	9.250.267.504.246	10.632.276.685.665	(1.382.009.181.419)
Totale II	67.031.762.062.586	79.728.718.816.096	(12.696.956.753.510)
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
1. Partecipazioni in:			
a) Imprese controllate	2.285.607.029.168	866.328.737.031	1.419.278.292.137
b) Imprese collegate	106.086.398.225	163.453.114.873	(57.366.716.648)
c) Imprese controllanti		0	0
d) Altre imprese	279.233.133.197	288.853.419.423	(9.620.286.226)
2. Crediti:			
a) verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio		0	0
- esigibili oltre l'esercizio	9.727.926.184.268	6.683.600.497.639	3.044.325.686.629
	9.727.926.184.268	6.683.600.497.639	3.044.325.686.629
b) verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio		0	0
- esigibili oltre l'esercizio		0	0
		0	0
c) verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio		0	0
- esigibili oltre l'esercizio		0	0
		0	0
d) verso altri			
- esigibili entro l'esercizio	5.036.464.339	14.772.596.530	(9.736.132.191)
- esigibili oltre l'esercizio	48.357.571.228	88.237.597.520	(39.880.026.292)
	53.394.035.567	103.010.194.050	(49.616.158.483)
3. Altri titoli		0	0
4. Azioni proprie		0	0
5. Impieghi del Fondo pensioni (art. 210 e seg. DPR 20/12/1973, n. 1092)		214.714.726	(214.714.726)
Totale III	12.452.246.780.425	8.105.460.677.742	4.346.786.102.683
Totale B) Immobilizzazioni	**80.094.255.854.046**	**88.492.962.859.581**	**(8.398.707.005.535)**
C. ATTIVO CIRCOLANTE			
I. RIMANENZE			
1. Materie prime, sussidiarie e di consumo	574.780.078.510	1.326.831.555.056	(752.051.476.546)
2. Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati		0	0
3. Lavori in corso su ordinazione		59.132.376.333	(59.132.376.333)
4. Prodotti finiti e merci		1.950.000.000	(1.950.000.000)
5. Acconti	2.231.644.240	1.787.644.240	444.000.000
6. Cespiti radiati da alienare	59.404.211	15.057.961.237	(14.998.557.026)

Ferrovie dello Stato Società di Servizi e Trasporti per Azioni

Stato Patrimoniale Attivo	*31/12/2000*	*31/12/1999*	*Differenze*
Totale I	577.071.126.961	1.404.759.536.866	(827.688.409.905)
II. CREDITI			
1. Verso clienti			
- esigibili entro l'esercizio	446.287.732.406	675.766.103.079	(229.478.370.673)
- esigibili oltre l'esercizio	1.369.581.139	0	1.369.581.139
	447.657.313.545	675.766.103.079	(228.108.789.534)
2. Verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio	1.925.894.396.293	317.033.211.106	1.608.861.185.187
- esigibili oltre l'esercizio		0	-
	1.925.894.396.293	317.033.211.106	1.608.861.185.187
3. Verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio	10.754.026.916	20.871.752.564	(10.117.725.648)
- esigibili oltre l'esercizio		111.433.940	(111.433.940)
	10.754.026.916	20.983.186.504	(10.229.159.588)
4. Verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio		0	0
- esigibili oltre l'esercizio		0	0
		0	0
5. Verso altri			
- esigibili entro l'esercizio	4.750.026.438.840	9.128.145.502.651	(4.378.119.063.811)
- esigibili oltre l'esercizio	2.008.438.369.278	1.544.430.233.941	464.008.135.337
	6.758.464.808.118	10.672.575.736.592	(3.914.110.928.474)
Totale II	9.142.770.544.872	11.686.358.237.281	(2.543.587.692.409)
III. ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI			
1. Partecipazioni in imprese controllate		0	0
2. Partecipazioni in imprese collegate		0	0
3. Partecipazioni in imprese controllanti		0	0
4. Altre partecipazioni		16.202.441.850	(16.202.441.850)
5. Azioni proprie		0	0
6. Altri titoli		0	0
Totale III	0	16.202.441.850	(16.202.441.850)
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE			
1. Depositi bancari e postali	228.449.570.701	308.864.701.733	(80.415.131.032)
2. Assegni	796.162.851	0	796.162.851
3. Denaro e valori in cassa	470.704.560	1.841.004.272	(1.370.299.712)
4. Conti correnti di Tesoreria	673.996.674.287	279.711.056.676	394.285.617.611
Totale IV	903.713.112.399	590.416.762.681	313.296.349.718
Totale C) Attivo circolante	**10.623.554.784.232**	**13.697.736.978.678**	**(3.074.182.194.446)**
D. RATEI E RISCONTI			
I Disaggi sui prestiti		0	0
II Altri ratei e risconti	2.180.357.424	2.011.225.145	169.132.279
Totale D) Ratei e risconti	**2.180.357.424**	**2.011.225.145**	**169.132.279**
TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)	**90.719.990.995.702**	**102.192.711.063.404**	**(11.472.720.067.702)**

Ferrovie dello Stato Società di Servizi e Trasporti per Azioni

Stato Patrimoniale Passivo

	31/12/2000	31/12/1999	Differenze
A. PATRIMONIO NETTO			
I. CAPITALE SOCIALE	36.595.863.427.000	36.595.863.427.000	0
II. RISERVA DA SOVRAPREZZO AZIONI		0	0
III. RISERVE DI RIVALUTAZIONE		0	0
IV. RISERVA LEGALE		0	0
V. RISERVA PER AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO		0	0
VI. RISERVE STATUTARIE		0	0
VII. ALTRE RISERVE			
1. Riserva per trasformazione in S.p.A. art.15 D.L. n.333/92 convertito con modifica dalla legge n. 359/92		0	0
2. Contributi della CEE, di Enti pubblici e di terzi per incrementi patrimoniali		0	0
3. Versamenti dell'azionista sotto forma di autorizzazione a contrarre prestiti con rimborso a suo carico		0	0
4. Versamenti dell'azionista sotto forma di interventi finanziari diretti		0	0
5. Riserva ai sensi dell'art. 8 Legge n. 421/96		0	0
6. Versamento in conto futuri aumenti di capitale	6.150.000.000.000	0	6.150.000.000.000
7. Perdite ripianate in corso d'anno		0	0
8. Diverse		0	0
Totale VII Altre riserve	**6.150.000.000.000**	**0**	**6.150.000.000.000**
VIII. Rettifica del netto patrimoniale per costituzione Fondo di Ristrutturazione ex lege 448/98		0	0
IX. UTILI (PERDITE) A NUOVO	(2.851.175.968.882)	0	(2.851.175.968.882)
X. UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(1.545.111.042.099)	(2.851.175.968.882)	1.306.064.926.783
Totale A) Patrimonio Netto	**38.349.576.416.019**	**33.744.687.458.118**	**4.604.888.957.901**
FONDI PER RISCHI E ONERI			
1. Per trattamento di quiescenza e obblighi simili-Fondo Pensioni (art.210 e segg. del DPR 20/12/73 n.1092)		1.245.714.726	(1.245.714.726)
2. Per imposte	13.629.753.814	27.516.429.814	(13.886.676.000)
3. Fondo ristrutturazione industriale	187.354.314.295	947.726.517.996	(760.372.203.701)
4. Fondo di ristrutturazione ex lege 448/1998	39.543.908.914.652	46.787.331.884.658	(7.243.422.970.006)
5 Altri	2.447.627.701.070	3.274.581.980.351	(826.954.279.281)
Totale B) Fondi per rischi e oneri	**42.192.520.683.831**	**51.038.402.527.545**	**(8.845.881.843.714)**
TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO LAVORO SUBORDINATO	**2.732.312.337.316**	**6.627.838.147.469**	**(3.895.525.810.153)**
DEBITI			
1. Obbligazionari			
- esigibili entro l'esercizio		0	0
- esigibili oltre l'esercizio		0	0
		0	0
2. Obbligazioni convertibili			
- esigibili entro l'esercizio		0	0
- esigibili oltre l'esercizio		0	0
		0	0

Ferrovie dello Stato Società di Servizi e Trasporti per Azioni

Stato Patrimoniale Passivo	*31/12/2000*	*31/12/1999*	*Differenze*
3. Debiti verso banche			
- esigibili entro l'esercizio	300.000.000.000	0	300.000.000.000
- esigibili oltre l'esercizio		0	0
	300.000.000.000	0	300.000.000.000
4. Debiti verso altri finanziatori			
- esigibili entro l'esercizio	30.497.767.801	54.324.726.506	(23.826.958.705)
- esigibili oltre l'esercizio	162.444.969.881	193.507.145.548	(31.062.175.667)
	192.942.737.682	247.831.872.054	(54.889.134.372)
5. Acconti			
- esigibili entro l'esercizio	101.911.074.231	92.266.732.592	9.644.341.639
- esigibili oltre l'esercizio		0	0
	101.911.074.231	92.266.732.592	9.644.341.639
6. Debiti verso fornitori			
- esigibili entro l'esercizio	1.818.423.035.855	3.008.443.362.949	(1.190.020.327.094)
- esigibili oltre l'esercizio		0	0
	1.818.423.035.855	3.008.443.362.949	(1.190.020.327.094)
7. Debiti rappresentati da titoli di credito			
- esigibili entro l'esercizio		0	0
- esigibili oltre l'esercizio		0	0
		0	0
8. Debiti verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio	2.071.019.805.591	1.079.502.197.678	991.517.607.913
- esigibili oltre l'esercizio	11.628.565.587	7.066.537.933	4.562.027.654
	2.082.648.371.178	1.086.568.735.611	996.079.635.567
9. Debiti verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio	115.769.523.473	162.876.191.617	(47.106.668.144)
- esigibili oltre l'esercizio		0	-
	115.769.523.473	162.876.191.617	(47.106.668.144)
10. Debiti verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio		0	0
- esigibili oltre l'esercizio		0	0
		0	0
11. Debiti tributari			
- esigibili entro l'esercizio	107.927.491.778	378.624.297.326	(270.696.805.548)
- esigibili oltre l'esercizio		0	-
	107.927.491.778	378.624.297.326	(270.696.805.548)
12. Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- esigibili entro l'esercizio	398.849.101.501	153.112.133.247	245.736.968.254
- esigibili oltre l'esercizio	282.799.998.000	295.166.665.000	(12.366.667.000)
	681.649.099.501	448.278.798.247	233.370.301.254
13. Altri debiti			
- esigibili entro l'esercizio	1.618.161.757.145	5.130.893.733.357	(3.512.731.976.212)
- esigibili oltre l'esercizio	4.119.441	37.845.142.449	(37.841.023.008)
	1.618.165.876.586	5.168.738.875.806	(3.550.572.999.220)
Totale D) Debiti	**7.019.437.210.284**	**10.593.628.866.202**	**(3.574.191.655.918)**
RATEI E RISCONTI			
I Aggio su prestiti		0	0
II Altri ratei e risconti	426.144.348.252	188.154.064.070	237.990.284.182
Totale E) Ratei e risconti	**426.144.348.252**	**188.154.064.070**	**237.990.284.182**
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)	**90.719.990.995.702**	**102.192.711.063.404**	**(11.472.720.067.702)**

Ferrovie dello Stato Società di Servizi e Trasporti per Azioni

Conti d'Ordine	*31/12/2000*	*31/12/1999*	*Differenze*
1. BENI DI TERZI IN CONSEGNA			
1.1 Amministratori conto cauzione	0	0	0
1.2 Materiale rotabile trasferito in proprietà a Eurofima a garanzia prestiti	0	3.669.002.034.750	(3.669.002.034.750)
1.3 Altri beni di terzi	852.398.900	55.704.348.284	(54.851.949.384)
Totale 1	**852.398.900**	**3.724.706.383.034**	(3.723.853.984.134)
2. IMPEGNI			
2.1 Titoli in consegna	0	0	0
2.2 Beni in leasing	48.258.664	55.427.664	(7.169.000)
2.3 Garanzie su prestiti contratti dalle controllate	5.415.805.313.000	2.361.752.000.000	3.054.053.313.000
Totale 2	**5.415.853.571.664**	**2.361.807.427.664**	**3.054.046.144.000**
3. RISCHI			
3.1 Fidejussioni	2.739.651.600	3.533.179.600	(793.528.000)
3.2 Avalli	10.000.000.000	23.700.000.000	(13.700.000.000)
3.3 Altre garanzie personali	21.328.438.500	21.328.438.500	0
3.4 Altre garanzie reali	0	0	0
3.5 Altri rischi	0	0	0
Totale 3	**34.068.090.100**	**48.561.618.100**	**(14.493.528.000)**
4. ALTRI CONTI D'ORDINE			
4.1 Fonti di finanziamento previste nel contratto di programma da realizzare e contributi diversi per investimenti	**50.202.640.008.374**	**35.850.064.984.826**	**14.352.575.023.548**
4.1.1 Somme da ricevere dallo Stato	38.907.000.000.000	25.873.000.000.000	13.034.000.000.000
4.1.2 Somme residue a fine esercizio per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi	11.295.640.008.374	9.977.064.984.826	1.318.575.023.548
4.2 Impieghi delle somme di cui al punto 4.1, previsti dal contratto di programma e da norme che prevedono il finanziamento pubblico degli investimenti ferroviari	**50.202.640.008.374**	**35.850.064.984.826**	**14.352.575.023.548**
4.2.1 Investimenti da realizzare	50.025.997.983.067	35.349.982.429.890	14.676.015.553.177
4.2.2 Ristrutturazione industriale	176.642.025.307	500.082.554.936	(323.440.529.629)
4.3 Fondo di solidarietà	25.564.111.832	35.052.174.696	(9.488.062.864)
4.4 Fonti di finanziamento da provvedere non ricomprese nel Contratto di programma, ma stabilite con leggi	808.000.000.000	12.800.000.000.000	(11.992.000.000.000)
4.5 Debiti imputati al Ministero del Tesoro ai sensi della legge n. 662/96	21.319.206.860.584	25.668.233.216.567	(4.349.026.355.983)
4.6 Valore nozionale prestiti ristrutturati	1.750.000.000.000	3.500.000.000.000	(1.750.000.000.000)
Totale 4 (esclusa voce 4.2)	**74.105.410.980.790**	**77.853.350.376.089**	**(3.747.939.395.299)**
TOTALE CONTI D'ORDINE	**79.556.185.041.454**	**83.988.425.804.887**	**(4.432.240.763.433)**

Ferrovie dello Stato Società di Servizi e Trasporti per Azioni

Conto Economico	2000	1999	Differenze
A. VALORE DELLA PRODUZIONE			
1. RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI			
a) Prodotti del traffico viaggiatori			
- Clientela ordinaria	1.510.025.343.568	3.627.112.361.616	(2.117.087.018.048)
- Contratto di servizio pubblico con Enti pubblici territoriali	5.304.251.086	12.647.368.278	(7.343.117.192)
b) Prodotti del traffico merci e poste	604.932.231.260	1.320.407.660.302	(715.475.429.042)
c) Contratto di servizio pubblico con lo Stato	1.301.303.749.997	2.927.400.000.000	(1.626.096.250.003)
d) Pedaggio e prestazioni diverse ramo azienda Infrastruttura	559.673.114.000		559.673.114.000
e) Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.693.729.532.779	595.770.330.638	1.097.959.202.141
Totale 1	**5.674.968.222.690**	**8.483.337.720.834**	**(2.808.369.498.144)**
2. VARIAZIONI DELLE RIMANENZE DI PRODOTTI IN CORSO DI LAVORAZIONE, SEMILAVORATI E FINITI		0	0
3. VARIAZIONE DEI LAVORI IN CORSO SU ORDINAZIONE	(59.132.376.333)	57.944.974.144	(117.077.350.477)
4. INCREMENTI DI IMMOBILIZZAZIONI PER LAVORI INTERNI	810.016.488.457	1.119.018.754.299	(309.002.265.842)
5. ALTRI RICAVI E PROVENTI			
a) contributi in conto esercizio			
- Ai sensi dei Regolamenti CEE	2.806.871.000.000	2.770.000.000.000	36.871.000.000
- Altri	57.348.037.651	49.744.235.585	7.603.802.066
b) Utilizzo fondo ristrutturazione ex legge 448/98	1.933.422.970.006	1.886.273.753.147	47.149.216.859
c) altri ricavi e proventi	447.001.840.039	246.480.347.198	200.521.492.841
Totale 5	**5.244.643.847.696**	**4.952.498.335.930**	**292.145.511.766**
Totale A) Valore della produzione	**11.670.496.182.510**	**14.612.799.785.207**	**(2.942.303.602.697)**
B. COSTI DELLA PRODUZIONE			
6. PER MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	1.171.446.175.907	1.316.297.316.718	(144.851.140.811)
7. PER SERVIZI	2.137.031.709.443	2.557.569.430.337	(420.537.720.894)
8. PER GODIMENTO BENI DI TERZI	113.391.239.676	212.873.989.205	(99.482.749.529)
9. PER IL PERSONALE			
a) salari e stipendi	4.257.289.976.316	6.624.285.478.484	(2.366.995.502.168)
b) oneri sociali	1.070.491.368.051	1.650.430.413.091	(579.939.045.040)
c) trattamento di fine rapporto	411.771.641.111	594.456.064.092	(182.684.422.981)
d) altri costi	11.916.452.943	14.666.544.996	(2.750.092.053)
	5.751.469.438.421	8.883.838.500.663	(3.132.369.062.242)
10. AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI			
a) ammortamento immobilizzazioni immateriali	56.474.999.735	84.622.851.213	(28.147.851.478)
b) ammortamento immobilizzazioni materiali	2.609.143.910.060	3.519.063.894.093	(909.919.984.033)
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	50.867.624.694	89.477.165.776	(38.609.541.082)
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	41.750.034.009	100.424.538.310	(58.674.504.301)
	2.758.236.568.498	3.793.588.449.392	(1.035.351.880.894)
11. VARIAZIONI DELLE RIMANENZE DI MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	588.591.476.546	(26.550.312.171)	615.141.788.717
12. ACCANTONAMENTI PER RISCHI	295.069.006.963	379.587.947.520	(84.518.940.557)
13. ALTRI ACCANTONAMENTI	34.500.000.000	10.662.958.491	23.837.041.509
14. ONERI DIVERSI DI GESTIONE	125.575.243.775	196.398.754.286	(70.823.510.511)
Totale B) Costi della produzione	**12.975.310.859.229**	**17.324.267.034.441**	**(4.348.956.175.212)**
Differenza tra valore e costi della produzione	**(1.304.814.676.719)**	**(2.711.467.249.234)**	**1.406.652.572.515**
PROVENTI E ONERI FINANZIARI			
15. PROVENTI DA PARTECIPAZIONI			
- in imprese controllate e collegate	233.556.786.766	859.531.492	232.697.255.274
- in altre imprese	3.532.966.736	3.393.276.016	139.690.720

Ferrovie dello Stato Società di Servizi e Trasporti per Azioni

Conto Economico	2000	1999	Differenze
Totale 15	**237.089.753.502**	**4.252.807.508**	**232.836.945.994**
16. ALTRI PROVENTI FINANZIARI			
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:			
- da imprese controllate e collegate		0	0
- da controllanti		0	0
- da altri	10.674.707.626	3.246.592.130	7.428.115.496
	10.674.707.626	**3.246.592.130**	7.428.115.496
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni		0	0
c) da titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	13.668.779.144	12.229.526.573	1.439.252.571
d) proventi diversi dai precedenti:			
- da imprese controllate e collegate	15.795.739.675	2.749.066.004	13.046.673.671
- da controllanti		0	0
- da altri	106.125.760.499	97.364.493.755	8.761.266.744
	121.921.500.174	100.113.559.759	21.807.940.415
Totale 16	**146.264.986.944**	**115.589.678.462**	**30.675.308.482**
17. INTERESSI ED ALTRI ONERI FINANZIARI			
- verso imprese controllate e collegate	82.821.269.807	11.090.038.792	71.731.231.015
- verso controllanti		0	0
- verso altri			
- su debiti obbligazionari		0	0
- su debiti verso Istituti finanziari		34.250.206.129	(34.250.206.129)
- oneri finanziari diversi	138.225.513.380	94.169.792.027	44.055.721.353
Totale 17	**221.046.783.187**	**139.510.036.948**	**81.536.746.239**
Totale C) Proventi e oneri finanziari	**162.307.957.259**	**(19.667.550.978)**	**181.975.508.237**
D. RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE			
18. RIVALUTAZIONI			
a) di partecipazioni		0	0
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni		0	0
c) di titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni		0	0
Totale 18		0	0
19. SVALUTAZIONI			
a) di partecipazioni	481.708.026.002	36.164.002.734	445.544.023.268
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni		0	0
c) di titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni		0	0
Totale 19	**481.708.026.002**	**36.164.002.734**	**445.544.023.268**
Totale D) Rettifiche di valore	**(481.708.026.002)**	**(36.164.002.734)**	**(445.544.023.268)**
E. PROVENTI E ONERI STRAORDINARI			
20. PROVENTI STRAORDINARI			
- plusvalenze da alienazioni	48.784.517.751	51.309.970.690	(2.525.452.939)
- contributi per ristrutturazione industriale (esodi anticipati)	177.593.147.668	194.024.949.699	(16.431.802.031)
- altri proventi	409.273.182.617	374.814.684.743	34.458.497.874
- Prelievo f.do ristrutturazione ex lege 448/98	5.310.000.000.000		5.310.000.000.000
Totale 20	**5.945.650.848.036**	**620.149.605.132**	**5.325.501.242.904**
21. ONERI STRAORDINARI			
- minusvalenze da alienazioni	5.323.815.903.131	22.603.479.961	5.301.212.423.170
- imposte relative ad esercizi precedenti	6.264.008.406	2.683.938.096	3.580.070.310

Ferrovie dello Stato Società di Servizi e Trasporti per Azioni

Conto Economico	2000	1999	Differenze
- costi per esodi anticipati	177.593.147.668	194.024.949.699	(16.431.802.031)
- altri oneri	155.874.085.468	204.714.403.312	(48.840.317.844)
Totale 21	**5.663.547.144.673**	**424.026.771.068**	**5.239.520.373.605**
Totale E) Partite straordinarie	**282.103.703.363**	**196.122.834.064**	**85.980.869.299**
Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D+/-E)	**(1.342.111.042.099)**	**(2.571.175.968.882)**	**1.229.064.926.783**
22. IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO	**(203.000.000.000)**	**(280.000.000.000)**	**77.000.000.000**
Utile/(Perdita) di esercizio	**(1.545.111.042.099)**	**(2.851.175.968.882)**	**1.306.064.926.783**

FERROVIE DELLO STATO
SOCIETÀ DI TRASPORTI E SERVIZI PER AZIONI

NOTA INTEGRATIVA AL BILANCIO CHIUSO IL 31 DICEMBRE 2000

Ferrovie dello Stato Società di Trasporti e Servizi per Azioni

Sede in Roma Piazza della Croce Rossa, 1

Nota integrativa

al bilancio chiuso il 31/12/2000

SEZIONE 1

Attività della Società

Fino allo scorso anno la Ferrovie dello Stato S.p.A. aveva in affidamento la concessione del servizio ferroviario di trasporto pubblico, integrato e/o sostituito con qualsiasi altro mezzo di trasporto terrestre, l'esercizio del servizio di trasporto pubblico via mare e la progettazione e costruzione di nuove linee, nonché il potenziamento e l'ammodernamento di quelle esistenti, in forza dell'atto di concessione emanato con DM Trasporti n. 225 T del 26/11/1993.

Con DPR 16 marzo 1999, n. 146 è stata data attuazione in Italia alla direttiva 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie ed alla direttiva 95/19/CE, riguardante la ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e la riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura. Tale provvedimento ha disciplinato sia i criteri relativi al rilascio, alla proroga ed alle modifiche delle licenze alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie ed alle imprese ferroviarie stabilite in Italia che effettuano trasporti combinati internazionali merci, sia i principi e le procedure da seguire per la ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e nella riscossione dei diritti dovuti per l'utilizzo dell'infrastruttura. Con Decreto Legge n.70/2000 il Ministero dei Trasporti e della Navigazione Civile è stato autorizzato a rilasciare titoli autorizzatori ai soggetti in possesso dei requisiti stabiliti dal sopra citato DPR 146/99.

In base a queste norme, in data 23 maggio 2000, il Ministero dei Trasporti e della Navigazione Civile ha rilasciato ad FS ed alla controllata Trenitalia (già ITF) la licenza per lo svolgimento dell'attività di trasporto ferroviario.

Di seguito viene riportata una sintesi dei contenuti dei contratti di affitto e di compravendita del ramo d'azienda "Trasporto" .

Contratto di affitto di ramo d'azienda

Il contratto, sottoscritto tra FS e Trenitalia il 30 maggio 2000 con effetto dal 1° giugno 2000 e riguardante l'affitto del ramo d'azienda Trasporto, ha comportato la locazione delle immobilizzazioni immateriali e materiali, l'usufrutto delle partecipazioni afferenti al ramo ed il subentro di Trenitalia nei contratti attivi e passivi sottoscritti da FS e riguardanti le Divisioni oggetto di affitto.

In particolare Trenitalia è subentrata ad FS nella titolarità dei contratti di lavoro subordinato, relativi al personale attribuito al ramo d'azienda locato, assumendo in proprio gli obblighi e i diritti del datore di lavoro nonché i crediti e i debiti (compreso il TFR) maturati nei confronti del personale.

Il contratto non ha comportato, invece, la locazione delle scorte di magazzino e delle immobilizzazioni in corso, che sono state cedute a Trenitalia contestualmente all'affitto del ramo d'azienda, né ha comportato il trasferimento dei preesistenti crediti e debiti, estranei ai rapporti di lavoro, la cui gestione è stata affidata a Trenitalia dietro apposito mandato a titolo oneroso (1% dell'ammontare complessivo degli importi incassati/pagati).

Al fine di garantire la clientela, il contratto di affitto ha previsto l'obbligo, per Trenitalia, di garantire il servizio di trasporto a favore di coloro in possesso di titoli di viaggio emessi da FS anteriormente al 31 maggio 2000.

Il contratto, della durata di nove anni, ha fissato un canone di affitto che, per i primi tre anni e, precisamente, per il periodo intercorrente dal 1° giugno 2000 al 31 dicembre 2003, ammonta a 1.000 milioni per anno in considerazione delle perdite previste dalla cessione dell'azienda. In tale canone sono stati ricompresi gli oneri, a carico di Trenitalia, per l'occupazione di spazi promiscui (aree all'interno delle stazioni, uffici ecc.)

Infine, il contratto ha fissato i criteri da seguire per il conguaglio, da effettuare al momento della sua cessazione. In particolare ha stabilito che:

- Trenitalia fosse obbligata a riconsegnare le immobilizzazioni immateriali, materiali e finanziarie ricevute in locazione allo stesso valore che esse avevano al momento di entrata in vigore del contratto; perciò, qualora le immobilizzazioni materiali e immateriali fossero state alienate, le partecipazioni avessero subito delle variazioni di valore, ovvero i beni materiali e immateriali in affitto avessero subito un deperimento in base all'uso, Trenitalia avrebbe dovuto riconoscere ad FS la differenza tra il valore di beni a fine locazione e il loro valore iniziale.

- Trenitalia dovesse riconoscere ad FS il 50% delle plusvalenze realizzate dalla vendita delle immobilizzazioni ricevute in affitto;
- fossero oggetto di conguaglio anche tutte le immobilizzazioni acquisite direttamente da Trenitalia, nonché le attività e le passività generate dalla sua propria attività nel periodo di vigenza dell'affitto con l'eccezione delle immobilizzazioni in corso, e gli acconti, il magazzino e le partite di credito/debito nei confronti del personale, ossia di tutte quelle poste trasferite a titolo definitivo a Trenitalia già a partire dal 1° giugno 2000.

Sono stati altresì esclusi dal conguaglio anche i crediti ed i debiti nati da rapporti reciproci verso la controllata Trenitalia.

Contratto di compravendita di ramo d'azienda

Il 28 novembre 2000 è stato stipulato, con efficacia dal successivo 30 novembre, ore 23,59, il contratto di vendita, da parte di FS a Trenitalia, del ramo di azienda già oggetto dell'affitto (esclusi i beni immobili) , nonché i crediti e i debiti con i terzi così come risultanti dalle scritture contabili della cedente alla data di decorrenza del contratto.

Il contratto ha conferito a Trenitalia il diritto di utilizzazione dei beni immobili dietro compenso da fissare sulla base di specifici contratti di locazione.

La manutenzione ordinaria degli immobili o delle porzioni di essi dati in godimento è stata fissata a carico della conduttrice.

Per effetto del contratto, inoltre, Trenitalia è succeduta, in via definitiva, nella posizione di FS riguardo ad ogni diritto ed ogni rapporto giuridico inerente, direttamente o indirettamente, all'azienda.

Il ramo d'azienda oggetto di compravendita è stato sottoposto a perizia.

Il prezzo di compravendita pattuito si è basato sulla valutazione peritale al 31 maggio 2000 del ramo acquistato aggiornato al 30 novembre con le variazioni patrimoniali intervenute nel periodo.
La perizia ha portato alla determinazione di un valore del ramo di Azienda inferiore di 5.310.000 milioni rispetto al patrimonio netto contabile del ramo stesso.

Il pagamento del prezzo definito concordemente dalle parti il 19 aprile del 2001, nel rispetto dei tempi e delle modalità previsti dall'art. 3 del contratto e pari a 2.939.119 milioni, è stato stabilito in dieci rate semestrali costanti a decorrere dal 1° gennaio 2004.

A fronte della rateazione del pagamento del corrispettivo, Trenitalia, a decorrere dalla data di efficacia del contratto di compravendita, ha riconosciuto ad FS un interesse pari al tasso Euribor a sei mesi da versarsi in rate semestrali posticipate a partire dal 1° gennaio 2001.
Da tale cessione è emersa una minusvalenza di 5.310.000 milioni iscritta tra gli oneri straordinari del conto economico dell'esercizio 2000 a fronte della quale, previa autorizzazione dell'Assemblea del 15 novembre 2000 è stato utilizzato, per pari importo, il Fondo ristrutturazione ex lege 448/98.
Il contratto ha previsto delle garanzie della parte venditrice: in particolare in relazione ai contenziosi con il personale e al mancato incasso di crediti.

Contenuto e forma del bilancio

Il bilancio di esercizio, che sottoponiamo alla Vostra approvazione, è costituito da: Stato Patrimoniale, Conto Economico e Nota integrativa; quest'ultima comprende il rendiconto finanziario dell'esercizio, nonché l'analisi delle variazioni intervenute nel Patrimonio Netto. In allegato alla nota integrativa è riportato l'elenco dei debiti trasferiti allo Stato sin dal 31-12-1996 (vedasi punto 12 dell'art.2 della legge 23 dicembre 1996, n. 662), per i quali la società continua a svolgere le incombenze amministrative.

Per quanto riguarda ulteriori dati sui rapporti con imprese controllate, collegate, nonché per i fatti di rilievo avvenuti nel corso dell'esercizio e dopo la chiusura dello stesso e per le indagini giudiziarie in corso, si fa rinvio a quanto indicato nella relazione sulla gestione (B.2 - B.3 - B.4 - B.5).

Vengono infine presentati, a fini comparativi, lo Stato Patrimoniale ed il Conto Economico dell'esercizio 1999.

Nel raffrontare i risultati degli esercizi si deve tener conto del fatto che a differenza del precedente esercizio, nel 2000, la Società ha esercitato direttamente l'attività di "trasporto" per i soli primi cinque mesi.

Si segnala che in presenza di significative partecipazioni di controllo ed in ottemperanza alla vigente normativa la Società redige il bilancio consolidato che presenta un patrimonio netto consolidato di gruppo di 38.396.044 milioni e una perdita d'esercizio di 1.334.871 milioni.

SEZIONE 2

Introduzione ai criteri di redazione del bilancio

Il bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2000, del quale la presente nota integrativa costituisce parte integrante, è stato redatto nel rispetto degli articoli 2423 e seguenti del Codice Civile e delle applicabili norme speciali. Talune, pur non significative, riclassificazioni operate nell'esercizio 2000 nelle voci del conto economico e dello stato patrimoniale, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica della Società, sono state operate anche sui saldi dell'esercizio precedente, al fine di consentire l'omogenea comparabilità dei singoli valori.

Occorre peraltro sottolineare che la normativa speciale che disciplina i servizi di trasporto pubblico nonché il complesso processo di trasformazione/ristrutturazione del previgente ente pubblico in società per azioni contiene elementi peculiari che hanno prodotto effetti nella formazione del bilancio d'esercizio, oltre a richiedere l'aggiunta di specifiche voci alla struttura dello stato patrimoniale e del conto economico ai sensi dell'art.2423/ter, 3° comma del Codice Civile.

In particolare l'art.15, comma 2, del D.L. 11 luglio 1992 n. 333, convertito dalla legge 8 agosto 1992 n° 359, come da ultimo modificato dal D.L. 21 giugno 1993 n° 198, convertito dalla legge 9 agosto 1993 n° 292, prevedeva che il patrimonio iniziale delle società per azioni derivanti dalle particolari trasformazioni degli enti pubblici economici dovesse essere determinato sulla base sia dei rispettivi ultimi bilanci, sia di apposite proposte di rettifica dei valori dell'attivo e del passivo, da parte dei Consigli di Amministrazione. Gli effetti delle citate operazioni sono state ampiamente formulate nel bilancio chiuso al 31 dicembre 1994.

Ai sensi dell'art.2 comma 12 della legge 23.12.1996 n. 662, si è provveduto, a fine esercizio 1996, ad imputare allo Stato i debiti per prestiti e mutui contratti dalle F.S. con ammortamento a totale carico dello Stato. Tuttavia, essendo state affidate alla società le incombenze amministrative relative al servizio dei prestiti, l'importo del debito residuo è appostato nei conti d'ordine, mentre in allegato al bilancio è riportato l'elenco dettagliato dei debiti ancora in essere.

Infine il comma 5 dell'art.43 della legge 23 dicembre 1998, n.448 stabilisce: *«5. In attesa che vengano definiti gli assetti del settore ferroviario in attuazione del decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 277, e che, conseguentemente, il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica disponga la valutazione del ramo d'azienda "Gestione dell'infrastruttura" ai sensi dell'articolo 55 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, la società Ferrovie dello Stato Spa è autorizzata a costituire, a valere sul proprio netto patrimoniale, un fondo di ristrutturazione di importo pari al valore netto dell'infrastruttura risultante dal bilancio al 31 dicembre 1997.»*.

In attuazione di questa disposizione, come meglio descritto nel commento alla voce, è stato costituito un apposito fondo da utilizzarsi con le modalità definite dall'Assemblea Ordinaria del 14 giugno 1999.

Coerentemente con precedenti delibere prese con riferimento agli esercizi 1998 e 1999, l'Assemblea Ordinaria tenuta in data 15 novembre 2000 ha deliberato l'autorizzazione alla copertura delle minusvalenze derivanti dalla cessione del compendio aziendale costituente l'*«Azienda Trasporto»* a Trenitalia, attraverso l'utilizzazione del *Fondo di ristrutturazione ex lege 448/98*. Successivamente l'Assemblea Ordinaria tenuta in data 23 maggio 2001 ha deliberato l'autorizzazione alla copertura – sempre mediante l'utilizzo dello stesso fondo – degli oneri di ammortamento dell'infrastruttura per l'esercizio 2000.

SEZIONE 3

Criteri di valutazione

I criteri di valutazione sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio dell'esercizio precedente.

Ai sensi dell'art.10 della legge n. 72 del 13/03/1983, precisiamo che non sono state effettuate rivalutazioni monetarie ed economiche, né si è derogato a quanto indicato negli articoli 2423 e 2423 bis del Codice Civile.

Qui di seguito si elencano i principali criteri di valutazione adottati.

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte al costo di acquisto o produzione interna comprensivo di oneri accessori. Gli importi sono esposti al netto delle quote di ammortamento, che sono calcolate in misura costante in funzione della residua possibilità di utilizzazione del bene.

I costi di ricerca e sviluppo, se di accertata utilità pluriennale, vengono iscritti all'attivo, tra le immobilizzazioni immateriali, con il consenso del Collegio Sindacale e ammortizzati in relazione alla loro residua possibilità di utilizzazione.

Fra le immobilizzazioni immateriali sono appostati anche i contributi in conto interessi di pertinenza della controllata TAV ai sensi della convenzione fra le due Società. Tale classificazione dei contributi è da ricollegare al fatto che i benefici economici che deriveranno ad FS si realizzeranno solo quando le linee ad Alta Velocità che la TAV sta costruendo saranno produttive di reddito.

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni sono iscritte al costo di acquisto o di costruzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili, al netto degli ammortamenti.

Per i beni rivenienti dall'ex Ente di Stato il costo è rappresentato dal valore ad essi attribuito in sede di rideterminazione del patrimonio netto iniziale della società, ai sensi della citata legge n. 292/93 di conversione dei precedenti decreti.

Pur nell'evolversi delle prospettive di redditività dell'infrastruttura, non si è ritenuto, come già nel precedente esercizio, di apportare rettifiche ai valori dell'infrastruttura come sopra determinati in assenza delle disposizioni del Ministero del Tesoro in attuazione del disposto di cui all'articolo 55 della legge 449/97 e tenuto conto anche che, nelle more, è stato costituito un Fondo di ristrutturazione di un importo pari al valore netto dell'infrastruttura risultante dal bilancio al 31.12.1997 in conformità a quanto previsto dall'articolo 43 della legge 448/98 che rappresenta una cautela di bilancio a fronte, in particolare, dei valori di carico dell'infrastruttura .

Gli ammortamenti sono stati calcolati in modo sistematico e costante sulla base delle aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti. Nell'anno di acquisizione o di costruzione è applicata una aliquota pari al 50% della aliquota ordinaria, salvo che per gli immobili, ai quali si applica sempre l'aliquota ordinaria.

Le quote annuali di ammortamento utilizzate sono le seguenti:

Terreni e fabbricati	
Terreni patrimoniali	0,0%
Fabbricati civili strumentali	2,0%
Fabbricati industriali	2,0%
Fabbricati civili non strumentali	1,5%
Parcheggi	1,5%
Infrastrutture ferroviarie e portuali	
Terreni strumentali	0,5%
Corpo stradale	2,0%
Impianti di trazione elettrica	2,5%
Sovrastruttura linea	5,0%
Impianti di sicurezza e segnalamento	6,0%
Impianti di telecomunicazione e telematici	2,5%
Linee a fibre ottiche	3,3%
Impianti di illuminazione	4,0%
Meccanismi fissi e speciali	6,0%
Costruzioni leggere	2,0%
Impianti idrici	2,5%
Impianti di depurazione	2,5%
Impianti fissi per navi traghetto	0,5%
Sorta tecnica per impianti tecnologici	6,0%
Scorta tecnica per impianti di armamento	2,0%
Materiale rotabile e navi traghetto	
Materiale rotabile ante 1986	6,67%
Materiale rotabile dal 1986	5,00%
Manutenzione incrementativa	20,0%
Scorta tecnica per materiale rotabile	5,0%
Navi traghetto	7,5%
Scorta tecnica per navi traghetto	7,5%
Impianti industriali	
Impianti officina	2,5%
Magazzini industriali	2,0%
Attrezzatura industriale	
Mezzi circolanti su strada	7,5%
Macchinari e attrezzatura	10,0%
Mezzi di carico	10,0%
Impianti di comunicazione	25,0%
Altri beni	
Autoveicoli	20,0%
Mobili e arredi	12,0%
Macchine d'ufficio ordinarie	12,0%
Macchine d'ufficio elettroniche	18,0%
Telefoni cellulari	20,0%
Impianti specifici mense e ferrotel	12,0%
Attrezzature mense e ferrotel	25,0%
Impianti generici mense e ferrotel	8,0%
Attrezzatura varia e minuta	12,0%
Apparecchiatura sanitaria	12,5%

Le spese di manutenzione delle immobilizzazioni materiali vengono imputate al Conto Economico quando sostenute, salvo quelle aventi natura incrementativa, che vengono capitalizzate.

I costi per lavori di manutenzione programmati periodicamente sul materiale rotabile (di pertinenza dell'attività di gestione dell'infrastruttura e, precedentemente alla locazione e successiva cessione a Trenitalia, anche quelli di pertinenza dell'attività di trasporto) vengono capitalizzati e ammortizzati in funzione del periodo intercorrente tra una manutenzione e l'altra.

Nelle immobilizzazioni materiali sono comprese le scorte tecniche che sono valutate ed ammortizzate con gli stessi criteri dei cespiti cui afferiscono.

Immobilizzazioni finanziarie - Partecipazioni

Le partecipazioni sono valutate al costo, rettificato ove necessario per perdite permanenti di valore, tale minor valore non è mantenuto se negli esercizi successivi vengono meno le ragioni della rettifica effettuata. Le partecipazioni per le quali siano in atto scelte strategiche di cessione, sono trasferite all'attivo circolante al minore tra il valore iscritto in bilancio ed il presunto valore di realizzo.

Crediti e debiti

I crediti di qualsiasi natura sono iscritti al valore nominale, ricondotto al presumibile valore di realizzo attraverso apposito fondo svalutazione crediti portato a diretta diminuzione degli stessi.

I debiti sono esposti al loro valore nominale.

I debiti e crediti in valuta dei Paesi non aderenti all'Euro, tutti di natura commerciale, sono espressi al cambio del giorno di effettuazione delle rispettive operazioni; tuttavia la conversione al cambio di fine esercizio non avrebbe dato luogo ad apprezzabili differenze. Si ricorda che, al 31-12-1998, i debiti e i crediti nelle valute aderenti all'UME sono stati convertiti applicando i tassi di conversione e le differenze cambio che ne sono emerse sono state imputate a conto economico.

Le somme che saranno dovute nei confronti dei ferrovieri in pensione a seguito della riliquidazione della indennità di buonuscita, da effettuare ai sensi della legge n. 87/1994, non sono rilevati tra le passività in quanto, come previsto dalla citata legge, interamente rimborsabile da parte del Tesoro.

I debiti per ferie maturate e non godute dal personale alla chiusura dell'esercizio riflettono una stima di quanto da erogarsi a titolo di emolumenti ed oneri riflessi nel periodo di godimento delle ferie.

Rimanenze

Le giacenze di magazzino, costituite per la parte preponderante da pezzi di ricambio per la manutenzione di materiale rotabile e infrastruttura, sono valutate al costo medio ponderato o, se minore, al relativo valore di mercato. Al passivo è iscritto un fondo cautelativo a fronte delle presumibili perdite di valore del materiale a lenta movimentazione nel loro complesso.

I lavori in corso su ordinazione sono valutati al costo specifico.

I cespiti radiati da alienare sono iscritti al minor valore tra il valore netto residuo da ammortizzare ed il presumibile valore di realizzo.

Titoli

Sono valorizzati al costo medio ponderato o, se minore, al valore di realizzazione desumibile dall'andamento del mercato.

Disponibilità liquide

Tali disponibilità sono iscritte al valore nominale; quelle in valuta dei Paesi non aderenti all'Euro sono adeguate al cambio di fine esercizio.

Ratei e risconti

Sono calcolati con il criterio della competenza economica e temporale in applicazione del principio di correlazione dei costi e dei ricavi in ragione di esercizio.

Contributi in conto impianti

I contributi in conto impianti ricevuti dallo Stato, da altri Enti pubblici e dalla UE. vengono portati a riduzione del valore delle *Immobilizzazioni in corso e acconti.* Al momento del passaggio in esercizio dei cespiti, il valore cumulato dei contributi accordati sarà portato in riduzione del cespite.

Negli esercizi precedenti al 1998 detti contributi venivano portati in aumento del patrimonio netto al momento dell'incasso

Fondi per rischi ed oneri

In tale classe sono appostati gli stanziamenti atti a fronteggiare oneri e perdite realisticamente prevedibili dei quali, alla chiusura dell'esercizio, sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza.

Fondi per trattamento di quiescenza - Fondo Pensioni

A partire dall'anno 2000 nel bilancio FS non figura più il Fondo Pensioni, in quanto, in attuazione dell'art.43 della legge 23 dicembre 1999, n.488 tale fondo è stato soppresso e sostituito con apposito Fondo Speciale costituito presso l'INPS..

È per questa ragione che a partire dall'anno 2000 nel bilancio FS non figura più la gestione patrimoniale Fondo Pensioni.

Fondi per imposte

Accolgono gli stanziamenti appostati a fronte di oneri fiscali di prevedibile sostenimento futuro.

Fondo per ristrutturazione industriale

Il fondo è stato costituito nel 1993, mediante rettifica del patrimonio netto ai sensi dell'art.15 del D.L. 333/92, convertito nella legge 359/92, per fronteggiare gli oneri di ristrutturazione originati dal processo di trasformazione, in conformità al Piano di impresa ed al Contratto di programma.

Fondo di ristrutturazione ex lege 23 dicembre 1998, n. 448.

Trattasi del fondo costituito in applicazione del comma 5 dell'art.43 della legge n.448/1998, di cui si è in precedenza riferito nella Sezione 2.

Altri fondi

Accolgono stanziamenti ritenuti congrui a fronteggiare oneri e rischi di diversa natura, come specificato nella descrizione della voce.

Trattamenti di fine rapporto

Oltre al fondo per trattamento di fine rapporto dovuto, a partire dall'1.1.1996, a tutto il personale FS (legge n.297/1982), la voce include anche il fondo per *Indennità di buonuscita.*

Il Fondo indennità di buonuscita, costituito a seguito della soppressione dell'OPAFS, riflette il debito maturato nei confronti del personale per l'indennità di buonuscita dovuta per il periodo di servizio prestato a tutto il 31.12.95. Poiché per accordo fra le parti sociali, il *Fondo Indennità di buonuscita* maturato al 31.12.1995 è rivalutato ogni anno conformemente ai commi 4 e 5 del predetto art.2120 del Codice Civile, l'importo di tale rivalutazione è altresì incluso nel fondo.

Il Fondo TFR di lavoro subordinato esprime il debito, a tale titolo, nei confronti del personale calcolato in conformità alle disposizioni di legge e ai vigenti contratti di lavoro.

Costi, ricavi e contributi in conto esercizio

Sono esposti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza. I ricavi, i proventi, i costi e gli oneri sono iscritti al netto di eventuali resi, sconti, abbuoni e premi nonché delle imposte direttamente connesse alla vendita dei beni ed alla prestazione dei servizi. In particolare i ricavi del traffico merci sono al netto degli abbuoni concessi sotto forma di *"ristorni commerciali"*.

Fra gli *"oneri straordinari"* sono inclusi gli oneri sostenuti dalla Società in applicazione dei piani di ristrutturazione industriale previsti dal Piano di impresa e dal Contratto di programma, cui si contrappongono proventi straordinari per pari importo derivanti dall'utilizzo del fondo per ristrutturazione industriale.

Gli utilizzi del Fondo di Ristrutturazione ex legge 23 dicembre 1998, n. 448 sono rilevati nel conto economico quali componenti positivi di reddito e classificati a seconda della natura degli oneri di ristrutturazione che, anch'essi rilevati nel conto economico, si intendono coprire mediante l'impiego del Fondo stesso.

Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito sono contabilizzate per competenza sulla base di una realistica previsione degli oneri d'imposta da assolvere in applicazione della vigente normativa fiscale.

Non sono stati rilevati i possibili futuri benefici d'imposta derivanti da differenze temporanee di imponibile e dalle perdite a nuovo in mancanza dei necessari requisiti di certezza circa il loro realizzo previsti dal principio contabile n. 25 emesso dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri.

SEZIONE 4: Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni

Nelle pagine che seguono, l'analisi delle voci di Stato Patrimoniale e di Conto Economico è espressa in milioni di lire, ove non altrimenti indicato.

STATO PATRIMONIALE: ATTIVO

IMMOBILIZZAZIONI

Immobilizzazioni immateriali

La posta ammonta a 610.247 milioni con una variazione in diminuzione rispetto all'esercizio 1999 di 48.536 milioni.

Per una migliore classificazione sono stati, inoltre, iscritte nelle immobilizzazioni immateriali in corso delle partite che, nell'esercizio 1999, erano incluse fra le immobilizzazioni materiali in corso. La riclassifica di 244.462 milioni ha interessato, per un confronto omogeneo, anche i saldi dell'esercizio 1999.

Nelle tabelle che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni intervenute nell'esercizio del "Valore di carico" *(tabella 1)*, degli "Ammortamenti" *(tabella 2)* e dei "Valori netti di bilancio" *(tabella 3)*.

Nella tabella 1 nella colonna "Contratto di affitto conguaglio art.23" (2.231 milioni) sono separatamente evidenziati gli incrementi effettuati da Trenitalia durante la locazione del ramo d'azienda trasporto ed addebitati a FS in sede di conguaglio e, nella colonna "Decrementi per cessione ramo d'azienda" (184.967 milioni), i decrementi conseguenti alla cessione a Trenitalia del ramo d'azienda. La vendita delle immobilizzazioni in corso e acconti a Trenitalia S.p.A. effettuata all'inizio della locazione del ramo d'azienda (2.452 milioni) è inclusa nella colonna "Altri decrementi e variazioni".

Nella tabella 2 sono separatamente evidenziati gli importi riconosciuti (ex art.23 del contratto di locazione) da Trenitalia in sede di conguaglio a fronte del deperimento delle immobilizzazioni nel corso della locazione del ramo d'azienda (6.005 milioni) nonché, nella colonna "Decrementi per cessione ramo d'azienda", gli importi dei fondi ammortamenti relativi ai beni costituenti il ramo d'azienda ceduto a Trenitalia (154.075 milioni).

Tutti i costi sono ammortizzati in cinque anni ad eccezione dei contributi in conto interessi riconosciuti alla TAV il cui ammortamento avrà inizio quando matureranno i ricavi sulle linee ad alta velocità attualmente in costruzione.

Tabella 1 Valori di carico

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	31/12/1999	Incre-menti	Riclas-sifiche	Decre-menti e variazioni	Contratto d'affitto Cong.Art.23	Decrementi per Cessione ramo d'azienda	31/12/2000
1. Costi di impianto ed ampiamento							
2. Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità							
Partecipazione al Fondo consortile CESIT	10						10
Costi di ricerca e sviluppo	249.597					(2.226)	247.371
	249.607	0	0	0	0	(2.226)	247.381
3. Diritti di brevetto e diritti utilizzazione opere ingegno	27					(27)	0
4. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili:							
Licenze	510						510
Software	250.629	7.126	26.521	(632)	2.150	(182.633)	103.161
Realizzazione marchio FS	980						980
	252.119	7.126	26.521	(632)	2.150	(182.633)	104.651
6. Immobilizzazioni in corso ed acconti	410.812	118.958	(120.017)	(9.537)			400.216
7. Altre							
Migliorie su beni di terzi	92.931		93.496		81	(81)	186.427
Interessi intercalari TAV	123.022	189.324		(262.690)			49.656
	215.953	189.324	93.496	(262.690)	81	(81)	236.083
TOTALE GENERALE	**1.128.518**	**315.408**	**0**	**(272.859)**	**2.231**	**(184.967)**	**988.331**

Gli incrementi dell'anno ammontano complessivamente a 317.639 milioni, di cui 315.408 milioni attribuiti al periodo di gestione FS e 2.231 milioni a quello di affitto.

I valori iscritti nella voce "costi di ricerca e sviluppo" si riferiscono essenzialmente a studi e progetti con utilità pluriennale.

Le immobilizzazioni in corso e acconti sono relativi a progetti, studi e software in corso di realizzazione.

I costi per migliorie su beni di terzi si riferiscono ad opere realizzate da FS su beni comunali o del demanio.

Gli interessi intercalari sono relativi ai contributi in conto interessi riconosciuti a TAV ai sensi della vigente convenzione. Il decremento di 73.366 milioni è la risultante di un incremento di 189.324 milioni per contributi di competenza dell'anno 2000 e di un decremento di 262.690 milioni per interessi riconosciuti su un anticipo restituito dal Consorzio Cepav Uno a TAV e da quest'ultima rimborsati a FS quale finanziatore a titolo gratuito dell'anticipo stesso.

Tabella 2 Ammortamenti

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	31/12/99	Incrementi	Decrementi	Contratto d'affitto Cong.Art.23	Decrementi per Cessione ramo d'azienda	31/12/00
1. Costi di impianto ed ampiamento						
2. Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità						
Partecipazione al Fondo consortile CESIT	10					10
Costi di ricerca e sviluppo	241.069	4.135		193	(1.660)	243.737
	241.079	4.135	0	193	(1.660)	243.747
3. Diritti di brevetto e diritti utilizzazione opere ingegno	27				(27)	0
4. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili						
Licenze	306	102				408
Software	188.117	19.288	(55)	5.806	(152.382)	60.774
Realizzazione marchio FS	980					980
	189.403	19.390	(55)	5.806	(152.382)	62.162
7. Altre						
Migliorie su beni di terzi	39.226	32.949		6	(6)	72.175
	39.226	32.949	0	6	(6)	72.175
TOTALE GENERALE	**469.735**	**56.474**	**(55)**	**6.005**	**(154.075)**	**378.084**

Tabella 3 Valori netti di bilancio

IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	Valori di carico al 31/12/99	Amm.ti e Svalutazioni	Valori di bilancio al 31/12/99	Valori di carico al 31/12/00	Amm.ti e Svalutazioni	Valori di bilancio al 31/12/00
1. Costi di impianto ed ampiamento						
2. Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità						
Partecipazione al Fondo consortile CESIT	10	10	0	10	10	0
Costi di ricerca e sviluppo	249.597	241.069	8.528	247.371	243.737	3.634
	249.607	241.079	8.528	247.381	243.747	3.634
3. Diritti di brevetto e diritti utilizzazione opere ingegno	27	27	0	0	0	0
4. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili						
Licenze	510	306	204	510	408	102
Software	250.629	188.117	62.512	103.161	60.774	42.387
Realizzazione marchio FS	980	980	0	980	980	0
	252.119	189.403	62.716	104.651	62.162	42.489
6. Immobilizzazioni in corso ed acconti	410.812		410.812	400.216		400.216
7. Altre						
Migliorie su beni di terzi	92.931	39.226	53.705	186.427	72.175	114.252
Interessi intercalari TAV	123.022		123.022	49.656	0	49.656
	215.953	39.226	176.727	236.083	72.175	163.908
TOTALE GENERALE	**1.128.518**	**469.735**	**658.783**	**988.331**	**378.084**	**610.247**

Immobilizzazioni materiali

La posta ammonta a 67.031.762 milioni con una variazione in diminuzione rispetto all'esercizio 1999 di 12.696.957 milioni.Come già evidenziato nel commento alle Immobilizzazioni immateriali, per una migliore classificazione sono stati riclassificati nelle immobilizzazioni in corso immateriali talune partite che, nell'esercizio 1999, erano incluse fra le immobilizzazioni materiali in corso. La riclassifica di 244.462 milioni ha interessato, per un confronto omogeneo, anche i saldi dell'esercizio 1999.

Le variazioni fra il 1999 ed il 2000 sono le seguenti:

Valore di carico al 31.12.00	87.857.694	
Ammortamenti e svalutazioni al 31.12.00	(20.825.932)	67.031.762
Valore di carico al 31.12.99	111.951.204	
Ammortamenti e svalutazioni al 31.12.99	(32.222.485)	
		79.728.719
Aumento (diminuzione)		(12.696.957)

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Valore di carico" *(Tabella 1)*, degli "Ammortamenti e svalutazioni" *(Tabella 2)* e dei "Valori netti di bilancio" *(Tabella 3)*.

Nella tabella 1, nella colonna "Contratto di affitto conguaglio art.23" sono separatamente evidenziati gli incrementi al netto delle dismissioni effettuati da Trenitalia durante la locazione del ramo d'azienda trasporto ed addebitati a FS in sede di conguaglio (608.478 milioni). Nella colonna "Decrementi per cessione ramo d'azienda" sono rappresentati i decrementi conseguenti alla cessione a Trenitalia del ramo d'azienda (25.634.884 milioni).

Nella tabella 2 sono separatamente evidenziati gli importi riconosciuti (ex art.23 del contratto di locazione) da Trenitalia in sede di conguaglio a fronte del deperimento delle immobilizzazioni nel corso della locazione del ramo d'azienda (744.394 milioni) nonché, nella colonna "Decrementi per cessione ramo d'azienda", gli importi dei fondi ammortamento relativi ai beni costituenti il ramo d'azienda ceduto a Trenitalia (14.682.719 milioni)

Gli investimenti dell'esercizio sono relativi principalmente alla ristrutturazione della infrastruttura ferroviaria, in quanto gli investimenti per il rinnovamento e potenziamento del parco rotabili riguardano solo i primi cinque mesi dell'anno. A far data dal 1° giugno 2000 gli acquisti relativi ai rotabili sono stati effettuati dalla Società Trenitalia. Gli incrementi afferenti i rotabili comprendono capitalizzazioni per manutenzioni cicliche sul materiale rotabile per lire 214.662 milioni effettuate da FS nei primi cinque mesi.

Nella colonna "Dismissioni e decrementi" della Tabella 1 sono ricompresi:

- per 1.867.907 milioni le immobilizzazioni in corso cedute a Trenitalia contestualmente all'avvio dell'affitto alla stessa del ramo trasporto;
- per quanto riguarda i fabbricati civili (118.689 milioni), prevalentemente a vendite di alloggi in applicazione dei piani di dismissione;
- per quanto riguarda il materiale rotabile (94.753 milioni), prevalentemente al trasferimento dello stesso ad una voce di capitale circolante in attesa di procedere alla vendita, in genere per rottamazione, nonché alla riduzione di valore per materiale rotabile sottoposto a lavori di totale ricostruzione, normalmente effettuata al 20° anno di vita. In questo caso il valore del cespite viene rideterminato sulla base del valore netto contabile al quale si aggiunge il costo di ricostruzione.

Il decremento per i contributi in conto impianti ricevuti nel corso dell'esercizio dalla U.E., dall'Agenzia del giubileo, e da altri enti per la realizzazione di opere ferroviarie ammonta a 272.659 milioni. Con la cessione dei beni alla Società Trenitalia si è provveduto a trasferire alla stessa anche il valore dei contributi relativi al ramo d'azienda trasporto (94 milioni). Il valore dei contributi viene portato a riduzione del valore delle immobilizzazioni in corso ed acconti, in attesa di essere trasferito a diretta deduzione del costo dei cespiti, ad ultimazione degli stessi.

La voce immobilizzazioni in corso ed acconti comprende anche le anticipazioni versate per la realizzazione di opere ferroviarie.

Gli ammortamenti imputati nell'esercizio sono stati calcolati su tutti i cespiti ammortizzabili al 31 dicembre 2000, applicando le aliquote, ritenute rappresentative della vita economico-tecnica dei beni. Per i beni ceduti alla Società Trenitalia gli ammortamenti sono stati calcolati solo per i primi cinque mesi dell'anno.

Per i beni già in esercizio, ancora inclusi nelle immobilizzazioni in corso, in attesa di completare le necessarie formalità tecnico-amministrative, in luogo degli ammortamenti vengono effettuati corrispondenti stanziamenti nell'apposito fondo svalutazione, tali stanziamenti al momento del trasferimento di detti beni ai cespiti, vengono riallocati ai relativi fondi ammortamento. Il fondo svalutazione immobilizzazioni in corso di 155.572 milioni al 31.12.1999 è stato incrementato per svalutazioni operate nell'esercizio (50.000 milioni) in relazione a beni non ancora trasferiti tra i cespiti.

Al 31 dicembre 2000 le immobilizzazioni materiali non risultano gravate da ipoteche o privilegi, con l'esclusione degli alloggi da alienare ai sensi della legge n. 560/93; per questi ultimi si evidenzia che sulla base di un piano di dismissione, in aderenza alla legge citata, è proseguita l'attività di vendita, avviata nel 1995, ai dipendenti aventi diritto.

Tabella 1 Valori di carico

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	31/12/1999	Incrementi	Riclassifiche	Dismissioni, decrementi e variazioni	Contratto d'affitto Cong.Art.23	Decrementi per Cessione ramo d'azienda	31/12/2000
1. Terreni,fabbricati,infrastrutture ferroviaria e portuale							
Terreni patrimoniali	844.777	118		(34.889)			810.006
Fabbricati civili	3.684.395	1.162	11.036	(118.689)			3.577.904
Fabbricati industriali	7.296.130	147	46.471	(42.164)			7.300.584
Infrastruttura ferroviaria e portuale	62.494.396	1.863	1.819.229	(64.776)	119		64.250.831
	74.319.698	3.290	1.876.736	(260.518)	119	0	75.939.325
2. Materiale rotabile, navi traghetto ed impianti industriali							
Materiale rotabile	23.305.681	214.662	428.032	(94.753)	599.823	(24.350.304)	103.141
Navi traghetto	433.115		9.938	(2.126)			440.927
Impianti industriali	1.392.649	38	7.485	(222)	139	(749.999)	650.090
	25.131.445	214.700	445.455	(97.101)	599.962	(25.100.303)	1.194.158
3. Attrezzature industriali e commerciali							
Macchinari ed attrezzatura	803.766	56.529		(2.103)	347	(236.790)	621.749
Mezzi di carico, scarico e trasporto interno	78.307	2.041		(213)	289	(26.599)	53.825
Impianti interni di comunicazione	27.916	1.600		(243)	270	(7.281)	22.262
	909.989	60.170	0	(2.559)	906	(270.670)	697.836
4. Altri beni							
Autoveicoli	87.315	1.635		(1.897)	922	(7.249)	80.726
Mobili e arredi	140.048	3.812		(479)	754	(55.710)	88.425
Macchine per ufficio	424.678	23.027		(6.167)	4.838	(168.131)	278.245
Telefoni cellulari	796	23		(1)	1	(302)	517
Attrezzature ed impianti, mense e ferrhotel	127.498	5.360		(580)	976	(32.519)	100.735
	780.335	33.857	0	(9.124)	7.491	(263.911)	548.648
5. Immobilizzazioni in corso ed acconti							
Linee, impianti, fabbricati e progetti diversi	9.646.513	2.741.833	(1.782.717)	(92.310)			10.513.319
Materiale rotabile	1.915.817	338.478	(436.584)	(1.801.679)			16.032
Navi traghetto	7.017	4.191	(9.938)				1.270
Anticipi a fornitori	139.430	80.043	(92.952)	(7.810)			118.711
	11.708.777	3.164.545	(2.322.191)	(1.901.799)	0	0	10.649.332
Contributi c/impianti	(899.040)			(272.565)			(1.171.605)
	10.809.737	3.164.545	(2.322.191)	(2.174.364)	0	0	9.477.727
TOTALE GENERALE	111.951.204	3.476.562	0	(2.543.666)	608.478	(25.634.884)	87.857.694

Tabella 2 Ammortamenti e svalutazioni

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	31/12/99	Increm.enti	Dismissioni decrementi e variazioni	Contratto d'affitto Art.23	Decrementi per Cessione ramo d'az.	31/12/00
1. Terreni,fabbricati nfrastrutture ferroviaria e portuale						
Terreni patrimoniali						
Fabbricati civili	795.720	64.567	(23.081)	502		837.708
Fabbricati industriali	1.690.426	138.756	(7.679)	6.924		1.828.427
Infrastruttura ferroviaria e portuale	14.750.102	1.640.307	(2.540)	1.780		16.389.649
	17.236.248	1.843.630	(33.300)	9.206	0	19.055.784
2. Materiale rotabile, navi traghetto ed impianti industriali						
Materiale rotabile						
- Ammortamento	12.630.806	636.256	(57.388)	708.876	(13.851.049)	67.501
- Svalutazione	210.338	868	(15.266)		(195.940)	0
Navi traghetto	366.613	14.816	(1.297)			380.132
Impianti industriali	360.578	23.572	(78)	9.614	(215.564)	178.122
	13.568.335	675.512	(74.029)	718.490	(14.262.553)	625.755
3. Attrezzature industriali e commerciali						
Macchinari ed attrezzatura	520.431	44.175	(1.690)	6.807	(181.589)	388.134
Mezzi di carico, scarico e trasporto interno	54.077	4.408	(204)	823	(20.069)	39.035
Impianti interni di comunicazione	25.713	1.099	(204)	167	(6.558)	20.217
	600.221	49.682	(2.098)	7.797	(208.216)	447.386
4. Altri beni						
Autoveicoli	72.032	7.198	(1.855)	281	(5.950)	71.706
Mobili e arredi	106.634	5.615	(428)	1.668	(38.391)	75.098
Macchine per ufficio	354.035	22.204	(5.996)	5.637	(139.656)	236.224
Telefoni cellulari	636	60	(1)	10	(269)	436
Attrezzature ed impianti, mense e ferrhotel	106.884	6.111	(533)	1.305	(27.684)	86.083
	640.221	41.188	(8.813)	8.901	(211.950)	469.547
Fondi svalutazione						
Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Linee, impianti, fabbicati e progetti diversi	155.572	50.000				205.572
Anticipi a fornitori	21.888					21.888
	177.460	50.000	0	0	0	227.460
TOTALE GENERALE	**32.222.485**	**2.660.012**	**(118.240)**	**744.394**	**(14.682.719)**	**20.825.932**

Tabella 3 Valori netti di bilancio

IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	Valori di carico al 31/12/99	Amm.ti e Svalutazioni	Valori di bilancio al 31/12/99	Valori di carico al 31/12/00	Amm.ti e Svalutazioni	Valori di bilancio al 31/12/00
1. Terreni,fabbricati,infrastrutture ferroviaria e portuale						
Terreni patrimoniali	844.777		844.777	810.006		810.006
Fabbricati civili	3.684.395	795.720	2.888.675	3.577.904	837.708	2.740.196
Fabbricati industriali	7.296.130	1.690.426	5.605.704	7.300.584	1.828.427	5.472.157
Infrastruttura ferroviaria e portuale	62.494.396	14.750.102	47.744.294	64.250.831	16.389.649	47.861.182
	74.319.698	17.236.248	57.083.450	75.939.325	19.055.784	56.883.541
2. Materiale rotabile, navi traghetto ed impiego industriale						
Materiale rotabile	23.305.681	12.841.144	10.464.537	103.141	67.501	35.640
Navi traghetto	433.115	366.613	66.502	440.927	380.132	60.795
Impianti industriali	1.392.649	360.578	1.032.071	650.090	178.122	471.968
	25.131.445	13.568.335	11.563.110	1.194.158	625.755	568.403
3. Attrezzature industriali e commerciali						
Macchinari ed attrezzatura	803.766	520.431	283.335	621.749	388.134	233.615
Mezzi di carico, scarico e trasporto interno	78.307	54.077	24.230	53.825	39.035	14.790
Impianti interni di comunicazione	27.916	25.713	2.203	22.262	20.217	2.045
	909.989	600.221	309.768	697.836	447.386	250.450
4. Altri beni						
Autoveicoli	87.315	72.032	15.283	80.726	71.706	9.020
Mobili e arredi	140.048	106.634	33.414	88.425	75.098	13.327
Macchine per ufficio	424.678	354.035	70.643	278.245	236.224	42.021
Telefoni cellulari	796	636	160	517	436	81
Attrezzature ed impianti, mense e ferrhotel	127.498	106.884	20.614	100.735	86.083	14.652
	780.335	640.221	140.114	548.648	469.547	79.101
5. Immobilizzazioni in corso ed acconti						
Linee, impianti, fabbricati e progetti diversi	9.646.513	155.572	9.490.941	10.513.319	205.572	10.307.747
Materiale rotabile	1.915.817		1.915.817	16.032		16.032
Navi traghetto	7.017		7.017	1.270		1.270
Anticipi a fornitori	139.430	21.888	117.542	118.711	21.888	96.823
	11.708.777	177.460	11.531.317	10.649.332	227.460	10.421.872
Contributi c/impianti	(899.040)		(899.040)	(1.171.605)		(1.171.605)
	10.809.737	177.460	10.632.277	9.477.727	227.460	9.250.267
TOTALE GENERALE	**111.951.204**	**32.222.485**	**79.728.719**	**87.857.694**	**20.825.932**	**67.031.762**

Immobilizzazioni finanziarie

La posta ammonta a 12.452.247 milioni con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 1999 di 4.346.786 milioni .

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni

La voce ammonta a 2.670.926 milioni con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 1999 di 1.352.291 milioni.

Nelle pagine che seguono sono riportate le tabelle contenenti l'analisi delle partecipazioni e le variazioni intervenute nell'esercizio; i valori di bilancio, esposti in tali tabelle, sono al netto delle svalutazioni operate direttamente o attraverso accantonamenti al Fondo svalutazione.

Analisi delle variazioni del valore di bilancio delle partecipazioni

(Tabella 1.a)

Società controllate	*Valore di bilancio 31.12.99*	*Acquisti o sottoscrizioni*	*Vendite*	*Altre Variazioni*	*Accanton. f.do svalut. e perdite*	*Valore di bilancio 31.12.00*
Basictel	190	9.681	0	(5.607)	0	4.264
Efeso S.p.A. (1)	3.495	0	0	0	(103)	3.392
FS Cargo S.p.A. (2)	136.559	0	(128.518)		(8.041)	0
FS Holding S.p.a.	0	19	0	0	0	19
FS LAB	0	1.936				1.936
Fercredit S.p.A.	30.500	0	0	0	0	30.500
Grandi Stazioni S.p.a.	0	17.600	0	0	0	17.600
Italferr S.p.A.	14.982	0	0	0	0	14.982
Trenitalia S.p.A.	200	1.999.800	0	0	(467.508)	1.532.492
METROPOLIS S.p.A.	200.403	0	0	0	0	200.403
Passaggi S.p.A. (2)	0	250	(30)		(220)	0
SAP S.r.l. (1)	0	700	0	0	(700)	0
Self		19				19
Sogin S.r.l.	80.000	0	0	0	0	80.000
T.A.V. S.p.A.	400.000	0	0	0	0	400.000
Totale controllate	866.329	2.030.005	(128.548)	(5.607)	(476.572)	2.285.607

(1) Società in liquidazione
(2) Società cedute alla Società Trenitalia S.p.A.

(Tabella 1.b)

Società collegate	Valore di bilancio 31.12.99	Acquisti o sottoscrizioni	Vendite	Altre Variazioni	Accanton. f.do svalut. e perdite	Valore di bilancio 31.12.00
Artesia (1)	213		(213)			0
Bologna 2000 S.p.A.	109	141			(144)	106
Cisalpino AG (1)	49.392		(49.392)			0
Ferrovie Nord Milano S.p.A.	44.652					44.652
ISFORT S.p.A.	2.020					2.020
Istituto Scientifico Breda S.p.A.	200					200
ITEF S.r.l. (1)	7.428		(7.428)			0
Smafer S.p.A.	960					960
Sve Rail Italia A B (1)	331		(331)			0
TSF S.p.A.	58.148					58.148
Totale collegate (b)	**163.453**	**141**	**(57.364)**	**0**	**(144)**	**106.086**

(1) Società cedute alla Società Trenitalia S.p.A.

(Tabella 1.c)

Altre Imprese	Valore di bilancio 31.12.99	Acquisti o sottoscrizioni	Vendite	Altre variazioni	Accanton. f.do svalut. e perdite	Valore di bilancio 31.12.00
BCC Bureau Central de Clearing	14					14
C.E.M.I.M. S.c.p.a.	0					0
Centro merci Orte S.p.A. (1)	100		(100)			0
Consorzio E.T.L.		20				20
Consorzio Ferrovie Lombarde (1)	50		(50)			0
Consorzio Napolipass (1)	23		(23)			0
Consorzio Train	52					52
Eurofima S.p.A.	258.152					258.152
Gestione Servizi Interporto S.r.l. (1)	150		(150)			0
Groupe Systra	1.945					1.945
HIT RAIL B.V.	187					187
Intercontainer Interfrigo ICF (1)	7.812		(7.812)			0
Interporti Merci Padova S.p.A.(1)	613		(613)			0
Interporto A.Vespucci S.p.A. (1)	250		(250)			0
Interporto Bergamo Montello S.p.A. (1)	172		(172)			0
Interporto Bologna S.p.A.(1)	395		(395)			0
Interporto Trento S.p.A. (1)	53		(53)			0
Metrebus (2)	22			(22)		0
Stretto di Messina S.p.A.	18.863					18.863
Totale altre partecipate (c)	**288.853**	**20**	**(9.618)**	**(22)**	**0**	**279.233**
TOTALE GENERALE (a)+(b)+(c)	**1.318.635**	**2.030.166**	**(195.530)**	**(5.629)**	**(476.716)**	**2.670.926**

(1) Società cedute alla Società Trenitalia S.p.A.
(2) Consorzio liquidato nel 2000

Nel 2000 la voce partecipazioni ha subito notevoli cambiamenti.

A seguito della cessione del ramo d'Azienda trasporto alla società controllata Trenitalia S.p.A., FS ha sottoscritto e versato l'aumento di capitale della Società che è passato da 200 milioni a 1.000.000 milioni e successivamente ha versato in conto futuri aumenti di capitale l'importo di 1.000.000 milioni anch'esso ricompreso nella voce.

Le altre variazioni in aumento riguardano: l'aumento del capitale sociale della Società Basictel (9.681 milioni), la costituzione della Società FS Lab controllata al 100% da FS (1.936 milioni), l'acquisto da Metropolis del 48% del pacchetto azionario di Grandi Stazioni S.p.A. (17.600 milioni), il versamento a fondo perduto alla Società Sap, in liquidazione, (700 milioni), la ricapitalizzazione della Società Passaggi S.p.A. (250 milioni) ceduta alla Società Trenitalia, la costituzione della Società FS Holding (19 milioni), la costituzione della Società Self (19 milioni), la ricapitalizzazione della Società Bologna 2000 (141 milioni) e la partecipazione al Consorzio E.T.L. (20 milioni).

Le vendite sono relative a partecipazioni in società che operano nel ramo trasporti, passeggeri e merci cedute alla Società Trenitalia in sede di cessione del ramo d'azienda e riguardano le controllate: FS Cargo (128.518 milioni), Passaggi S.p.A. (30 milioni) e le collegate Artesia (213 milioni), Cisalpino AG (49.392 milioni) ITEF S.r.l. (7.428 milioni) Sve Rail (331 milioni), le altre partecipate Centro merci Orte (100 milioni), Consorzio Ferrovie Lombarde (50 milioni), Consorzio Napolipass (23 milioni), Gestione Servizi Interporto S.r.l. (150 milioni), Intercontainer Inferfrigo ICF (7.812 milioni), Interporto Merci Padova S.p.A. (613 milioni), Interporto A.Vespucci S.p.A. (250 milioni), Interporto Bergamo Mondello SIBEM S.p.A. (172 milioni), Interporto Bologna S.p.A. (395 milioni) e Interporto di Trento S.p.A. (53 milioni).

Le altre variazioni riguardano la riduzione di valore della partecipazione nella Società Basictel S.p.A. a seguito della vendita del diritto di opzione (5.607 milioni) e la cancellazione del Consorzio Metrebus, liquidato nel corso del 2000 (22 milioni).

Analisi del Fondo Svalutazione partecipazioni

Società controllate, collegate e altre	*Valore al 31.12.99*	*Utilizzi*	*Accantonamenti*	*Decrementi per cessione ramo d'azienda*	*Valore al 31.12.00*
Controllate					
EFESO S.p.A. (1)	6.305		103		6.408
Trenitalia S.p.A.	0		467.508		467.508
SAP S.r.l.	3.330		700		4.030
FS Cargo S.p.A. (2)	41.088		8.041	(49.129)	0
Passaggi S.p.A. (2)	250	(250)	220	(220)	0
					0
Collegate					0
Bologna 2000 S.p.A.	241	(241)	144		144
					0
Altre					0
Cemim	159				159
Interporto di Bergamo S.p.A. (2)	69			(69)	0
Metrebus (3)	28	(28)			0
Stretto di Messina S.p.A.	268				268
TOTALE	51.738	(519)	476.716	(49.418)	478.517

(1) Società in liquidazione.
(2) Società cedute a Trenitalia S.p.A.
(3) Consorzio liquidato nel 2000

I movimenti registrati nel fondo svalutazione partecipazioni riguardano: l'utilizzo del fondo svalutazione, già accantonato a fronte delle perdite al 31.12.99 per le Società Passaggi S.p.A. (250 milioni) e Bologna 2000 S.p.A. (241 milioni) , la cancellazione del fondo stesso accantonato per il Consorzio Metrebus, liquidato nel corso del 2000 (28 milioni). Gli accantonamenti sono riconducibili alle perdite d'esercizio della società Trenitalia (467.508 milioni) FS Cargo (8.041 milioni), Passaggi S.p.A. (220 milioni), Sap S.r.l. in liquidazione (700 milioni), Efeso S.p.A., in liquidazione, (103 milioni) e Bologna 2000 S.p.A. (144 milioni).

Confronto dei valori di bilancio con la frazione di patrimonio netto di pertinenza FS (Tabella 2)

Società controllate	*Capitale Sociale*	*Utili (perdite) dell'es.*	*Patri-monio netto*	*% di partecipazione FS*	*Patr. netto di pertin. FS 1*	*Valore di bilancio 2.000 2*	*Differenza 3 =(2)-(1)*
Basictel	9.871	(1.137)	8.735	100,00%	8.735	4.263	(4.472)
Efeso S.p.A. (*)	10.000	(105)	3.461	98,00%	3.392	3.392	0
Fercredit S.p.A.	25.000	5.325	40.732	90,00%	36.659	30.500	(6.159)
FS Iab	1.936	(5)	1.931	100,00%	1.931	1.936	5
FS Holding	19	(1)	18	100,00%	18	19	10
Grandi Stazioni	8.333	20.812	437.244	47,99%	209.693	17.600	(192.093)
Italferr S.p.A.	14.186	9.160	45.873	98,50%	45.185	14.982	(30.203)
Metropolis S.p.A.	200.000	569	202.501	100,00%	202.501	200.403	(2.038)
SAP S.r.l. (*)	1.930	(7.090)	(8.084)	100,00%	(8.084)	0	8.084
Self S.p.A.	19	(1)	18	100,00%	18	19	1
Sogin S.r.l.	30.000	6.763	76.088	55,00%	41.849	80.000	38.151
T.A.V. S.p.A.	400.000	(22)	416.654	100,00%	416.654	400.000	(16.654)
Trenitalia S.p.A.	1.000.000	(467.475)	1.532.492	100,00%	1.532.492	1.532.492	0
Totale					2.491.043	2.285.606	(205.437)

Società collegate	*Capitale Sociale*	*Utili (perdite) dell'es.*	*Patri-monio netto*	*% di partecipazione FS*	*Patr. netto di pertin. FS 1*	*Valore di bilancio 2.000 2*	*Differenza 3 = (2)-(1)*
Bologna 2000 S.p.A.	418	(289)	212	50,00%	106	106	0
Ferrovie Nord Milano S.p.A.	207.096	3.960	260.081	14,74%	38.336	44.652	6.316
Isfort S.p.A.	2.500	271	4.447	49,00%	2.179	2.019	(160)
Istituto Scientifico Breda S.p.A.	1.000	71	2.554	20,00%	511	200	(311)
Smafer S.p.A.	5.000	865	5.879	20,00%	1.176	960	(216)
T.S.F. S.p.A.	149.099	20.886	171.858	39,00%	67.025	58.149	(8.876)
Totale					109.333	106.086	(3.247)
TOTALE controllate e collegate					2.600.376	2.391.692	(208.684)

(*) Società in liquidazione

La differenza fra valore di carico di Sogin S.r.l. e la corrispondente frazione di patrimonio netto della controllata è prevalentemente da ricondurre al maggior prezzo corrisposto all'atto dell'acquisto della partecipazione rispetto al patrimonio netto dell'epoca, differenza che trova tuttora giustificazione nelle potenzialità di reddito del Gruppo controllato.

Le differenze relative alla collegata Ferrovie Nord Milano, trovano similare origine e motivazione. La differenza negativa del patrimonio netto della Società S.A.P. S.r.l. in liquidazione trova copertura nell'accantonamento di pari importo effettuato nel fondo rischi ed oneri.

Si indicano qui di seguito le informazioni complete sulla sede delle società controllate e collegate:

(Tabella 3)

Società controllate	
Basictel	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 - ROMA
Efeso S.p.A. (1)	Piazza della Croce Rossa , 1 * 00161 R O M A
Fercredit Servizi Finanziari S.p.A.	Via Cassia , 11 * 00191 R O M A
FS Holding	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 - ROMA
FS Lab	Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 – ROMA
Grandi Stazioni S.p.A.	Via Giolitti, 34 - 00185 – ROMA
Italferr S.p.A.	Via Marsala, 53 * 00185 R O M A
Trenitalia S.p.A.	Piazza della Croce Rossa,1 ROMA
Metropolis Società per le Valorizzazioni e Diversificazioni Patrimoniali S.p.A.	Via Arno , 64 * 00198 R O M A
SAP S.r.l. (1)	Largo Arenula, 34 00186 ROMA
Self S.p.A.	Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 – ROMA
SOGIN S.r.l.	Viale dei Cadorna, 105 * 50129 F I R E N Z E
T.A.V. Treno Alta Velocita' S.p.A.	Via Mantova, 24 * 00198 R O M A
Società collegate	
Bologna 2000 S.p.A.	Via Pietra Melìara,16 – 40121 - Bologna -
Ferrovie Nord Milano S.p.A.	Piazzale Cadorna, 14 * 20123 M I L A N O
Isfort S.p.A.	Via Di Villa Albani, 20 * 00198 R O M A
Istituto Scientifico Breda S.p.A.	Viale Sarca, 336 * 20126 MILANO
Smafer Servizi Media Advertising Ferroviari S.p.A.	Via Paolo Bassi, 9 * 20124 MI L A N O
TS F Tele Sistemi Ferroviari S.p.A.	Via Giuseppe Galati, 71 * 00155 R O M A

(1) Società in liquidazione

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti

La posta ammonta a 9.781.320 milioni con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 1999 di 2.994.710 milioni.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso imprese controllate

	31.12.00	31.12.99	Differenza
- Fercredit S.p.A.	12.000	15.000	(3.000)
- T.A.V. S.p.A.	6.776.807	6.668.600	108.207
- Crediti v/ti per cessione Trenitalia	2.939.119	0	2.939.119
Totale	**9.727.926**	**6.683.600**	**3.044.326**

L'incremento della voce è da attribuire alla rilevazione dei crediti di FS verso Trenitalia per la cessione del ramo d'azienda trasporto (2.939.119 milioni) la cui riscossione è prevista in 10 rate semestrali a decorrere dal 1° gennaio 2004. Il credito verso Fercredit ha subito un decremento di 3.000 milioni a seguito della riscossione della rata come previsto dal piano di ammortamento finanziario.

I finanziamenti alla TAV sono infruttiferi e sono stati erogati sulla base della vigente Convenzione per la realizzazione del sistema Alta Velocità. L'incremento del credito verso TAV è pari a 108.207 milioni e rappresenta l'effetto differenziale tra l'importo versato da FS nell'esercizio 2000 (505.757 milioni) e l'importo restituito dalla Società TAV S.p.A. alla FS (397.550 milioni) a seguito della restituzione da parte del Consorzio Cepav degli anticipi ricevuti per lavori di costruzione della tratta Milano-Bologna, non più realizzati.

Il rimborso dei finanziamenti alla TAV S.p.A. è previsto oltre 5 anni.

Crediti verso altri

La posta ammonta a 53.394 milioni con una variazione in diminuzione di 49.616 milioni

Crediti per tipologia di debitore	31.12.00	31.12.99	Differenza
Esigibili entro l'esercizio successivo:			
Crediti verso il personale:			
- Contributi a carico del personale per riliquidazione indennità di buonuscita art. 2 L. 87/94	4.251	4.251	0
- Mutui ex OPAFS	785	10.521	(9.736)
Totale crediti esigibili entro l'esercizio successivo	5.036	14.772	(9.736)
Esigibili oltre l'esercizio successivo:			
Crediti verso il personale:			
- Mutui ex OPAFS	3.152	3.350	(198)
Crediti verso altri:			
- Depositi cauzionali	16.684	16.383	301
- Altre società partecipate: HIT RAIL BV	2.078	2.078	0
- Credito v/Erario per acconto IRPEF su T.F.R.	26.154	66.137	(39.983)
- Crediti diversi	290	290	0
	45.206	84.888	(39.682)
Totale crediti esigibili oltre l'esercizio successivo	48.358	88.238	(39.880)
Totale generale	**53.394**	**103.010**	**(49.616)**

I crediti verso il personale includono la residua parte di contributi a carico del dipendente per la riliquidazione della indennità di buonuscita, quale è appostata nel relativo fondo. Il saldo residuo al 31.12.2000 di 4.251 milioni è relativo a recuperi ancora da effettuare tramite apposite trattenute mensili. Esistono incertezze sulla recuperabilità di detti crediti e, pertanto, si è provveduto ad effettuare, per pari importo, un'accantonamento al Fondo rischi ed oneri – Altri rischi minori.

I mutui ex OPAFS sono i residui crediti nei confronti del personale FS per mutui e prestiti concessi dal suddetto Ente e successivamente trasferiti alla Società per effetto della soppressione dello stesso; la voce oltre che per i rimborsi effettuati nell'esercizio 2000, si è decrementata per la cessione a Trenitalia di quota parte dei crediti in relazione al trasferimento del personale FS.

Il credito nei confronti della partecipata Hit Rail BV concerne una ricapitalizzazione della stessa che, al 31/12/2000, non è stata ancora formalizzata.

Il decremento dei crediti verso l'Erario per acconto IRPEF è da attribuire principalmente alla cessione dei crediti stessi alla Società Trenitalia, in quanto correlati al personale trasferito.

Impieghi del Fondo Pensioni c/o la Cassa DD.PP.

Come già evidenziato nella relazione sulla gestione, in attuazione dell'art.43 della legge 23.12.1999 il Fondo Pensioni è stato soppresso. Con la stessa decorrenza è stato istituito un apposito Fondo Speciale presso l'INPS al quale è stato iscritto obbligatoriamente tutto il personale; pertanto il patrimonio del Fondo è evidenziato tra i debiti verso l'INPS mentre gli impieghi sono compresi nelle disponibilità FS.

ATTIVO CIRCOLANTE

Rimanenze

La posta ammonta a 577.071 milioni con una variazione in diminuzione rispetto all'esercizio 1999 di 827.689 milioni.

Rimanenze	31.12.00	31.12.99	Differenza
Materie prime e sussidiarie	574.780	1.326.832	(752.052)
Lavori in corso su ordinazione	0	59.132	(59.132)
Prodotti finiti e merci	0	1.950	(1.950)
Acconti	2.232	1.788	444
Cespiti radiati da alienare	59	15.058	(14.999)
TOTALE	**577.071**	**1.404.760**	**(827.689)**

Le singole voci sono qui di seguito analizzate:

Materie prime, sussidiarie e di consumo

Rimanenze di materiali per:	*31.12.00*	*31.12.99*	*Differenza*
Uso comune	21.442	51.264	(29.822)
Navigazione	28.354	27.362	992
Armamento	220.336	179.849	40.487
Impianti elettrici	260.246	184.596	75.650
Materiale rotabile	545	745.203	(744.658)
Materiale in transito	0	43.645	(43.645)
Materiali destinati agli investimenti	47.592	96.897	(49.305)
Lavori in corso presso le officine c/scorte	0	7.180	(7.180)
	578.515	1.335.996	(757.481)
Fondo svalutazione	(3.735)	(9.164)	5.429
TOTALE	**574.780**	**1.326.832**	(752.052)

Il decremento della voce è dovuto sia alla riduzione delle giacenze per la vendita del magazzino, effettuata in data 1.6.2000 alla Società Trenitalia S.p.A. (- 822.018 milioni) sia all'incremento del valore del magazzino del ramo infrastruttura (+ 66.966 milioni). Le partite che compongono la voce riguardano prevalentemente i materiali da utilizzare per la manutenzione e la realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria.

Il fondo svalutazione scorte (3.735 milioni) è relativo a svalutazioni di materiali che verranno effettivamente dismessi nel 2001.

In apposito fondo del passivo sono stati iscritti accantonamenti ritenuti congrui a far fronte a svalutazioni delle rimanenze a lenta movimentazione rispetto al valore di mercato.

Lavori in corso su ordinazione

La voce si è azzerata in quanto i lavori in corso in evidenza nel bilancio 1999 (59.132 milioni) sono stati tutti completati e/o fatturati.

Rimanenze di prodotti finiti e merci

Il decremento della suddetta voce è da ricondurre alla vendita delle tessere telefoniche alla Società Trenitalia effettuata in data 1.6.2000.

Cespiti radiati da alienare

	31.12.00	31.12.99	Differenza
Materiale Rotabile	2	186.914	(186.912)
Altre immobilizzazioni	57	105	(48)
	59	187.019	(186.960)
Fondo svalutazione materiale rotabile da radiare	0	(171.961)	171.961
TOTALE	**59**	**15.058**	**(14.999)**

Si tratta di immobilizzazioni materiali che, a seguito di radiazione, sono state riclassificate fra le rimanenze, in attesa della vendita o, in alternativa, della rottamazione e svalutate per ricondurle al presumibile valore di realizzo, attraverso l'iscrizione dell'apposito fondo svalutazione. Poichè la composizione della voce era relativa prevalentemente a materiale rotabile da alienare, il suo decremento è da attribuire prevalentemente alla vendita dello stesso alla Società Trenitalia effettuata in data 1 giugno 2000 (11.252 milioni).

Crediti

La posta ammonta a lire 9.142.771 milioni con una variazione in diminuzione rispetto all'esercizio 1999 di lire 2.543.588 milioni.

Nelle pagine che seguono sono esposti i dettagli delle voci maggiormente significative.

Crediti verso Clienti

Crediti per tipologia di clienti	31.12.00	31.12.99	Differenza
1. Clienti ordinari			
Fatture emesse e da emettere	510.135	728.579	(218.444)
Fondo svalutazione	(140.970)	(200.420)	59.450
Valore netto 1	369.165	528.159	(158.994)
2. Amministrazioni dello Stato			
Fatture emesse e da emettere	104.156	135.094	(30.938)
Fondo svalutazione	(27.092)	(32.510)	5.418
Valore netto 2	77.064	102.584	(25.520)
3. Ferrovie, Agenzie ed altre aziende di trasporto:			
Ferrovie estere	838	13.272	(12.434)
Fondo svalutazione	0	(8.191)	8.191
Valore netto	838	5.081	(4.243)
Ferrovie in concessione	224	2.732	(2.508)
Fondo svalutazione	0	(2.263)	2.263
Valore netto	224	469	(245)
Agenzie ed altre aziende di trasporto	366	39.575	(39.209)
Fondo svalutazione	0	(102)	102
Valore netto	366	39.473	(39.107)
Valore netto 3	1.428	45.023	(43.595)
VALORE NETTO TOTALE	**447.657**	**675.766**	**(228.109)**

Il decremento della voce è da porre in relazione alla cessione del ramo d'azienda trasporto alla Società Trenitalia . La voce, nel suo complesso, si è inoltre decrementata per l'adeguamento dei fondi svalutazione crediti alle stime delle presunte perdite al 31.12.2000 (41.750 milioni).

Crediti verso imprese controllate

Si espongono di seguito le variazioni nei crediti vantati nei confronti di ciascuna società controllata.

Imprese controllate	31.12.00	31.12.99	Differenza
Basictel	291.997	12	291.985
Ecolog (Stifes)	50	376	(326)
Fs Cargo (ex Eurolog)	4.208	693	3.515
Fercredit	52.170	374	51.796
Ferport	15	60	(45)
Ferport Napoli	19	21	(2)
Fs Lab	11	0	11
Grandi Stazioni (già Termini)	80.275	11.381	68.894
Immobiliare Lombardia	1	2	(1)
Italcontainer	193	11.522	(11.329)
Italferr	99.448	115.828	(16.380)
Metro Park	275	183	92
Metropolis	74.227	112.717	(38.490)
Nord Est Terminal	1	329	(328)
Omnia Express	11.123	20.147	(9.024)
Omnia Logistica	21	0	21
Passaggi (già Nuova Logistica Integrata)	-1	1.857	(1.858)
Romaduemila	1.023	1.917	(894)
SAP	10.472	9.463	1.009
Serfer	143	423	(280)
SIT – Ingegneria dei Trasporti	0	846	(846)
Sita	412	552	(140)
SOGIN	3.442	3.619	(177)
T.A.V.	24.601	36.277	(11.676)
Trenitalia (ITF)	1.282.125	0	1.282.125
Totale lordo	1.936.251	328.599	1.607.652
Fondo svalutazione crediti	(10.357)	(11.566)	1.209
TOTALE	**1.925.894**	**317.033**	**1.608.861**

I saldi al 31.12.2000 sono da attribuire prevalentemente a rapporti di natura commerciale e le loro variazioni sono conseguenti alle operazioni intervenute nell'esercizio.

Il notevole incremento della posta è da attribuirsi essenzialmente ai crediti nei confronti della Società Trenitalia. Essi sono rappresentati da fatture da emettere (988.558 milioni), fatture emesse (141.408 milioni), saldo al 31.12.2000 del c/c operativo FS-Trenitalia (110.496 milioni) e altri crediti (41.663 milioni). I crediti verso la Società Basictel S.p.A., derivano dalla cessione del diritto di utilizzazione degli elettrodotti per il passaggio di cavi in fibre ottiche, e trovano correlata appostazione tra i risconti passivi, per la quota parte del ricavo da cessione di competenza di futuri esercizi. La voce comprende, altresì, crediti per I.V.A infragruppo verso le società: ITALFERR (18.234 milioni) Omniaexpress (661 milioni) e SOGIN (1.488 milioni) e Siciliana Ingegneria Trasporti, fusa in FS Cargo, (4.189 milioni), e crediti per trasferimento crediti IRPEG verso le società: Italcontainer (9 milioni) Metropolis (40 milioni), Grandi Stazioni (2.931 milioni), Fercredit (1.745 milioni) e Italferr (5.239 milioni).

Crediti: Verso imprese collegate

Il dettaglio della posta è il seguente:

Imprese collegate	*31.12.00*	*31.12.99*	*Differenza*
Bologna 2000	12	50	(38)
Cisalpino	0	8.621	(8.621)
Ferrovie Nord Milano	1	918	(917)
Isfort	7	6	1
Istituto scientifico Breda	14	14	0
Itef	0	57	(57)
Smafer	9.067	5.990	3.077
Sve Rail	0	4.322	(4.322)
T.S.F.	1.653	1.042	611
Totale lordo	10.754	21.020	(10.266)
Fondo svalutazione crediti	0	(37)	37
TOTALE	**10.754**	**20.983**	**(10.229)**

Il decremento della voce è da ricondurre prevalentemente alla cessione delle partecipazioni collegate e dei relativi crediti alla Società Trenitalia (13.000 milioni) e all'incremento dei crediti relativi alla Società Smafer (3.077). I crediti hanno essenzialmente natura commerciale.

Crediti: Verso altri

Il dettaglio della posta è il seguente:

Controparte	31.12.2000	31.12.99	Differenza
Ferrovie Agenzie ed altre aziende di trasporto	25	140.500	(140.475)
Personale	31.051	43.198	(12.147)
Erario	2.839.898	1.877.406	962.492
Ministero del Tesoro	3.789.921	8.247.026	(4.457.105)
Altre Amministrazioni dello Stato	165	40.289	(40.124)
Istituti Previdenziali	27.505	23.034	4.471
Debitori diversi	81.688	418.873	(337.185)
	6.770.253	10.790.326	(4.020.073)
Fondo svalutazione crediti	(11.788)	(117.750)	105.962
TOTALE	**6.758.465**	**10.672.576**	**(3.914.111)**

I crediti verso Agenzie ed altre Aziende di trasporto e verso il personale hanno subito un decremento dovuto per la massima parte alla cessione del ramo d'azienda trasporti alla Società Trenitalia.

L'incremento dei crediti verso l'Erario di 962.492 milioni è dovuto alle variazioni positive della gestione I.V.A. per l'esercizio 2000 (411.760 milioni), agli interessi sul credito IVA a tutto il 1999 (52.248 milioni), ai crediti per ritenute d'imposta subite nel 2000 (7.299 milioni) ed al credito per maggiori pagamenti effettuati in conto imposta patrimoniale, comprensivi dei relativi interessi riguardanti i primi 8 mesi del 1992, per il

quale è stato richiesto lo sgravio (545.738 milioni). Il diritto allo sgravio è stato riconosciuto dall'Amministrazione Finanziaria con la nota del 25 maggio 2001 prot. 01/G00/34335/2 dell'Agenzia delle Entrate – Centro di Servizio delle Imposte Dirette e Indirette. Le variazioni negative riguardano i crediti per IRPEG (19.288 milioni) e i crediti per IRAP (47.265 milioni).

I crediti relativi all'I.V.A. sono stati considerati come esigibili oltre l'esecizio successivo.

I crediti verso il Ministero del Tesoro e verso debitori diversi sono analizzati successivamente in apposite tabelle di dettaglio:

Crediti verso il Tesoro :

Descrizione	31.12.2000	31.12.99	Differenza
Gestione del debito ante 1997	72.674	55.017	17.657
Gestione del debito 1.1.97 - 20.5.97	13.267	56.796	(43.529)
Disavanzo Fondo Pensioni da coprire	0	1.043.918	(1.043.918)
Copertura disavanzo Fondo Pensioni	0	1.000.000	(1.000.000)
Somme dovute in forza dei contratti di Programma e di Servizio Pubblico esercizi precedenti:			
- conguagli e ritenute per personale in mobilità	39.914	39.914	0
- interessi per ritardati pagamenti	96.651	0	96.651
Somme dovute in forza del Contratto di Programma esercizio in corso	2.806.871	2.770.000	36.871
Somme dovute in forza del Contratto di Servizio pubblico esercizio in corso	0	2.927.400	(2.927.400)
Crediti verso il Tesoro legge 87/94	760.544	353.981	406.563
Totale	**3.789.921**	**8.247.026**	**(4.457.105)**

L'importo relativo al 1999 del credito per la *gestione del debito ante 1997* (55.017 milioni) è in realtà la risultante netta di partite di segno opposto che riguardano la detta gestione effettuata per conto del Ministero del Tesoro; su tali partite esistevano divergenze nei punti di vista delle parti. A seguito di un parere dell'Avvocatura dello Stato emesso a fine anno 2000, si è addivenuti ad una conclusione concordata della vicenda, per cui si è proceduto nel modo seguente: la precedente partita è stata scissa nelle sue componenti e cioè 186.943 milioni di crediti e 131.926 milioni di debiti; della componente debitoria si parlerà nel commento alla posta di passivo, mentre per quanto riguarda i crediti, si è proceduto alla cancellazione di lire 125.454 milioni mediante utilizzo di un fondo rischi e incrementando il credito residuo (61.489 milioni) degli interessi maturati sino al 31.12.2000 pari a 11.185 milioni.

I crediti relativi ai disavanzi del Fondo pensioni, 2.043.918 milioni, sono confluiti nel debito netto verso il Ministero del Tesoro a seguito della regolazione delle partite creditorie e debitorie esistenti alla data del 31.3.2000 riguardanti il Fondo Pensioni, effettuata in attuazione dell'art.43 della legge 448 del 23.12.1999.

I crediti per interessi per ritardati pagamenti per il Contratto di Programma e Servizio Pubblico relativi ad esercizi precedenti (96.651 milioni), sono stati riconosciuti dal Ministero del Tesoro alla Società FS a seguito del parere positivo espresso dall'Avvocatura dello Stato.

I crediti verso il Tesoro per le somme dovute in forza del Contratto di Programma sono relativi all'esercizio 2000.

Il decremento evidenziato nei crediti verso il Tesoro per le somme dovute in forza del Contratto di Servizio Pubblico è dovuto al trasferimento alla Società Trenitalia dei relativi crediti vantati.

I crediti verso il Tesoro legge 87/94 riguardano le somme anticipate dalla Società per la riliquidazione dell'indennità di buonuscita ai dipendenti in quiescenza dal 1984 al 1994. L'incremento di 406.563 milioni è dovuto all'ammontare delle somme pagate nel 2000.

La voce Debitori diversi si articola come segue:

Descrizione	31.12.2000	31.12.99	Differenza
Operazioni di pronti c/termine	0	88.201	(88.201)
Acconti a fornitori per prestazioni correnti	6.931	4.282	2.649
I.V.A. c/ acquisti in sospensione	15.755	15.841	(86)
Crediti verso Compagnie di assicurazione per indennizzi liquidati.	29.853	7.263	22.590
Ricavi non fatturati	2.013	4.834	(2.821)
Crediti in corso di recupero	3.498	6.869	(3.371)
Premi garanzia appalti	0	1.125	(1.125)
Altri crediti non commerciali	23.638	183.525	(159.887)
Altre partite	0	106.933	(106.933)
Fondo svalutazione crediti	(11.788)	(117.750)	105.962
Totale	**69.900**	**301.123**	**(231.223)**

Al 31.12.2000 non si registrano investimenti in attività finanziaria per operazioni di pronti c/termine.

I crediti verso le assicurazioni accolgono crediti per indennizzi assicurativi liquidati dalle assicurazioni ma non ancora pagati. L'importo più rilevante è rappresentato dagli indennizzi per i danni causati dall'alluvione del Piemonte 2000.

Il decremento della voce "altri crediti non commerciali" ed altre partite sono da porre in relazione principalmente alla cessione alla Società Trenitalia dei crediti relativi al ramo trasporto.

I Fondi svalutazione crediti, nel loro complesso, hanno avuto la seguente movimentazione:

Fondi all'1.1.2000	372.840
Utilizzi	(2.123)
Fondi ceduti alla Società Trenitalia	(222.261)
Accantonamenti	41.750
Fondi al 31.12.2000	190.206

I fondi sono stati utilizzati per le perdite su crediti subite nell'esercizio e sono stati incrementi per 41.750 milioni in base alla stima complessiva dei crediti ritenuti inesigibili.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

La posta si è azzerata a seguito della vendita della Società Lingotto S.p.A. alla Società Metroplis.

Descrizione	*31.12.2000*	*31.12.99*	*Differenza*
Altre partecipate			
Lingotto S.p.a.	0	16.202	(16.202)
Totale	**0**	**16.202**	**(16.202)**

Disponibilità liquide

La posta ammonta a 903.713 milioni con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 1999 di 313.296 milioni.

L'analisi della posta è la seguente:

Descrizione	31.12.2000	31.12.99	Differenza
Depositi bancari e postali	228.450	308.865	(80.415)
Assegni	796	0	796
Denaro e valori in cassa	471	1.841	(1.370)
Conti correnti di Tesoreria	673.996	279.711	394.285
Totale	**903.713**	**590.417**	**313.296**

L'importo dei depositi bancari e postali comprende anche gli interessi maturati al 31 dicembre ammontanti a 2.177 milioni nel 2000 e a 2.127 milioni nel 1999.

L'incremento complessivo della posta è di 313.296 milioni: si evidenziano minori giacenze presso gli istituti bancari e postali e maggiori disponibilità nei conti correnti di Tesoreria.

Nelle disponibilità sono compresi fondi vincolati a particolari destinazioni: legge 35/95 127.526 milioni, legge 605/66 22.615 milioni e Cassa per il Mezzogiorno 7.579 milioni.

Risultano inoltre somme vincolate presso i depositi bancari per pignoramenti per 85.186 milioni.

Ratei e risconti attivi

La voce ammonta a 2.180 milioni con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 1999 di 169 milioni.

I ratei attivi ammontano a 59 milioni (55 milioni nel 1999).

I risconti attivi ammontano a 2.121 milioni (1.956 milioni nel 1999); sono relativi prevalentemente a premi di assicurazione o abbonamenti a riviste.

STATO PATRIMONIALE: PASSIVO

Patrimonio netto

Il patrimonio netto ammonta a 38.349.576 milioni con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 1999 di 4.604.889 milioni.

Nel corso del 2000 è stato versato l'importo di lire 6.150 miliardi in conto futuri aumenti di capitale; il perfezionamento dell'aumento di capitale è avvenuto nell'esercizio 2001 come risulta al punto B.4.1 della Relazione sulla Gestione. Il capitale sociale al 31 dicembre 2000 risulta pertanto invariato rispetto al 31.12.1999. Esso è interamente detenuto e versato dal Ministero del Tesoro ed è composto da 36.595.863.427 azioni da lire 1.000 ciascuna.

Le variazioni intervenute nel 2000 sono riassunte nella tabella seguente:

COMPOSIZIONE PATRIMONIO NETTO	Saldo al 31.12.1999	Perdite riportate a nuovo	Versamenti effettuati dall' Azionista	Risultato di esercizio	Saldo al 31.12.2000
Capitale sociale	36.595.863				36.595.863
Riserva per versamento futuri aumenti di capitale			6.150.000		6.150.000
Utili (perdite) riportati a nuovo		(2.851.176)			(2.851.176)
Utili (perdite) dell'esercizio	(2.851.176)	2.851.176		(1.545.111)	(1.545.111)
TOTALE	33.744.687	0	6.150.000	(1.545.111)	38.349.576

Fondi per rischi ed oneri

La posta ammonta a 42.192.521 milioni con una variazione in diminuzione rispetto all' esercizio 1999 di 8.845.882 milioni.

Fondo Pensioni (art. 210 e segg. del DPR n. 1092/1973)

Con decorrenza dal 1° aprile 2000, come già commentato nella Relazione sulla Gestione , è stata data attuazione all'art. 43 della legge 448 del 23.12.1999 (Legge finanziaria 2000) che prevedeva la soppressione del Fondo Pensioni gestito dalle FS e l'istituzione presso l'INPS di un apposito Fondo speciale al quale era stato iscritto obbligatoriamente tutto il personale dipendente delle Ferrovie . Pertanto le risultanze della "Gestione patrimoniale" del Fondo in questione, pari a 1.248.828 milioni sono confluite nella determinazione del debito netto nei confronti del Ministero del Tesoro, mentre il patrimonio del Fondo di milioni 1.246 è stato incluso nei debiti verso l'INPS.

I movimenti intervenuti nel periodo di gestione FS del Fondo sono riportati nella tabella seguente:

Descrizione	*Risultanze al 31.3.2000*
Patrimonio del Fondo all'inizio del periodo	1.246
Entrate	
Ritenute al personale	123.258
Contributi del datore di lavoro (*)	369.730
Ricavi da impieghi del Patrimonio e altri	2.739
Contributi dello Stato da leggi di bilancio	0
	495.727
Uscite	
Pagamento pensioni	1.736.381
Contributo del Fondo alle spese di gestione	8.174
	1.744.555
Sbilancio del periodo	(1.248.828)
Patrimonio del fondo alla fine del periodo	1.246

(*) Compresi oneri per prepensionamenti

Fondo Imposte

Il dettaglio del fondo imposte è riportato nella seguente tabella:

Descrizione	*Saldo al 31.12.1999*	*Incrementi*	*Rettifiche*	*Utilizzi*	*Saldo al 31.12.2000*
Contenzioso	24.551			(13.886)	10.665
INVIM decennale	2.965				2.965
Totale	27.516			(13.886)	13.630

Come già nel precedente esercizio, esiste un cospicuo contenzioso fiscale apertosi a seguito di contestazioni da parte della Guardia di Finanza e degli Uffici finanziari.

Sulla scorta dei pareri di volta in volta resi da autorevoli studi professionali tributari, che hanno valutato generalmente infondate e/o illegittime tali contestazioni, la Società ha proposto tempestivamente ricorso avverso gli atti di accertamento notificati dagli Uffici Finanziari ponendo in essere tutte le attività difensive del caso.

Detto contenzioso e la sua evoluzione nel corso del 2000 e nei primi mesi del 2001 viene di seguito sintetizzato.

Con riguardo agli avvisi di rettifica e provvedimenti di diniego notificati dall'Ufficio Iva di Roma, per gli esercizi dal 1988 al 1993 (pretesa erariale di circa 14.720.345 milioni), di cui si è già riferito nei precedenti bilanci, si osserva quanto segue:

- per quanto concerne le annualità 1988-1992, la Commissione Tributaria Regionale del Lazio, con sentenza n.110/1/00 (depositata il 14.7.2000) ha confermato la pronuncia di primo grado che aveva annullato l'avviso di accertamento, respingendo l'appello principale dell'Ufficio;
- per quanto riguarda l'annualità 1993, la sentenza di primo grado, che ha accolto il ricorso della Società, è passata in giudicato per decorrenza dei termini previsti dalla legge per il ricorso da parte dell'Ufficio.

Il contenzioso che riguardava i rapporti FS/TAV - avente ad oggetto la fornitura a TAV S.p.A da parte di FS, delle progettazioni di massima ed esecutive ed altre operazioni inerenti il sistema Alta Velocità - scaturito dall'impugnazione dell'avviso di rettifica emesso dall' Ufficio Iva di Roma nell'aprile 1999, recante una pretesa erariale complessiva di 6.818 milioni relativamente all'esercizio 1995, si è recentemente esaurito con l'istanza di sgravio presentata il 17/01/2000 ed accolta dal 2 ° Ufficio Iva il quale nelle more del giudizio ha richiesto alla Commissione provinciale di dichiarare cessata la materia del contendere.

Con riferimento all'avviso di accertamento notificato in data 10/11/99 dal II Ufficio delle II.DD. di Roma, sulla base del P.V. della Guardia di Finanza del 26 aprile 1999, relativo alla contestazione concernente la debenza degli interessi passivi iscritti dalla Società sul debito per pensioni verso il Tesoro, sono ancora pendenti presso la competente Commissione Tributaria i ricorsi relativi: alla pretesa erariale di 797.447 milioni per Irpeg e Ilor per l'anno 1993 comprese le relative sanzioni (per tale pretesa è stata accolta l'istanza di sospensione nell'udienza del 6/3/2001); alla pretesa per imposta patrimoniale di circa 33.496 milioni comprese le relative sanzioni (il ricorso è stato presentato in data 2/4/2000).

Circa tale ultima pretesa, concernente l'imposta patrimoniale, in realtà il ricorso si è limitato a confutare solo una parte dei rilievi. Conseguentemente, nel corso dell'anno 2000 si è provveduto al pagamento, per un importo di 13.887 milioni, della quota pro-parte non contestata, con copertura dell'onere mediante utilizzo del presente Fondo, già interessato, a titolo di accantonamento, nel bilancio 1999 per 15.000 milioni.

In ordine alle altre pretese, invece, non è stato appostato alcuno stanziamento in bilancio alla luce di pareri professionali formulati dai professionisti interpellati, i quali si sono espressi per l'infondatezza dei rilievi della Guardia di Finanza e quindi delle pretese erariali conseguenti.

Sulla scorta dei rilievi formulati dalla Guardia di Finanza con il P.V. di constatazione del 17.12.97, del quale si è fatta ampia menzione nelle note integrative dei bilanci 1998/1999, cui si rinvia, oltrechè con il P.V. della stessa G. di F. del 26 aprile 1999 - di cui si è detto in precedenza-, l'Ufficio delle entrate di Roma 4 ha notificato, il 19.12.2000, avviso di accertamento per l'anno 1994 col quale ha rettificato la perdita fiscale, dichiarata - per detto anno - dalla Società in 2.646.457 milioni, in ragione di complessivi 1.892.967 milioni. Si segnala altresì che il ricorso avverso l'avviso di accertamento relativo all'annualità 1992, scaturito dal citato verbale del 17.12.97 è ancora pendente presso la C.T. di Roma.

Non avendo detto atto impositivo generato alcun debito d'imposta per Irpeg ed Ilor, ma solo la rettifica delle perdite fiscali dichiarate, non si è proceduto ad alcun accantonamento prudenziale. La Società ha, comunque, presentato tempestivamente ricorso alla Commissione Tributaria Provinciale di Roma.

Lo stesso Ufficio delle entrate, in sede di accertamento della posizione fiscale del 1994 ha, altresì, notificato, in data 19.12.2000, un avviso di accertamento per l'Imposta Patrimoniale per un maggiore tributo di 11.219 milioni ed una sanzione per 5.605 milioni, per un totale di 16.824 milioni. La Società ha presentato, in data 24.1.2001, istanza di annullamento all'Ufficio delle Entrate di Roma 4, ancora senza esito. Nelle more della risposta del predetto Ufficio, è stato inoltrato ricorso alla Commissione Provinciale Tributaria di Roma in data 21/02/2001. Sulla scorta di autorevole parere professionale, si ritiene che l'accertamento sia infondato per inesistenza del presupposto oggettivo, in quanto è stata rettificata la base imponibile di Patrimonio Netto che a suo tempo fu correttamente diminuita degli accantonamenti operati per far fronte al pagamento dell'Imposta Patrimoniale per gli anni 1992 e 1993. Pertanto non si è ritenuto di operare alcuno stanziamento in bilancio.

Fondo ristrutturazione industriale

Tale fondo è stato costituito nel bilancio 1993 con apporti dello Stato per 3.500.000 milioni a fronte degli oneri di pari importo che nel piano di investimenti la Società si è impegnata a realizzare con il Contratto di Programma 1993. Negli esercizi successivi il Fondo è stato in larga parte utilizzato a fronte di detti oneri. Il decremento del fondo per l'esercizio 2000 è rappresentato sia dall'utilizzo in corrispondenza degli oneri sostenuti per incentivare l'esodo anticipato dei dipendenti FS, sia dal trasferimento alla Società Trenitalia di quanto stimato necessario per fronteggiare gli oneri futuri, in vista del proseguimento del processo di ristrutturazione a suo tempo avviato dalla Società cedente.

Nella tabella sono riportate le movimentazioni registrate nell'esercizio 2000:

Saldo 31.12.1999	947.726
Diminuzioni per:	
- Utilizzi	(177.593)
- Cessione a Trenitalia S.p.A.	(582.779)
Saldo 31.12.2000	187.354

Fondo ristrutturazione ex lege 448/98

In attuazione di questa disposizione e in conformità di quanto deliberato dall'Assemblea ordinaria e straordinaria del 14 giugno 1999, è stato costituito un Fondo ristrutturazione per 50.417 miliardi di cui lire 17.792 miliardi, già riflessi nel bilancio al 31 dicembre 1998, nei limiti delle riserve esistenti e lire 32.625 miliardi stanziati nel corso dell'esercizio 1999 a fronte di pari diminuzione del capitale sociale e marginalmente di residue riserve.

A valere rispettivamente sugli esercizi 1998, 1999 e 2000 tale fondo è stato utilizzato rispettivamente per 1.743 miliardi, 1.886 miliardi e 1.933 miliardi a fronte delle quote annuali di ammortamento relative ai beni del ramo d'azienda Infrastruttura, in conformità delle modalità di utilizzo stabilite dall'Assemblea ordinaria del 14 giugno 1999 e previa specifica autorizzazione delle Assemblee del 14 giugno 1999, del 21 dicembre 1999 e del 23 maggio 2001. E' stato inoltre utilizzato nel 2000 per la copertura delle minusvalenze di 5.310 miliardi derivanti dalla cessione del compendio aziendale costituente l'Azienda Trasporto" alla Società controllata Trenitalia, in conformità di quanto autorizzato dall'Assemblea del 15 novembre 2000.

Nella tabella sono riportate le movimentazioni registrate nell'esercizio 2000:

Saldo 31.12.1999	46.787.332
Prelievi per:	
- Oneri di ammortamento ramo di azienda Infrastruttura	(1.933.423)
- Minusvalenza da alienazione ramo d'azienda Trasporto	(5.310.000)
Saldo 31.12.2000	39.543.909

Altri Fondi per rischi ed oneri

	Saldo al 31.12.1999	Incrementi (1)	Utilizzi	F.di ceduti a Trenitalia S.p.A.	Riduzioni fondi eccedenti	Saldo al 31.12.2000
- Competenze al personale da definire	30.540	3.428	(5.975)	(84)	(12)	27.897
- Partite relative a crediti nei confronti del Tesoro						
a) personale in mobilità c/o Enti pubblici territoriali	39.914					39.914
b) interessi gestione del fondo debiti pregressi	125.454		(125.454)			0
c) interessi per ritardati pagamenti - in contestazione		12.270				12.270
- T.F.R. ditte appaltate	18.450	1.504	(1.194)			18.760
- T.F.R. medici fiduciari	1.773	124	(122)			1.775
- Ristorni commerciali	9.236	3.040	(5.008)	(1.703)	(5.565)	0
- Adeguamento Valore scorte	213.874	23.685	(165.410)			72.149
- Contenzioso nei confronti del personale e terzi	2.035.986	226.624	(145.593)	(143.367)	(109.793)	1.863.857
- Fondo sostituzione e smaltimento traverse	217.502		(12.986)			204.516
- Fondo decoibentazione rotabili	180.358	34.000	(15.662)	(198.696)		0
- Decremento Valore cespiti	302.959		(64.034)	(78.503)		160.422
- Altri rischi minori	98.536	37.980	(5.950)	(66.322)	(18.176)	46.068
TOTALE	**3.274.582**	**342.655**	**(547.388)**	**(488.675)**	**(133.546)**	**2.447.628**

(1) Di cui 329.569 milioni per accantonamenti dell'esercizio e 13.086 milioni in altre voci di conto economico.

Competenze al personale da definire

Il fondo è stato utilizzato per le somme liquidate nell'esercizio 2000, e per la quota di 84 milioni è stato ceduto a Trenitalia in relazione agli oneri relativi al personale trasferito dalla FS alla società; è stato, inoltre, incrementato per adeguarlo a quanto ritenuto necessario.

Partite relative a crediti nei confronti del Ministero del Tesoro

- *Personale in mobilità presso Enti pubblici territoriali*

Il fondo è a fronte dei crediti iscritti dalla FS in misura pari alle riduzioni delle somme dovute dallo Stato per i Contratti di Programma e di Servizio Pubblico, operate in corrispondenza degli oneri relativi al personale trasferito ad Altri Enti della Pubblica Amministrazione.

- Il fondo residuo rappresenta l'ammontare dei crediti tuttora iscritti in bilancio, in base alla legge 448/98.

- Interessi relativi al F.do Gestione Speciale del Debito

Il fondo, costituito a fronte dei crediti verso il Ministero del Tesoro per interessi , maturati per ritardi nei rimborsi dell'ammortamento dei prestiti, a seguito del loro blocco attuato da parte della Corte dei Conti, è stato utilizzato a seguito del parere sfavorevole espresso dall'Avvocatura circa il riconoscimento del credito alla FS.

- Interessi per ritardati pagamenti - in contestazione

Il fondo è stato prudenzialmente costituito a fronte dei crediti verso il Tesoro per interessi maturati per ritardati rimborsi dell'ammortamento prestiti relativi al Fondo Speciale del Debito per i quali sussistono dubbi sulla effettiva recuperabilità.

Fondo adeguamento scorte

Il fondo, costituito sin dalla trasformazione della Azienda Autonoma statale in Ente pubblico e parzialmente utilizzato nel 2000 a seguito della cessione a Trenitalia delle giacenze di magazzino al 31 maggio 2000, è stato incrementato nell'esercizio tenuto conto di quanto ritenuto necessario per far fronte alla presumibile perdita di valore dei materiali in giacenza a lenta movimentazione nel loro complesso.

Fondi relativi al contenzioso

I fondi si riferiscono al contenzioso nei confronti del personale e dei terzi.

Per il personale, l'ammontare dei possibili oneri accantonati è da porre in relazione alle contestazioni in essere ed alle cause attivate presso le competenti preture del lavoro riguardanti essenzialmente rivendicazioni economiche e di carriera, nonché il risarcimento di danni subiti per contrazione di malattie professionali. I fondi sono a copertura anche degli oneri che dovessero manifestarsi, per cause imputabili alla gestione della FS, in relazione al personale trasferito alla Società Trenitalia

Si segnala, inoltre, che l'INPS , sulla base della presunta assoggettabilità al Fondo Pensioni Nazionale del personale FS distaccato presso la controllata Italferr, ha in passato notificato alla controllata stessa un verbale di accertamento richiedendo la corresponsione dei relativi contributi spettanti. La consistenza del fondo in essere è ritenuta tale da coprire anche le eventuali passività che potessero derivare alla FS in relazione a ciò.

Per quanto riguarda i terzi, trattasi essenzialmente di cause in corso verso i fornitori per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso potenziale relativo a riserve avanzate dai fornitori.

I fondi sono stati in parte ricompresi nella cessione del ramo di azienda Trasporto a seguito del trasferimento dei rischi alla società Trenitalia.

Essi sono stati, poi, in parte incrementati ed in parte decrementati, a seguito di una revisione delle possibili soccombenze in contestazioni con il personale e con i terzi.

Ristorni commerciali

Si tratta di accantonamenti relativi a sconti concessi ai maggiori clienti del trasporto merci quando vengono raggiunti particolari livelli di volume di traffico e non ancora liquidati in via definitiva. Tali accantonamenti sono portati a diretta riduzione dei prodotti del traffico.

Il fondo è stato ceduto alla Società Trenitalia .

Fondo sostituzione e smaltimento traverse

Come indicato nei bilanci precedenti sono stati rilevati difetti tecnici di costruzione in numerose traversine in cemento armato precompresso (fessurate sia sulla parte superiore che su quella inferiore) acquistate in due serie di contratti, rispettivamente del 1984 e del 1991.

Il fondo è a fronte del prevedibile costo relativo alla completa sostituzione delle traversine comprensivo dell'onere che, per esigenze di carattere ambientale, si prevede di dover sostenere per lo smaltimento di traversine e spezzoni di legno, residuati a seguito di interventi di rinnovamento delle linee, in giacenza presso svariati magazzini periferici, non più utilizzabili nell'uso originario e considerati "rifiuto tossico e nocivo".

Nel corso degli anni dal 1994 al 2000 tale fondo è stato parzialmente utilizzato per far fronte agli oneri in questione.

Fondo decoibentazione rotabili

Il fondo è stato costituito a fronte degli oneri previsti per la decoibentazione da amianto del materiale rotabile ai sensi della normativa di legge; negli esercizi 1996 , 1998 e 2000 è stato incrementato rispettivamente a seguito di più restrittive normative nel frattempo intervenute e di un aggiornamento delle stime degli oneri rinvenienti dal completamento del programma di decoibentazione.

Nel 2000 il fondo è stato utilizzato per le spese sostenute per tale decoibentazione ed è stato totalmente ceduto alla Società Trenitalia.

Fondo decremento valore cespiti

Il fondo, costituito nell'esercizio 1996 a fronte di possibili minusvalenze su cespiti già in esercizio, o in corso di costruzione è ritenuto necessario per far fronte a prevedibili svalutazioni la cui validità è tuttora in corso di verifica.

Nel 2000 il fondo è stato utilizzato in relazione alle riduzioni dei valori delle immobilizzazioni, esso è stato inoltre parzialmente ceduto alla Società Trenitalia.

Altri fondi per rischi minori

Trattasi di fondi per rischi ed oneri di natura residuale.

Le "*riduzioni fondi eccedenti*" riguardano principalmente la cancellazione del fondo costituito in esercizi precedenti a seguito del definitivo trasferimento alla FS del fabbricato di Villa Patrizi

(103.875 milioni) e per il venire meno del il rischio di restituzione da parte della TAV di progettazioni cedute da FS in esercizi precedenti (17.775 milioni).

T.F.R. da corrispondere al personale

La posta ammonta a 2.732.312 milioni con una variazione in diminuzione rispetto all'esercizio 1999 di 3.895.526 milioni.

Si compone di due fondi distinti: il Fondo "Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato" e il Fondo "Indennità di buonuscita".

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

La movimentazione del fondo è analizzata nella tabella che segue:

Consistenza del fondo al 31/12/1999	1.651.329
Incrementi:	
- Accantonamenti e rivalutazioni	294.445
- Trasferimento da altre Società del Gruppo FS	829
- Altre variazioni	1.876
Diminuzioni:	
- Cessazione del rapporto	(49.810)
- Anticipazioni al personale	(172)
- Recupero 0,50%	(166)
- Trasferimento ad altre Società, Pubbliche Amm. ed Enti	(1.066.194)
- Altre variazioni	(7.277)
Consistenza del Fondo al 31.12.2000	824.860

L'elevato importo della posta *«Trasferimento ad altre Società, Pubbliche Amministrazioni ed Enti»* è in gran parte attribuibile al trasferimento di personale – tutto avvenuto nel corso del 2000 – a Trenitalia (affitto e successiva cessione di ramo d'azienda) a Italferr e Metropolis per definitivo trasferimento di personale distaccato ed all'INPS per trasferimento di personale addetto alla gestione del Fondo Pensioni.

Fondo indennità buonuscita

Si tratta del fondo derivante dalla chiusura dell'OPAFS (comma 43 dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 1993, n. 537), l'Ente pubblico preposto al pagamento della *«indennità di buonuscita»* in favore del personale ferroviario. Tale fondo riflette il debito nei confronti dei dipendenti maturato per il periodo di lavoro prestato a tutto il 31/12/1995. Con il passaggio del personale al regime TFR il suddetto fondo è soggetto alla sola rivalutazione calcolata in analogia a quanto previsto per il TFR ed in base agli accordi con le OO.SS.

I movimenti dell'anno del predetto fondo sono stati i seguenti:

Consistenza del Fondo al 31.12.199	4.976.509
Incrementi	
- Rivalutazioni	117.326
- Altre variazioni	6.078
Diminuzioni	
- Indennità di buonuscita liquidata al personale	(228.376)
- Anticipazioni al personale	(69.326)
- Trasferimento ad altre Società, Pubbliche Amm. ed Enti	(2.891.194)
- Altre variazioni	(3.565)
Consistenza del Fondo al 31.12.2000	1.907.452

L'elevato importo della posta *«Trasferimento ad altre Società, Pubbliche Amministrazioni ed Enti»* è in gran parte attribuibile al trasferimento di personale – tutto avvenuto nel corso del 2000 – a Trenitalia (affitto e successiva cessione di ramo d'azienda) a Italferr e Metropolis per definitivo trasferimento di personale distaccato ed all'INPS per trasferimento di personale addetto alla gestione del Fondo Pensioni.

Debiti

La posta ammonta a 7.019.437 milioni con una variazione in diminuzione rispetto all'esercizio 1999 di 3.574.192 milioni.

Debiti verso banche e verso altri finanziatori

Tale voce, ha subito un incremento netto di 245.111 milioni attribuibile per 300.000 milioni alle anticipazioni concesse dalle banche in base alle linee di credito accordate alla Società e 54.889 milioni al rimborso delle quote dei prestiti scadenti nel 2000.

Nella tabella sono riportate le movimentazioni avvenute nell'esercizio 2000.

TIPOLOGIA DI DEBITI	*Saldo al 31.12.99*	*Rimborsi capitale nel 2000*	*Prestiti realizzati nel 2000*	*Saldo al 31.12.00*
Debiti verso Banche				
- Istituto San Paolo di Torino	0		200.000	200.000
- Banco di Napoli	0		100.000	100.000
	0		300.000	300.000
Debiti verso altri finanziatori				
- Anticipazioni CC. DD.PP.	247.832	(54.889)		192.943
TOTALE GENERALE	247.832	(54.889)	300.000	492.943

La quota parte del debito in scadenza oltre i 5 anni ammonta a 62.829 milioni. Tale debito si riferisce alla anticipazione ottenuta nel 1987 dalla CC.DD.PP. di durata ventennale al tasso fisso dell'8%.

Acconti

La voce ammonta a 101.911 milioni con una variazione in aumento rispetto al 2000 di 9.644 milioni; occorre precisare che detta variazione sconta una riduzione di 7.740 milioni per la cessione del ramo di azienda Trasporto.

Gli importi più significativi che compongono la voce riguardano gli anticipi ricevuti da clienti per lavori da eseguire, per vendite di materiali e di beni patrimoniali da effettuare.

Debiti verso fornitori

L'analisi della voce è la seguente:

Tipologia di fornitori	*31/12/00*	*31/12/99*	*Differenza*
Fornitori ordinari	590.696	950.286	(359.590)
Amministrazioni dello Stato ed altre Amministrazioni Pubbliche	13.269	17.298	(4.029)
Ferrovie estere	0	21.358	(21.358)
Ferrovie concesse	0	803	(803)
Altre Aziende di trasporto	161	622	(461)
Fatture da ricevere	1.208.958	2.000.054	(791.096)
Debiti per cessione crediti da fornitori	5.339	18.022	(12.683)
TOTALE	1.818.423	3.008.443	(1.190.020)

Il decremento della posta è dovuto per 488.941 milioni al trasferimento di debiti a seguito della cessione del ramo di azienda Trasporto, nonchè alle riduzioni degli acquisti di materie prime, sussidiarie e di consumo, delle prestazioni e degli investimenti patrimoniali conseguenti anch'essi alla cessione.

Debiti verso imprese controllate

I debiti verso società controllate si compongono come segue:

Imprese controllate	*31/12/00*	*31/12/99*	*Differenza*
ECOLOG (Stifes)	38	0	38
EFESO (in liquidazione)	4.472	4.334	138
FERCREDIT	213.290	365.877	(152.587)
FS CARGO	19.213	43.939	(24.726)
GRANDI STAZIONI (ex Termini)	146.870	8.045	138.825
IMMOBILIARE FS LOMBARDIA	4.400	0	4.400
ITALCONTAINER	1	1	0
ITALFERR	338.488	279.923	58.565
METROPARK	28	42	(14)
METROPOLIS	218.260	231.749	(13.489)
NORD EST TERMINAL	0	3	(3)
OMNIAEXPRESS	4.818	22.044	(17.226)
OMNIA LOGISTICA	1.072	0	1.072
PASSAGGI	340	955	(615)
ROMADUEMILA	3.658	7.328	(3.670)
SAP	1.622	1.681	(59)
SERFER	0	155	(155)
SITA	134	951	(817)
SOGIN	5.260	14.880	(9.620)
T.A.V.	74.545	104.662	(30.117)
TRENITALIA	1.046.139	0	1.046.139
TOTALE	2.082.648	1.086.569	996.079

I debiti verso la Società ECOLOG sono attribuibili al trasferimento dei saldi I.V.A per l'esercizio 2000.

I debiti verso la Società EFESO sono relativi per 3.785 milioni al saldo al 31.12.2000 del conto corrente operativo (FS - EFESO) aperto nell'esercizio 1999 e per 687 milioni a somme incassate da FS di competenza della Società ancora da regolare in conto corrente.

I debiti verso la Società FERCREDIT sono in massima parte attribuibili alla cessione dei crediti da parte dei fornitori FS.

I debiti verso la Società FS CARGO sono attribuibili al saldo al 31.12.2000 del conto corrente operativo aperto nel 1998 (FS – FS Cargo).

I debiti verso la Società GRANDI STAZIONI sono attribuibili per 3.597 milioni al saldo al 31.12.2000 del conto corrente operativo (FS – Grandi Stazioni) aperto nell'esercizio e per 3.029 milioni al trasferimento dei saldi I.V.A.

I debiti verso la Società IMMOBILIARE FS LOMBARDIA sono dovuti a un deposito cauzionale.

I debiti verso la Società ITALFERR sono attribuibili per 136.557 milioni al saldo al 31.12.2000 del conto corrente operativo (FS - Italferr) aperto nel 1996, per milioni 3.383 al trasferimento del saldo I.V.A 1997 e per 71.034 milioni per debiti inerenti al personale trasferito ancora da regolare in conto corrente.

I debiti verso la Società METROPOLIS sono attribuibili per 156.492 milioni al saldo al 31.12.2000 del conto corrente operativo (FS - Metropolis) aperto nel 1998, per 31.912 milioni a debiti inerenti al personale trasferito e per 354 milioni ad interessi, di competenza della Società, ancora da regolare in conto corrente.

I debiti verso la Società OMNIA LOGISTICA sono attribuibili al trasferimento dei saldi I.V.A per l'esercizio 2000.

I debiti verso la Società SITA riguardano per 125 milioni il trasferimento dei saldi I.V.A per l'esercizio 1996 e 1997, comprensivo degli interessi, al netto della compensazione con i debiti per I.V.A delle società GBS e CIAT incorporate nella suddetta Società.

I debiti verso la Società SOGIN sono attribuibili per lire milioni 3.782 al trasferimento dei saldi I.V.A. per l'esercizio 1996 e 2000 comprensivi degli interessi.

I debiti verso la Società TAV sono attribuibili per 12.491 milioni al saldo al 31.12.2000 del conto corrente operativo (FS - TAV) aperto nel 1998.

I debiti verso la Società TRENITALIA riguardano per 378.343 milioni il trasferimento dei saldi I.V.A per l'esercizio 2000, per 2.281 milioni debiti inerenti al personale trasferito e per 569.041 milioni a somme incassate da FS di competenza della Società ancora da regolare in conto corrente.

I restanti debiti sono attribuibili a rapporti di natura commerciale.

La parte dei suddetti debiti da considerare esigibile oltre l'esercizio successivo ammonta a 11.629 milioni e riguarda i saldi IVA infragruppo risultanti dalla dichiarazione 1996 e 1997, maggiorati degli interessi previsti dalla normativa IVA, delle seguenti società: Sogin (3.721 milioni), Sita (125 milioni) e Italferr (3.383 milioni) e per 4.400 milioni i debiti per il deposito cauzionale della Società Immobiliare FS Lombardia.

I conti correnti operativi sono regolati a tassi di mercato.

Debiti verso imprese collegate

I debiti verso società collegate si compongono come segue:

Imprese collegate	*31/12/00*	*31/12/99*	*Differenza*
FERROVIE NORD MILANO	0	137	(137)
CISALPINO AG	0	2.885	(2.885)
I.S.F.O.R.T.	2.046	2.258	(212)
SMAFER	271	409	(138)
T.S.F.	113.453	157.187	(43.734)
TOTALE	115.770	162.876	(47.106)

I debiti verso le collegate sono dovuti a rapporti di natura commerciale.

La società Cisalpino è stata ceduta con il ramo di azienda Trasporto, i debiti risultanti al 30.11.2000, rappresentati dalle somme incassate dalla FS per le vendite effettuate per conto della Società e non ancora versate (1.891 milioni) sono stati anche essi oggetto di cessione alla società Trenitalia.

I debiti verso TSF sono dovuti principalmente al contratto di "outsourcing" stipulato con detta Società per il servizio di assistenza tecnica, manutenzione e sviluppo dei programmi informativi delle FS.

Debiti tributari

	31/12/00	31/12/99	Differenza
Imposta patrimoniale	0	122.193	(122.193)
Ritenute alla fonte	107.838	256.310	(148.472)
Altre imposte	89	121	(32)
TOTALE	**107.927**	**378.624**	**(270.697)**

L'azzeramento del debito per Imposta patrimoniale è conseguente al versamento dell'ultima rata, effettuato in data 19.6.2000, con cui è stato saldato l'importo per imposta patrimoniale per gli esercizi dal 1992 al 1995, comprensivo dei relativi interessi, che, in base agli accertamenti ricevuti dagli Uffici Finanziari, era stato richiesto.

La Società non avendo iscritto, già dall'esercizio 1998, il debito per l'imposta relativa ai primi 8 mesi del 1992, pari a 545.738 milioni, perché ritenuta non dovuta, si è venuta a trovare in posizione creditoria nei confronti dell'Erario.

Il credito è compreso nella voce dell'attivo "Crediti verso Altri".

Gli altri debiti riguardano le ritenute operate da F.S. nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi in qualità di sostituto di imposta (107.838 milioni) nel mese di dicembre e altre imposte (89 milioni).

Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale

La voce accoglie, come evidenziato nella tabella successiva, oltre alle ritenute a carico del personale e ai contributi a carico del datore di lavoro rimaste da versare, anche l'ammontare dei contributi calcolati sulle competenze al personale accertate, ma ancora da liquidare nonché i debiti per prepensionamenti ai sensi della legge n.141/1990.

Descrizione	31/12/00	31/12/99	Differenza
Entro l'esercizio successivo :			
I.N.P.S.- FONDO SPECIALE	250.144	0	250.144
G.E.S.C.A.L.	0	122	(122)
I.N.P.S.	6.635	5.713	922
E.N.P.A.M.	120	130	(10)
I.N.A.I.L.	35.849	11.667	24.182
I.P.S.E.M.A.	700	700	0
- Debiti per contributi previdenziali su competenze da liquidare	52.446	130.824	(78.378)
- Debiti presunti verso Fondo speciale-INPS prepensionamenti legge 141/90	49.634	0	49.634
- Altri Istituti	3.321	3.956	(635)
	398.849	**153.112**	**245.737**
Oltre l'esercizio successivo :			
I.N.A.I.L.	280.000	291.667	(11.667)
I.P.S.E.M.A.	2.800	3.500	(700)
	282.800	**295.167**	**(12.367)**
TOTALE	**681.649**	**448.279**	**233.370**

L'incremento dei debiti verso l'INPS è da attribuirsi all'iscrizione di tutto il personale FS al Fondo speciale istituito in attuazione all'art. 43 della legge 23.12.1999 (Legge finanziaria 2000) che prevedeva la soppressione del Fondo pensioni e l'istituzione presso l'INPS di un apposito Fondo speciale.

I debiti nei confronti dell'INAIL sono dovuti per 24.182 milioni al conguaglio dei contributi dovuti per l'esercizio 2000.

I debiti per prepensionamenti ai sensi della legge n.141/1990 sono relativi agli oneri per contributi straordinari al Fondo Speciale INPS prelevati dal Fondo ristrutturazione industriale all'atto del prepensionamento e da riversare, alla loro maturazione, alla gestione del fondo medesimo. Nell'esercizio 1999 erano compresi nella voce Altri debiti.

La variazione in diminuzione dei debiti per i contributi accertati sulle competenze maturate da liquidare è da porre in relazione alla riduzione del personale FS.

I restanti debiti nei confronti dell'INAIL e dell'IPSEMA, in scadenza entro e oltre l'esercizio successivo, rappresentano i debiti residui dovuti al trasferimento delle competenze assicurative a far data dal 1° gennaio 1996 in precedenza assolte dalla Società; il decremento è dovuto al versamento delle rate di ammortamento rimborsate nell'esercizio 2000.

Altri debiti

Tipologia del creditore e scadenza	31/12/00	31/12/99	Differenza
Entro l'esercizio:			
Tesoro per pagamento cedole e titoli	4.879	6.196	(1.317)
Tesoro per pagamento pensioni	331.913	2.623.048	(2.291.135)
Tesoro partite diverse	164.568	8.647	155.921
Altre imprese partecipate	218.058	222.751	(4.693)
Ferrovie estere	6.764	241.232	(234.468)
Personale	396.437	929.815	(533.378)
Ferie non godute	202.461	516.143	(313.682)
Pubbliche Amministrazioni	11.096	7.796	3.300
Fondo pensioni per prepensionamenti L. 141/90	0	157.640	(157.640)
Creditori diversi	281.986	417.626	(135.640)
	1.618.162	5.130.894	(3.512.732)
Oltre l'esercizio:			
Fondo pensioni per prepensionamenti L. 141/90 e depositi cauzionali	4	37.845	(37.841)
TOTALE	**1.618.166**	**5.168.739**	**(3.550.573)**

Il decremento dei debiti nei confronti del Tesoro per pagamento pensioni è dovuto alla definitiva regolazione di tutte le partite, creditorie e debitorie, esistenti alla data del 31.3.2000 riguardanti il Fondo pensioni. Detta regolazione è da porre in relazione all'attuazione dell'art.43 della legge 23.12.1999.

L'incremento dei debiti verso il Tesoro per "partite diverse" è dovuto all'iscrizione dei debiti per introiti realizzati a seguito di ristrutturazione di prestiti (131.926 milioni) che nell'esercizio 1996 erano stati conguagliati con altre partite di credito nei confronti dello stesso Ministero. Su detto importo sono stati calcolati gli interessi maturati al 31.12.2000 pari a 23.996 milioni.

I debiti verso le Ferrovie estere sono relativi al ramo di azienda Infrastruttura, mentre quelli riguardanti il ramo di azienda Trasporto sono stati ceduti alla Società Trenitalia.

I debiti verso il personale riguardano l'accertamento dei costi per competenze maturate nell'esercizio non ancora liquidate e l'ammontare delle ferie maturate e non godute al 31/12/2000. Il notevole decremento è da porre in relazione sia alla cessione del ramo di azienda Trasporti sia alla consistente riduzione del personale.

I debiti per prepensionamenti ai sensi della legge n.141/1990 sono stati compresi nella voce Debiti verso Istituti Previdenziali.

La voce «Creditori diversi» a sua volta si articola come segue:

	31/12/00	31/12/99	Differenza
Fondo di sostegno	81.763	54.834	26.929
Regolarizzazioni di pensioni	2.363	28.235	(25.872)
Introiti alloggi a riscatto	77.101	74.677	2.424
Depositi cauzionali	22.525	22.801	(276)
Gestione alloggi ferrovieri	13.792	13.097	695
Altri creditori diversi	84.442	223.982	(139.540)
TOTALE	**281.986**	**417.626**	**(135.640)**

La voce "Altri creditori diversi" include debiti verso assicurazioni per 15.871 milioni, il decremento rispetto all'esercizio 1999 è attribuibile principalmente alla cessione di debiti alla Società Trenitalia.

Ratei e Risconti Passivi

La posta ammonta a 426.144 milioni con un incremento rispetto all'esercizio 1999 di 237.990 milioni .

	31/12/00	*31/12/99*	*Differenza*
Ratei passivi	12.943	21.248	(8.305)
Risconti passivi	413.201	166.906	246.295
Totale	**426.144**	**188.154**	**237.990**

I ratei passivi sono relativi agli interessi passivi sui prestiti a medio lungo termine maturati nell'esercizio e non liquidati (6.301 milioni), agli interessi sui debiti verso l'INAIL (6.563 milioni) e agli interessi sui debiti verso l'IPSEMA (79 milioni).

I risconti passivi, di importo rilevante, sono relativi per 91.982 milioni al contributo concesso dallo Stato per ripristinare le opere danneggiate dall'alluvione del Piemonte 1994 e per 287.297 milioni ai ricavi derivanti dalla cessione alla Società Basictel dei diritti di utilizzazione degli elettrodotti per il passaggio di cavi in fibre ottiche di competenza dei futuri esercizi, il cui contratto ha durata di 20 anni,

CONTI D'ORDINE

I Conti d'Ordine sono di seguito commentati:

1. Beni di terzi in consegna

- Materiale rotabile trasferito in proprietà Eurofima.

Nell'esercizio 1999 la posta accoglieva il valore di acquisto del materiale rotabile di proprietà Eurofima, che sarebbe stato trasferito alla FS all'atto dell'estinzione dei relativi mutui. Con la cessione del ramo di azienda trasporti detti beni sono stati trasferiti alla controllata Trenitalia. La Società cessionaria ha provveduto, pertanto, in analogia a quanto in precedenza operato dalla controllante, ad effettuare l'iscrizione tra i conti d'ordine nel bilancio per l'esercizio 2000. Per la FS esiste comunque un rischio generico di manleva, non quantificabile numericamente, conseguente al contratto di cessione a Trenitalia, correlato all'originario contratto con l'Eurofima.

- Altri beni di terzi

Riguardano il valore dei beni diversi in consegna, 852 milioni (55.704 milioni nel 1999). La riduzione è riconducibile alla cessione del ramo di azienda Trasporto, infatti, per la quasi totalità dei beni risultavano consegnatari i settori operanti in detto ramo.

2. Impegni

- Beni in leasing

Riguardano i canoni residui da pagare per beni in locazione finanziaria: 48 milioni (55 milioni nel 1999).

- Garanzie su prestiti contratti dalle controllate

Riguardano le garanzie prestate ai sotto indicati Istituti Finanziari, per i prestiti a medio e lungo termine concessi alla Società TAV:

- BEI per 3.759.555 milioni
- Banco di Napoli per 250.000 milioni;
- Banca di Roma per 406.250 milioni,
- Banca OPI-San Paolo IMI per 1.000.000 milioni.

In particolare nei confronti della BEI la FS ha assunto di pagare, in solido con TAV, le somme che, per capitale, interessi ed altri oneri di natura finanziaria, siano da TAV dovute alla BEI in forza dei contratti di finanziamento. Per quanto riguarda i finanziamenti con il Banco di Napoli e la Banca OPI – San Paolo IMI i contratti prevedono una lettera di patronage della controllante nella posizione di azionista unico, mentre per il finanziamento con la Banca di Roma tale garanzia è prevista nel contratto di prestito.

Inoltre il contratto di cessione del ramo di azienda Trasporto ha previsto delle garanzie della parte venditrice in relazione ai contenziosi con il personale e al mancato incasso dei crediti.

3. Rischi

L'ammontare complessivo dei rischi per garanzie prestate a terzi, pari a 34.068 milioni è costituito da avalli a favore della controllata Fercredit per 10.000 milioni, a fronte di crediti ceduti da fornitori FS per i quali sussistono contestazioni con la FS medesima, da altre garanzie personali prestate alla Società Eurofima, 21.328 milioni, per un prestito concesso da questa alla Società Cisalpino, collegata indiretta della FS e da fideiussioni prestate a terzi per 2.740 milioni.

Per quanto concerne gli avalli occorre precisare che è stata operata una riclassifica da Garanzie su prestiti contratti dalle controllate alla voce Avalli, per le garanzie prestate alla controllata Fercredit; per omogeneità di trattamento le medesime riclassifiche sono state apportate alle corrispondenti voci del precedente esercizio.

4. Altri conti d'ordine

- Investimenti da realizzare previsti nel Contratto di Programma e relative fonti di finanziamento

⇒ Investimenti da realizzare

Gli investimenti da realizzare previsti dal Contratto di Programma con lo Stato o da specifica normativa ammontano complessivamente a 50.202.640 milioni, di cui:

50.025.998 milioni per investimenti, e 176.642 milioni da destinare alla ristrutturazione industriale.

⇒ Fonti di finanziamento

La copertura finanziaria dei suddetti investimenti si realizza per 11.295.640 milioni con fondi già provveduti e per 38.907.000 milioni con fondi da provvedere.

- Fondo di solidarietà

Ammonta a 25.564 milioni (32.052 milioni nel 19999).

- Fonti di finanziamento da provvedere non ricomprese nel Contratto di Programma

Ammontano a 808.000 milioni e rappresentano fonti di finanziamento di investimenti stabiliti da disposizioni di legge . Le somme relative all'esercizio precedente (12.800.000 milioni), sono compresi nelle fonti di finanziamento, contrattualmente previste, a fronte degli investimenti da realizzare.

- Debiti imputati al Ministero del Tesoro ai sensi della legge n. 662/96

Ammontano a 21.319.207 milioni. Essi sono valorizzati al cambio del 31.12.2000.

- Valore nozionale prestiti ristrutturati

Riguardano il valore nozionale delle operazioni finanziarie di copertura, nell'ambito della gestione dei predetti debiti, ai sensi del decreto del Ministero del Tesoro del 21.3.1997, in essere al 31.12.200:

⇒ swap a copertura prestiti obbligazionari emessi sul mercato domestico (750.000 milioni);

opzioni su tassi interessi (1.000.000 milioni).

CONTO ECONOMICO

A) Valore della produzione

La posta ammonta a 11.670.496 milioni con un decremento di 2.942.304 milioni rispetto al 1999.

	2000	*1999*	*Differenze*
Ricavi vendite e prestazioni	5.674.968	8.483.337	(2.808.369)
Variazioni lavori in corso su ordinazione	(59.132)	57.945	(117.077)
Incrementi immobilizzazioni per lavori interni	810.016	1.119.019	(309.003)
Altri ricavi e proventi	5.244.644	4.952.499	292.145
Totale	**11.670.496**	**14.612.800**	**(2.942.304)**

Nelle pagine che seguono saranno forniti maggiori dettagli sulle cifre sopra esposte.

Ricavi delle vendite e prestazioni

	2000	*1999*	*Variazioni*
Prodotti del traffico	3.421.565	7.887.567	(4.466.002)
Pedaggio ed altre prestazioni del ramo d'Azienda Infrastruttura	559.673	0	559.673
Vendite di materiali	741.275	29.664	711.611
Prestazioni a terzi	629.772	349.012	280.760
Altri ricavi	322.683	217.094	105.589
Totale	5.674.968	8.483.337	(2.808.369)

Prodotti del traffico

	2000	*1999*	*Variazioni*
Viaggiatori			
Clientela ordinaria			
Traffico interno	1.355.668	3.237.040	(1.881.372)
Traffico internazionale	154.357	390.072	(235.715)
Totale	1.510.025	3.627.112	(2.117.087)
Contratto di servizio pubblico con Enti Locali	5.304	12.647	(7.343)
Totale ricavi viaggiatori	1.515.329	3.639.759	(2.124.430)
Merci			
Clientela ordinaria:			
Traffico interno	311.532	627.084	(315.552)
Traffico internazionale	296.626	684.455	(387.829)
Rimborsi	(3.226)	(6.284)	3.058
Totale	604.932	1.305.255	(700.323)
Trasporti postali	0	15.153	(15.153)
Totale ricavi merci	604.932	1.320.408	(715.476)
Contratto di servizio pubblico con lo Stato	1.301.304	2.927.400	(1.626.096)
Totale prodotti del traffico	3.421.565	7.887.567	(4.466.002)

È una delle voci più fortemente influenzate dall'affitto prima e dalla cessione poi del ramo d'azienda *«trasporto»* alla società Trenitalia; in effetti i ricavi da traffico esposti nel presente bilancio si riferiscono al solo periodo gennaio – maggio 2000, in quanto, nei restanti sette mesi dell'anno l'attività è stata svolta da Trenitalia. Al fine di fornire un sia pure debole elemento di raffronto si precisa che nel bilancio Trenitalia i ricavi da traffico ammontano a 4.966.736 milioni.

Nel punto A.1 della Relazione sulla Gestione è indicato l'andamento del traffico da cui si rileva un incremento, anche se contenuto, del totale delle unità di traffico nei primi cinque mesi dell'anno caratterizzati da un ottimo andamento nel settore merci e da una lieve flessione nel settore viaggiatori attribuibile all'espansione del trasporto locale, una ancor migliore performance del segmento Eurostar, una tenuta del settore Intercity ed un calo consistente del traffico di notte.

Come nel precedente esercizio, in pendenza del rinnovo del contratto di Servizio Pubblico, i relativi contributi dello Stato sono stati contabilizzati nella misura degli stanziamenti previsti dal Bilancio dello Stato e dalla Legge Finanziaria.

Si precisa tuttavia che i contributi relativi al Contratto di Servizio Pubblico sono stati iscritti nei limiti della quota attribuibile ai primi cinque mesi del 2000, periodo nel quale FS ha gestito direttamente il servizio di trasporto.

Pedaggio ed altre prestazioni del ramo d'Azienda Infrastruttura

	2000	*1999*	*Differenze*
Pedaggio	506.631		506.631
Servizi di traghettamento	43.424		43.424
Servizi di manovra	9.618		9.618
Totale	559.673		559.673

Queste partite non erano presenti nel bilancio 1999 e sono relative al corrispettivo pagato da Trenitalia per l'utilizzo dell'infrastruttura nel periodo 1° giugno 2000 – 31 dicembre 2000.

Prestazioni a terzi, vendite ed altri ricavi

	2000	*1999*	*Variazioni*
Vendite di:			
Materiali di scorta	739.180	26.334	712.846
Pubblicazioni	1.469	2.028	(559)
Materiali diversi	626	1.302	(676)
Totale	741.275	29.664	711.611
Prestazioni a terzi			
Lavori e forniture	173.500	69.193	104.307
Corrispettivi binari di raccordo, stazioni comuni e tronchi confine	62.845	84.556	(21.711)
Canoni e noli di materiale rotabile e di altro materiale	58.384	144.676	(86.292)
Altre prestazioni	509.152	50.587	284.456
Totale	803.881	349.012	280.760
Altri ricavi			
Rimborsi da terzi e ricavi diversi	144.685	212.454	(67.769)
Rimborsi dal personale	3.889	4.640	(751)
Totale	148.574	217.094	(68.520)
Totale generale	1.693.730	595.770	1.097.960

Il notevole incremento della voce *vendita materiale di scorta* è principalmente attribuibile al trasferimento a Trenitalia di tutti i materiali di scorta attribuibili al settore trasporto per 716.932 milioni. Tale ricavo è pressoché correlato alla riduzione delle rimanenze finali di magazzino.

I ricavi per lavori e forniture mostrano un incremento, rispetto all'esercizio precedente, di 104.307 milioni motivato, in gran parte, da lavori eseguiti nell'interesse di Enti pubblici e terzi in concomitanza di interventi di potenziamento dell'infrastruttura FS.

I canoni di noli di materiale rotabile sono ovviamente diminuiti in quanto connessi all'attività di trasporto trasferita a Trenitalia a far data dal 1° giugno 2000.

Il notevole incremento della voce "Altre prestazioni" è dovuto essenzialmente al riaddebito alla Società Trenitalia delle prestazioni effettuate direttamente da FS o da terzi qualora il contratto sia intestato alla società controllante, con riferimento a servizi e/o prestazioni resi nell'interesse della controllata.

I principali addebiti riguardano: servizi amministrativi contabili per 40.743 milioni, mense e ticket restaurant per 41.299 milioni, prestazioni sanitarie per 10.550 milioni, istruzione e aggiornamento professionale del personale per 11.576 milioni, servizi comuni e generali di Corporate e Infrastruttura per 90.389 milioni, fornitura di energia elettrica per la trazione dei treni, illuminazione e forza motrice per 112.667 milioni, spese per pubblicità, marketing e relazioni esterne per 34.420 milioni, servizi informatici di outsourcing per 57.449 milioni, pulizie per 20.311 milioni.

I ricavi per rimborsi da terzi presentano una variazione in diminuzione, rispetto al 1999, di 67.769 milioni e riguardano, principalmente, i rimborsi da controllate e collegate (41.577 milioni).

Variazione dei lavori in corso su ordinazione

La voce, di segno negativo, ammonta a 59.132 milioni.

Come evidenziato nell'attivo dello stato patrimoniale alla voce C I .3., non risultano al 31.12.2000 accertamenti di rimanenze per lavori in corso su ordinazione. Ciò in quanto le rimanenze al 31.12.1999 sono state completate e/o fatturate ai committenti; i ricavi corrispondenti sono compresi nella voce di conto economico A.1.d "Prestazioni a terzi vendite ed altri". La variazione negativa nella presente voce è, pertanto, attribuibile all'imputazione dei costi relativi alle rimanenze risultanti al 1° gennaio 2000.

Incremento delle immobilizzazioni per lavori interni

	2000	*1999*	*Variazioni*
Manutenzione ciclica ai rotabili	225.560	505.892	(280.332)
Lavori effettuati nelle officine ferroviarie in conto Patrimoniale	56.522	44.871	11.651
Materiali prelevati dalle scorte impiegati in investimenti patrimoniali	366.404	388.226	(21.822)
Spese di personale, generali e di trasporto per investimenti patrimoniali	161.531	180.030	(18.499)
Totale	810.017	1.119.019	(309.002)

La riduzione più significativa riguarda la voce "*Manutenzione ciclica ai Rotabili*" con un sostanziale dimezzamento dell'importo rispetto all'esercizio precedente. Tale riduzione è dovuta essenzialmente al fatto che la manutenzione ciclica dei rotabili è, dal 1° giugno 2000 effettuata quasi esclusivamente sul materiale rotabile ceduto alla Società Trenitalia.

Altri ricavi e proventi

Nella seguente tabella sono esposti i principali proventi che compongono la voce e le variazioni tra gli esercizi 1999 e 2000.

	2000	*1999*	*Variazioni*
Contributi in conto esercizio dallo Stato dall'UE e da altri			
- Ai sensi dei Regolamenti comunitari			
Contratto di Programma	2.806.871	2.770.000	36.871
- Altri	57.348	49.744	7.604
	2.864.219	2.819.744	44.475
Proventi immobiliari			
- Locazione immobili	91.657	75.068	16.589
- Affitti di terreni	19.534	14.025	5.509
- Altre servitù	118.787	52.419	66.368
	229.978	141.512	88.466
Utilizzo Fondo di Ristrutturazione ex L.448/98	1.933.423	1.886.274	47.149
Altri proventi			
- Prodotti accessori al servizio ferroviario	6.020	13.711	(7.691)
- Corrispettivi per rivendite e attività commerciali nelle stazioni	18.097	18.867	(770)
- Proventi diversi	192.908	72.39191	120.517
	217.025	104.969	112.056
Totale altri ricavi e proventi	5.244.645	4.952.499	292.146

I contributi del Contratto di Programma sono stati contabilizzati nella misura degli stanziamenti previsti dal Bilancio dello Stato e dalla Legge Finanziaria così come confermati nel Contratto di Programma 2001-2005.

La voce *Altri Contributi* presenta un saldo di 57.348 milioni ed è attribuibile: alla quota relativa all'esercizio 2000 dei contributi ricevuti dallo Stato per l'alluvione in Piemonte del 1994 (39.945 milioni), ai contributi ricevuti dagli Enti Pubblici (15.383 milioni), dallo Stato (1.012 milioni) e dalla U.E. (1.008 milioni).

L'incremento di 16.589 milioni della posta *Locazione immobili* è attribuibile alla lievitazione di tutti i proventi per affitti di immobili, a cui si somma il canone pagato da Trenitalia per l'affitto del ramo d'azienda trasporto nel periodo 1° giugno – 30 Novembre 2000.

L'incremento della posta *Altre servitù* è attribuibile prevalentemente al corrispettivo pagato dalla Società *Grandi Stazioni* per la concessione dell'utilizzo e/o sfruttamento di complessi immobiliari delle stazioni.

L' "*Utilizzo del Fondo di Ristrutturazione ex L. 448/98*", autorizzato dall'Assemblea del 23 maggio 2001, è stato determinato in misura pari agli ammortamenti dei beni attribuibili al gestore dell'infrastruttura.

Gli "*altri proventi* " sono attribuibili per 96.651 milioni agli interessi per ritardati pagamenti delle somme dovute dal M. del Tesoro alle FS, in esercizi precedenti, per i Contratti di Programma e Servizio Pubblico, a seguito del parere espresso dall'Avvocatura.

B) Costi della produzione

La posta ammonta a 12.975.311 milioni con un decremento di 4.348.956 milioni rispetto all'esercizio 1999.

	2000	*1999*	*Variazioni*
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	1.171.446	1.316.297	(144.851)
Servizi	2.137.032	2.557.569	(420.537)
Godimento beni di terzi	113.391	212.874	(99.483)
Personale			
- salari e stipendi	4.257.290	6.624.285	(2.366.995)
- oneri sociali	1.070.492	1.650.430	(579.938)
- Trattamento di fine rapporto	411.771	594.456	(182.685)
- Altri costi	11.916	14.667	(2.751)
	5.751.469	8.883.838	(3.132.369)
Ammortamenti e svalutazioni:			
- immobilizzazioni immateriali	56.475	84.623	(28.148)
- immobilizzazioni materiali	2.609.144	3.519.065	(909.921)
- altre svalutazioni delle immobilizzazioni	50.868	89.477	(38.609)
- svalutazioni crediti compresi nell'attivo circolante	41.750	100.425	(58.675)
	2.758.237	3.793.590	(1.035.353)
Variazioni delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	588.591	(26.550)	615.141
Accantonamento per rischi e oneri	329.569	390.251	(60.682)
Oneri diversi di gestione	125.576	196.398	(70.822)
Totale costi della produzione	12.975.311	17.324.267	(4.348.956)

Il dettaglio delle variazioni verificatesi nei costi di produzione è illustrato nelle tabelle che qui di seguito vengono esposte:

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

	2000	*1999*	*Variazioni*
Acquisto di materiali	935.118	1.070.176	(135.058)

Energia elettrica per la trazione dei treni	161.004	169.651	(8.647)
Illuminazione e forza motrice	75.324	76.470	(1.146)
Totale	1.171.446	1.316.297	(144.851)

La voce che ha subito la variazione più significativa è quella riguardante gli acquisti di materiali: in particolar modo, gli acquisti di materiali di magazzino che sono passati da 900.885 milioni nel 1999 a 789.155 milioni nel 2000 registrando una diminuzione di 111.730 milioni.

I costi per energia elettrica per la trazione dei treni, pur figurando come voce di costo, determinano per FS una componente di ricavo della voce "Altre prestazioni di servizi" per il riaddebito dei costi sostenuti da FS alla Società Trenitalia (112.677 milioni).

Costi per servizi

	2000	*1999*	*Variazioni*
Servizi e lavori appaltati			
- Carrozze letto e ristorazione: servizio interno e internazionale	34.835	114.239	(79.404)
- Servizi a bordo navi traghetto	38.264	42.012	(3.748)
- Servizi e lavori appaltati per conto di terzi	102.608	117.182	(14.574)
- Servizi gestione patrimonio immobiliare	157.366	38.338	119.028
- Servizi informatici in outsourcing	198.384	182.199	16.185
- Pulizia, autoservizi sostitutivi, trasporti e spedizioni ed altri	558.485	908.059	(349.574)
- Riparazioni e manutenzioni:			
. Beni immobili	227.431	282.530	(55.099)
. Beni mobili	71.246	115.433	(44.187)
	298.677	397.963	(99.286)
Totale servizi e lavori appaltati	1.388.619	1.799.992	(411.373)
Prestazioni diverse			
- Consulenze e prestazioni professionali	47.354	40.266	7.088
- Utenze	97.499	103.787	(6.288)
- Concorsi e compensi ad altre ferrovie	56.650	88.789	(32.139)
- Premi assicurazioni	72.589	62.742	9.847
- Pubblicità e marketing	59.254	39.835	19.419
- Provvigioni alle agenzie	42.783	96.566	(53.783)
- Acquisto e realizzazione software	3.920	8.259	(4.339)
- Prestazioni Genio ferrovieri	9.607	24.432	(14.825)
- Polfer	7.885	8.044	(159)
- Spese postali	3.790	4.100	(310)
- Compensi agli organi collegiali	1.729	1.612	117
- GEIE	22	2.424	(2.402)
- Servizi di mensa e ticket restaurant	135.983	121.348	14.635
- Altre prestazioni	209.348	155.373	53.975
Totale prestazioni diverse	748.413	757.577	(9.164)
Totale costi per servizi	2.137.032	2.557.569	(420.537)

Nel 2000 i costi per servizi sono diminuiti complessivamente di 420.537 milioni, ciò trova giustificazione, per la maggior parte delle voci, nell'imputazione dei costi afferenti i settori del ramo "trasporto" solo per i primi 5 mesi dell'esercizio.

Tra le voci che presentano variazioni maggiormente significative troviamo i costi per servizi relativi alla gestione del patrimonio immobiliare FS, che subiscono un incremento dovuto all'aumento delle prestazioni della controllata "Grandi Stazioni" (114.435 milioni), e i costi per servizi informatici in outsourcing (198.384 milioni). Questi ultimi sono stati in parte riaddebitati alla Società Trenitalia per 57.449 milioni.

L'incremento dei premi assicurativi trova giustificazione negli aumenti delle tariffe verificatisi nell'esercizio 2000; una parte però di detti costi sono stati addebitati alla Società Trenitalia confluendo nei ricavi FS "Ricavi delle vendite e prestazioni e altri ricavi" (19.334 milioni).

La variazione dei costi per pubblicità e marketing è dovuta principalmente ai costi per la campagna informativa riguardante la societarizzazione, gli addebiti alla Società Trenitalia aumentano a 34.420 milioni e sono rilevati nella voce "Altre prestazioni di servizi".

L'incremento della voce "altre prestazioni di terzi" è dovuto principalmente nell'aumento dei costi sostenuti per la riparazione dei danni causati da calamità naturali (39.375 milioni), per le alluvioni verificatesi nel 2000 e per il ripristino delle opere danneggiate nell'alluvione del Piemonte 94.

Godimento di beni di terzi

	2000	*1999*	*Variazioni*
Fitti e spese accessorie di locali privati	10.652	3.454	7.198
Locazioni e noleggio beni strumentali e altri beni	94.919	203.084	(108.165)
Canoni per utilizzo brevetti	632	540	92
Canoni leasing	7.188	5.796	1.392
Totale	113.391	212.874	(99.483)

I costi per godimento di beni di terzi sono diminuiti rispetto all'esercizio 1999 di 99.483 milioni .

La variazione di maggiore entità riguarda la diminuzione di 108.165 milioni registrata nelle spese di *"Locazione e noleggio di beni strumentali e altri beni"* ed è attribuibile essenzialmente ai noli di materiale rotabile, partite di competenza di Trenitalia a partire dal 1/06/2000.

Personale

	2000	*1999*	*Variazioni*
Retribuzioni			
- Competenze fisse	3.507.597	5.491.277	(1.983.680)
- Straordinario	167.844	254.397	(86.553)
- Trasferte	48.921	66.049	(17.128)
- Altre competenze accessorie e relativi accantonamenti	524.727	808.753	(284.026)
- Indennità di mancato preavviso e di fine rapporto	8.201	3.810	4.391
	4.257.290	6.624.286	(2.366.996)
Oneri sociali			
- Contributo al Fondo Pensioni	944.666	1.492.609	(547.943)
- Contributi all ' INPS e ad altri istituti previdenziali e relativi accantonamenti	125.826	157.821	(31.995)
	1.070.492	1.650.430	(579.938)
Trattamento di fine rapporto			
- Accantonamento e rivalutazione f. do TFR	294.445	444.317	(149.872)
- Rivalutazione indennità di buonuscita	117.326	150.139	(32.813)
	411.771	594.456	(182.685)
Altri costi			
- Indennità e rendite	3.934	5.859	(1.925)
- Costi diversi	7.982	8.807	(825)
	11.916	14.666	(2.750)
Totale	5.751.469	8.883.838	(3.132.369)

Il costo del personale diminuisce complessivamente di 3.132.369 milioni. La variazione dipende sia dal trasferimento di tutto il personale appartenente ai settori del ramo trasporto alla Società Trenitalia dal 1° giugno 2000, dal trasferimento definitivo alle società controllate Metropolis e Italferr del personale che in precedenza era in posizione di distacco, dal trasferimento all'INPS del personale addetto al settore pensioni, nonché dalla riduzione dell'organico in attuazione del processo di ristrutturazione. L'organico è passato da 112.018 unità, al 31.12.1999, a 44.937 unità, al 31.12.2000.

Per analizzare gli scostamenti più significativi rispetto all'esercizio 1999 del costo del lavoro, sono state sommate le risultanze di FS e quelle della Società Trenitalia. Si è rilevato che, con il proseguimento degli esodi incentivati del personale, nel 2000 le retribuzioni diminuiscono complessivamente di 242.237 milioni. Tale riduzione deriva, sostanzialmente, dall'effetto combinato della diminuzione delle competenze fisse (319.686 milioni) e dell'aumento delle competenze accessorie (77.449 milioni).

Gli Oneri sociali subiscono un decremento di 16.908 milioni correlato alla diminuzione delle retribuzioni.

Gli accantonamenti per trattamento di fine rapporto aumentano complessivamente di 40.129 milioni; di cui 31.746 milioni per la rivalutazione al 31.12.2000 del Fondo indennità di buonuscita e per 8.383 milioni per la rivalutazione e gli accantonamenti di fine esercizio sul T.F.R..

L'incremento, in un contesto di riduzione del costo del lavoro, è dovuto all'aumento dell'aliquota di rivalutazione.

Gli altri costi del lavoro sono rimasti pressochè invariati, rispetto al 1999 con un incremento di 139 milioni.

Per una migliore informativa, nelle tabelle successive sono riepilogati i costi di Personale FS distintamente per il personale dirigente e altro personale, nonché la somma dei costi di Personale della FS e di Trenitalia.

Personale Dirigente

	2000	*1999*	*Variazioni*
Retribuzioni			
- Competenze fisse	100.603	151.972	(51.369)
- Straordinario	93	0	93
- Trasferte	2.025	6.261	(4.236)
- Altre competenze accessorie e relativi accantonamenti	42.438	51.177	(8.739)
- Indennità di mancato preavviso e fine rapporto	1.649	561	1.088
	146.808	209.971	(63.163)
Oneri sociali			
- Contributo INPS Fondo Speciale (ex Fondo Pensioni)	25.083	47.491	(22.408)
- Contributi all ' INPS e ad altri istituti previdenziali e relativi accantonamenti	13.772	14.543	(771)
	38.855	62.034	(23.179)
Trattamento di fine rapporto			
- Accantonamento e rivalutazione f. do TFR	10.119	12.297	(2.178)
- Rivalutazione indennità di buonuscita	3.658	4.529	(871)
	13.777	16.826	(3.049)
Totale	199.440	288.831	(89.391)

Altro Personale

	2000	*1999*	*Variazioni*
Retribuzioni			
- Competenze fisse	3.406.994	5.339.305	(1.932.311)
- Straordinario	167.751	254.397	(86.646)
- Trasferte	46.896	59.788	(12.892)
- Altre competenze accessorie e relativi accantonamenti	482.289	757.576	(275.287)
- Indennità di mancato preavviso e di fine rapporto	6.552	3.249	3.303
	4.110.482	6.414.315	(2.303.833)
Oneri sociali			
- Contributo al Fondo Pensioni	919.583	1.445.118	(525.535)
- Contributi all ' INPS e ad altri istituti previ- Denziali e relativi accantonamenti	112.054	143.278	(31.224)
	1.031.637	1.588.396	(556.759)
Trattamento di fine rapporto			
- Accantonamento e rivalutazione f. do TFR	284.326	432.020	(147.694)
- Rivalutazione indennità di buonuscita	113.668	145.610	(31.942)
	397.994	577.630	(179.636)
Altri costi			
- Indennità e rendite	3.934	5.859	(1.925)
- Costi diversi	7.982	8.807	(825)
	11.916	14.666	(2.750)
Totale	5.552.029	8.595.007	(3.042.978)

	F.S 2000	*TRENITALIA 2000*	*TOTALE 2000*	*F.S. 1999*	*VARIAZIONI*
Retribuzioni					
- Competenze fisse	3.507.597	1.663.994	5.171.591	5.491.277	(319.686)
- Straordinario	167.844	154.498	322.342	254.397	67.945
- Trasferte	48.921	13.442	62.363	66.049	(3.686)
- Altre competenze accessorie e relativi accantonamenti	524.727	286.120	810.847	808.753	2.094
- Indennità di mancato preavviso e di fine rapporto	8.201	6.705	14.906	3.810	11.096
	4.257.290	2.124.759	6.382.049	6.624.286	(242.237)
Oneri sociali					
- Contributo al Fondo Pensioni	944.666	563.030	1.507.696	1.492.609	15.087
- Contributi all ' INPS e ad altri istituti previdenziali e relativi accantonamenti	125.826		125.826	157.821	(31.995)
	1.070.492	563.030	1.633.522	1.650.430	(16.908)
Trattamento di fine rapporto					
- Accantonamento e rivalutazione f. do TFR	294.445	158.255	452.700	444.317	8.383
- Rivalutazione indennità di buonuscita	117.326	64.559	181.885	150.139	31.746
	411.771	222.814	634.585	594.456	40.129
Altri costi					
- Indennità e rendite	3.934	427	4.361	5.859	(1.498)
- Costi diversi	7.982	2.481	10.463	8.807	1.656
	11.916	2.908	14.824	14.666	158
Totale	5.751.469	2.913.511	8.664.980	8.883.838	(218.858)

Ammortamenti e svalutazioni

	2000	*1999*	*Variazioni*
Ammortamenti			
Immobilizzazioni Immateriali			
- Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	4.135	41.651	(37.516)
- Licenze	102	102	0
- Software	19.289	27.433	(8.144)
- Migliorie sui beni di terzi	32.949	15.437	17.512
Totale immobilizzazioni immateriali	56.475	84.623	(28.148)
Immobilizzazioni Materiali			
Terreni Fabbricati e Infrastrutture Ferroviarie			
- Fabbricati civili	64.457	66.801	(2.344)
- Fabbricati industriali	138.756	145.610	(6.854)
- Infrastrutture ferroviarie	1.640.307	1.580.638	59.669
- Parcheggi	110	37	73
	1.843.630	1.793.086	50.544
Materiale Rotabile, Navi Traghetto			
e Impianti Industriali			
- Materiale rotabile	636.256	1.562.379	(926.123)
- Navi traghetto	14.816	14.897	(81)
- Impianti industriali	23.572	34.566	(10.994)
	674.644	1.611.842	(937.198)
Attrezzature Industriali e commerciali			
- Macchinari e attrezzature	44.175	52.530	(8.355)
- Mezzi di carico e scarico e trasporto interno	4.408	5.753	(1.345)
- Impianti interni di comunicazione	1.099	1.519	(420)
	49.682	59.802	(10.120)
Altri beni			
- Autoveicoli	7.198	7.598	(400)
- Mobili e arredi	5.615	8.542	(2.927)
- Macchine d'ufficio	22.203	29.650	(7.447)
- Attrezzature e impianti mense e ferrhotel	6.172	8.545	(2.373)
	41.188	54.335	(13.147)
Totale immobilizzazioni materiali	2.609.144	3.519.065	(909.921)
Totale Ammortamenti	2.665.619	3.603.688	(938.069)
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	50.868	89.477	(38.609)
Svalutazione crediti compresi nell'attivo circolante	41.750	100.425	(58.675)
Totale ammortamenti e svalutazioni	2.758.237	3.793.590	(1.035.353)

Gli ammortamenti ammontano, complessivamente, a 2.665.619 milioni con un decremento, rispetto al 1999, di 938.069 milioni.

Per effetto del contratto di affitto e successiva cessione a Trenitalia, gli ammortamenti dei beni ceduti a quest'ultima, sono stati calcolati solo per i primi cinque mesi dell'anno.

Di conseguenza tutte le voci oggetto di cessione, come evidenziato nello stato patrimoniale attivo, hanno subito un decremento, ad esclusione naturalmente degli ammortamenti relativi all'infrastruttura ferroviaria.

Difatti, nel corso dell'esercizio gli interventi all'infrastruttura, concernenti, in particolar modo, la sistemazione dei principali nodi ferroviari, il raddoppio delle linee e la realizzazione di impianti tecnologici tesi al miglioramento della qualità del servizio e dei livelli di sicurezza della circolazione, hanno registrato un notevole incremento che ha comportato un aumento degli investimenti, e di conseguenza, l'aumento dei relativi ammortamenti (+59.669 milioni).

La voce *"Altre svalutazioni delle immobilizzazioni"* mostra un saldo di 50.868 milioni per svalutazioni delle Immobilizzazioni in corso descritta nel commento alle stesse .

La *"Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide"* ammonta a 41.750 milioni e rappresenta l'adeguamento dei fondi svalutazione crediti alla stima complessiva dei crediti ritenuti inesigibili al 31.12.2000.

Accantonamenti per rischi e oneri

	2000	*1999*	*Variazioni*
Accantonamenti per rischi			
- Contenzioso	226.624	262.660	(36.036)
- Oneri relativi ad imposta patrimoniale	0	15.000	(15.000)
- Adeguamento valore scorte	23.685	93.505	(69.820)
- Interessi per ritardati pagamenti - in contestazione	12.271		12.271
- Altri rischi	32.489	8.423	24.066
	295.069	379.588	(84.519)
Altri accantonamenti			
- Decoibentazione rotabili dall'amianto	34.000	0	34.000
- Contenzioso		1.500	(1.500)
- Altri	500	9.163	(8.663)
	34.500	10.663	23.837
Totale Accantonamenti per rischi e oneri	329.569	390.251	(60.682)

L'accantonamento al fondo rischi per il contenzioso tiene conto della stima delle prevedibili passività, nei confronti del personale e dei terzi, sia a fronte di cause pendenti, sia a fronte di vertenze non ancora scaturite in contenzioso giudiziale.

Gli accantonamenti per *"Adeguamento valore scorte"* ammontano a 23.685 milioni iscritti per adeguare il relativo fondo alle necessità stimate sulla base di un'analisi della stratificazione delle scorte stesse; hanno interessato per 10.000 milioni i materiali di scorta venduti, in data 1° giugno 2000, alla Società Trenitalia. I restanti accantonamenti sono relativi a materiali utilizzati per la manutenzione e costruzione dell'infrastruttura ferroviaria.

Gli altri accantonamenti riguardano per 34.000 milioni l'adeguamento del Fondo decoibentazione rotabili dall'amianto. Detto fondo è stato trasferito nell'anbito del ramo d'azienda, in data 1° dicembre 2000, alla Società Trenitalia.

Oneri diversi di gestione

	2000	*1999*	*Variazioni*
Costi diversi			
- Svalutazione cespiti radiati da alienare	0	22.627	(22.627)
- Minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo	52.108	15.297	36.811
- Spese per la partecipazione a mostre, fiere,ecc..	301	1.072	(771)
- Quote associative e contributi a Enti vari	18.459	19.430	(971)
- Altri costi	12.185	15.796	(3.611)
	83.053	74.222	8.831
Oneri tributari			
- I.C.I.	19.115	24.031	(4.916)
- Imposta di registro	393	74.608	(74.215)
- Altre imposte	23.015	23.537	(522)
	42.523	122.176	(79.653)
Totale	125.576	196.398	(70.822)

La voce riporta un decremento complessivo di 70.822 milioni che è la risultante di più variazioni di segno opposto.

L'unica voce che presenta un aumento è quella che riguarda le minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo, riconducibile principalmente alla vendita di terreni patrimoniali (32.365 milioni).

La voce che presenta la maggiore variazione in diminuzione è quella dell'imposta di registro (74.215 milioni), in quanto l'esercizio 1999 risentiva dell'imposta pagata a seguito dell'aumento di capitale sociale deliberato nel 1999.

C) Proventi ed oneri finanziari

	2000	*1999*	*Variazioni*
Dividendi e altri proventi			
- in imprese controllate e collegate	233.557	860	232.697
- in altre imprese	3.533	3.393	140
	237.090	4.253	232.837
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
- su mutui ex OPAFS al personale	1.107	1.260	(153)
- altri	903	1.986	(1.083)
	2.010	3.246	(1.236)
Da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	13.669	12.230	1.439
Altri			
- su crediti verso società controllate e collegate	15.796	1.812	13.984
- interessi attivi su c/c bancari e postali	10.278	5.712	4.566
- su operazioni Pronti c/termine	3.622	3.995	(373)
- interessi di mora:			
. su crediti verso società controllate e collegate	15.796	1.365	14.431
. su crediti verso altri	19.892	29.810	(9.918)
- su polizze commerciali	3.672	1.345	2.327
- interessi attivi v/Tesoro	1.921	1.493	428
- interessi attivi su crediti IVA a rimborso	59.455	47.590	11.865
- utili su cambi	1.668	4.011	(2.343)
- altri	14.282	2.981	11.301
	130.586	100.114	30.472
Totale proventi finanziari	383.355	119.843	263.512
Oneri finanziari			
Interessi ed altri oneri			
- perdite su cambi	1.928	3.014	(1.086)
- su debiti verso imprese controllate e collegate	959	284	675
- su debiti verso Istituti finanziari	30.886	34.250	(3.364)
- su c/c con imprese controllate	81.862	10.806	71.056
- altri	105.412	91.156	14.256
totale oneri finaziari	221.047	139.510	81.537
Totale proventi ed oneri finanziari	162.308	(19.667)	181.975

Il saldo Proventi/Oneri Finanziari mostra un aumento positivo, rispetto al 1999, di 191.900 milioni ed è dovuto soprattutto all'incremento della voce *"dividendi in imprese controllate e collegate.* Essa ammonta a 237.090 milioni ed è composta dai proventi realizzati dalla vendita a terzi dei diritti di opzione sull'aumento di capitale della controllata Basictel, S.p.A., per 216.392 milioni e dai dividendi da partecipazioni per 20.698 milioni. I dividendi si riferiscono alla controllata Sogin S.r.l. per 4.889 milioni, alla collegata T.S.F. S.p.A. per 12.276 milioni alla partecipazione in altre imprese e precisamente alla Società Eurofima per 3.503 milioni e alla B.N.L. per 30 milioni.

I *"proventi da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni"* (13.669 milioni) includono 9.512 milioni di interessi attivi su operazioni in lire sintetiche.

Gli *"interessi sul credito IVA a rimborso"* per l'esercizio 2000 ammontano a 59.455 milioni.

Gli utili e le perdite su cambi mostrano entrambi una significativa riduzione, rispetto al 1999, in quanto, con l'adozione dei tassi di conversione irreversibili tra le valute dei Paesi aderenti all'Euro dall'1.1.1999, le oscillazioni sui cambi si sono verificate solo in relazione a operazioni eseguite nelle valute di altri Paesi.

Gli oneri finanziari *"su c/c verso imprese controllate "* ammontanti a 81.862 milioni sono relativi ad interessi maturati sui c/c operativi intrattenuti con le società controllate. Gli importi più rilevanti riguardano: la società Trenitalia S.p.a. (63.939 milioni), Metropolis S.p.A. (5.491 milioni), Italferr S.p.A.(5.567 milioni), Grandi Stazioni S.p.A. (4.499 milioni).

Gli oneri finanziari su debiti verso Istituti finanziari comprendono 13.104 milioni per interessi sul debito a medio/lungo termine con la cassa DD.PP.

Gli altri oneri finanziari includono 65.698 milioni di interessi passivi di rateazione sull'imposta patrimoniale dovuta per il periodo 1992- 1995 e 13.561 milioni per gli oneri finanziari sui debiti verso l'Inail e l'Ipsema.

D) Rettifiche di valore di attività finanziarie

La posta ammonta a milioni 481.708 con un incremento rispetto all'esercizio 1999 di 445.544 milioni.

L'importo appostato nell'anno si riferisce alle svalutazioni apportate alle partecipazioni nelle società controllate Trenitalia (467.508 milioni), SAP in liquidazione (5.690 milioni), FS Cargo (8.041 milioni), Passaggi S.p.A. (222 milioni) ed Efeso in liquidazione (103 milioni) e nella società collegata Bologna 2000 S.p.A. (144 milioni).

Come già esposto nell'attivo dello stato patrimoniale, le Società FS Cargo S.p.A. e Passaggi S.p.A. sono state cedute in data 1° dicembre 2000 alla Società Trenitalia.

E) Proventi ed oneri straordinari

La posta ammonta a 368.829 milioni con un incremento rispetto all'esercizio 1999 di 172.706 milioni.

	2000	*1999*	*Variazioni*
Plusvalenze da alienazione	48.784	51.310	(2.526)
Contributi per ristrutturazione industriale	177.593	194.025	(16.432)
Prelievo dal Fondo ristrutturazione ex lege 448/98	5.310.000	0	5.310.000
Altri:			
- Sopravvenienze attive	338.285	298.548	39.737
- Recuperi e Rimborsi al personale	6.120	5.346	774
- diversi	64.868	70.921	(6.053)
	5.945.650	620.150	5.325.500
Oneri straordinari			
Minusvalenze per cessione a Trenitalia	5.310.000	0	5.310.000
Minusvalenze da alienazione	13.816	22.603	(8.787)
Costi per esodi anticipati	177.593	194.025	(16.432)
Imposte esercizi precedenti	6.264	2.684	3.580
Altri:			
- Sopravvenienze passive	139.940	168.252	(28.312)
- Perdite per eliminazione cespiti	12.957	28.707	(15.750)
- diversi	2.976	7.756	(4.780)
	5.663.546	424.027	5.239.519
Totale	282.82.104	196.123	85.981

Le plusvalenze da alienazione comprendono le plusvalenze realizzate dalla vendita di fabbricati civili non strumentali per 35.221 milioni, di terreni per 8.597 milioni e di fabbricati strumentali per 4.966 milioni.

Tra i proventi straordinari sono da segnalare :

- l'utilizzo del Fondo ristrutturazione industriale iscritto per 177.593 milioni speculare ai costi per gli esodi incentivati del personale in esubero, iscritti tra i costi straordinari;
- l'utilizzo del Fondo ristrutturazione ex lege 448/98, in conformità a quanto autorizzato dall'Assemblea del 15 novembre 2000 a copertura della minusvalenza, iscritta tra gli oneri straordinari, derivante dalla cessione del compendio aziendale costituente "l'Azienda Trasporto" alla controllata Trenitalia S.p.A.

Gli importi più significativi della voce "sopravvenienze attive" derivano dalla cancellazione del fondo rischi per beni in contestazione (103.875 milioni) a seguito del trasferimento alla FS del fabbricato di Villa Patrizi. Nella voce "Proventi diversi" (64.868 milioni) sono ricompresi gli importi versati per multe e penalità inflitte a terzi per inadempienze contrattuali (52.461 milioni).

Le *"Sopravvenienze passive"* sono per lo più attribuibili alla cancellazione di crediti per maggiori accertamenti di ricavi effettuati in esercizi precedenti o all'accertamento di costi non di competenza del 2000.

IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO

Ammontano a 203.000 milioni con un decremento di 77.000 milioni rispetto al 1999 e riflettono la stima degli oneri per IRAP dovuta per l'esercizio.

Si segnala che ai fini fiscali l'operazione di cessione del ramo d'azienda Trasporto è disciplinata dalla legge n. 388/2000 (legge finanziaria 2001) che all'art.131, 5° comma dispone: *«Tutte le operazioni di ristrutturazione della Società Ferrovie dello Stato, applicate a decorrere dal 1° gennaio 2000 in esecuzione della Direttiva Comunitaria 91/440/CEE e 95/18/CE così come recepita dal Decreto del Presidente della Repubblica 16.03.1999, pubblicato nella G.U. n.113 del 17.05.1999, sono effettuate in regime di neutralità fiscale e pertanto escluse da ogni imposta e tassa»*.

SEZIONE 5

Altre informazioni

Dati sull'occupazione

La forza lavoro della società ha subito - nel corso dell'anno - l'evoluzione indicata nella tabella seguente:

Descrizione	*Dirigenti*	*Restante personale*	*Totale*
Consistenza al 31.12.1999	984	111.034	112.018
Personale trasferito alla Società Trenitalia	(332)	(62.651)	(62.983)
Personale trasferito in altre Società o Enti	(108)	(1.477)	(1.585)
Assunzioni	32	1.289	1.321
Cessazioni	(73)	(3.761)	(3.834)
Consistenza al 31.12.2000	503	44.434	44.937

Consistenza media annuale per settore e gruppi di categorie di inquadramento economico

Settori	*Categorie 1/7*	*Categorie 8/9*	*Totale*
Uffici	6.030	4.426	10.455
Stazioni	18.708	4.362	23.070
Viaggiante	4.823	496	5.319
Macchina	8.670	696	9.366
Tecnico	26.364	2.021	28.385
Navigante	984	308	1.292
	65.579	12.308	77.887
Dirigenti			532
TOTALE			78.419

Compensi ad Amministratori e Sindaci

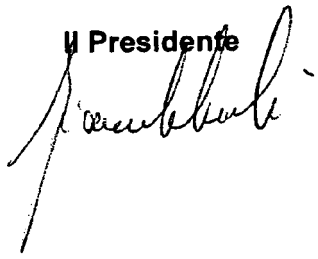
Ai sensi di legge si evidenziano i compensi spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio Sindacale.

	Percipienti	*Compensi in lire*
	Amministratori	1.160.000.000
	Collegio Sindacale	210.000.000

Eventi successivi

Sono illustrati al punto B.4 fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio 2000 della "Relazione sulla gestione".

Il Presidente



Roma,

Ferrovie dello Stato Società di Trasporti e Servizi per Azioni

Sede in Roma - Piazza della Croce Rossa, 1

Allegati

- **Rendiconto finanziario**
- **Prestiti trasferiti allo Stato ai sensi dell' articolo 2, comma 12 della legge 23 dicembre 1996, n. 662**

Allegato 1

RENDICONTO FINANZIARIO
DI FLUSSI DI DISPONIBILITA' LIQUIDE

Operazioni di gestione reddituale	Esercizio 2000	Esercizio 1999
PERDITA DI ESERCIZIO	(1.545)	(2.851)
AMMORTAMENTI	2.666	3.604
ACCANTONAMENTI TFR	412	594
UTILIZZO FONDI TFR E INDENNITA' DI BUONUSCITA	(507)	(579)
ACCANTONAMENTO FONDI RISCHI ED ONERI	330	375
ALTRE VARIAZIONI FONDI RISCHI ED ONERI	(123)	(21)
UTILIZZO FONDI RISCHI ED ONERI	(2.674)	(2.404)
SVALUTAZIONI (IMMOBILIZZAZIONI TECNICHE E CREDITI)	93	190
VARIAZIONE RIMANENZE	100	(35)
VARIAZIONE CREDITI VERSO CLIENTI	(265)	(179)
VARIAZIONE CREDITI VERSO SOCIETA' DEL GRUPPO	(1.646)	(99)
VARIAZIONE DEBITI VERSO FORNITORI	334	473
VARIAZIONE DEBITI VERSO SOCIETA' DEL GRUPPO	1.047	299
VARIAZIONE CREDITI DIVERSI (1)	(519)	(2.027)
VARIAZIONE DEBITI DIVERSI	(1.739)	(290)
VARIAZIONE RATEI E RISCONTI ATTIVI	(0)	(2)
VARIAZIONE RATEI E RISCONTI PASSIVI	242	(371)
VARIAZIONE ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	(458)	(391)
VARIAZIONE ALTRE PASSIVITA' NON CORRENTI	(50)	(230)
TOTALE	(4.302)	(3.944)
Attivita' di investimento		
CESSIONE RAMO D'AZIENDA	8.249	0
UTILIZZO FONDO RISTRUTTURAZIONE EX L. 448/98	(5.310)	0
VARIAZIONE CREDITI M/L TERMINE PER CESSIONE RAMO D'AZIENDA	(2.939)	0
TRASFERIMENTI EX CONTRATTO D'AFFITTO	2.606	0
INCREMENTO IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	(318)	(254)
INCREMENTO IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	(4.085)	(4.599)
DECREMENTI E DISMISSIONI IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI E IMMATERIALI	1.572	1.180
VARIAZIONI NETTE DELLE PARTECIPAZIONI	(1.538)	67
INCREMENTO ALTRE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	(105)	(236)
TOTALE	(1.868)	(3.841)
Attivita' di finanziamento		
VERSAMENTO CONTO FUTURO AUMENTO DI CAPITALE SOCIALE	6.150	7.400
VARIAZIONE DEBITO M/L TERMINE	245	(99)
TOTALE	6.395	7.301
FLUSSO DI CASSA COMPLESSIVO	225	(484)
CASSA E BANCHE INIZIALI	678	1.162
CASSA E BANCHE FINALI	903	678

Allegato n.2

PRESTITI TRASFERITI ALLO STATO
Articolo 2, comma 12, legge 23 dicembre 1996, n. 662
DM n. 146206 del 21/3/97

(cifre in lire)

	Debito residuo al 31/12/2000	
	(al cambio di assunzione)	**(al cambio al 29/12/2000)**
1. *Obbligazionari domestici*	***6.750.000.000.000***	***6.750.000.000.000***
2. *Esteri diretti*		
Bancari	2.165.000.000.000	2.165.000.000.000
Obbligazionari	4.205.794.800.300	4.742.293.334.720
	6.370.794.800.300	***6.907.293.334.720***
3. *Eurofima*	***3.066.731.561.360***	***3.611.913.525.864***
4. *Bancari domestici (1)*	***4.050.000.000.000***	***4.050.000.000.000***
Debito residuo trasferito (1+2+3+4)	***20.237.526.361.660***	***21.319.206.860.584***

(1) Comprende un prestitto IMI di 1.000 miliardi per 242 miliardi a carico del Tesoro per sole quote capitale, di conseguenza il Conto Economico FS sarà gravato degli interessi su tale frazione di debito.

Obbligazionari domestici

ESTITI OBBLIGAZIONARI DOMES

Allegato A

(capitale e interessi a carico del Tesoro)

Istituto capofila	Denominazione del prestito	Importo nominale in lire	Tasso originario	Tasso rifinanziato	Pagamento degli interessi	Scadenza e debito residuo al 31/12/2000	
S.P.Torino-B.Napoli	1990/2000 T.V. CON PREMIO DI RIMBORSO	1.500.000.000.000	rendimento BOT a 6 mesi e rendimento campioni titoli pub- + SPREAD 0,25%		semestrale 1/01 1/07		
swap							
Credit Suisse Financial Products		750.000.000.000		Libor + 0,72875%		1/01 totale	750.000.000.000 750.000.000.000
Mediobanca - Credit Comit - B.Roma	1994/2004 tasso fisso	1.000.000.000.000	8,90% annuale		annuale 21/01	01/2004 totale	1.000.000.000.000 1.000.000.000.000
Mediobanca - Credit Comit - B.Roma	1994/2004 indicizzato	1.000.000.000.000	RIBOR trim.le equival. + SPREAD 0,10		trimestrale 21/01 21/04 21/07 21/10	01/2004 totale	1.000.000.000.000 1.000.000.000.000
CREDIOP	1994/2002 indicizzato	2.000.000.000.000	RIBOR trim.le + SPREAD 0,25 p.p.p.a.	collar trim.le **suisse bank co 96/02** cap 2,25% floor 1,75% **chase manhattan 96/02** cap 2,20% floor 1,70%	trimestrale 17/02 17/05 17/08 17/11	05/2002 totale	2.000.000.000.000 2.000.000.000.000

Obbligazionari domestici

Istituto capofila	Denominazione del prestito	Importo nominale in lire	Tasso originario	Tasso rifinanziato	Pagamento degli interessi	Scadenza e debito residuo al 31/12/2000	
BANCA DI ROMA CREDITO ITALIANO	1996/2008 TASSO VARIABILE	2.000.000.000.000	RIBOR sem.le + SPREAD 0,10 p.p.p.a.		semestrale 03/06 03/12	12/2008	2.000.000.000.000
						totale	2.000.000.000.000
				DEBITO RESIDUO TOTALE			**6.750.000.000.000**

Esteri diretti

Allegato A

SITUAZIONE DEI PRESTITI ESTERI DIRETTI AL 31/12/2000

Leggi autorizzative	Istituto capo-fila del Consorzio di Banche	Anno di emissione	Durata in anni	Tipo di prestito e importo nominale	Tasso	Pagamento degli interessi	Debito residuo da ammortizzare	Cambio assunz.ne	Controvalore in lire	Cambio del 29.12.2000	Controvalore in lire
n. 17/81	Morgan Stanley Intl London b. agente: CITIBANK GTAS	1989/2009	20	Obbligazionario $ 500.000.000	9,125%	annuo 6/7	07/09 $ 300.000.000 07/09 $ 200.000.000	1.393,300 1.889,759245	417.990.000.000 377.951.849.090	2.080,8920 2.080,8920	624.267.600.000 416.178.400.000
n. 17/81	Morgan Stanley Intl London b. agente: CITIBANK GTAS	1990/2009 oppure	19	Obbligazionario $ 500.000.000	9,125%	annuo (6/7)	07/09 $ 288.660.000 07/09 $ 200.000.000	1.207,775 1.889,759245	348.636.331.500 377.951.849.090	2.080,8920 2.080,8920	600.670.284.720 416.178.400.000
Alta Velocità L. 385/90	Canpio S.p.A. b.agente B. PARIBAS	1992/2002	10	Obbligazionario in Eurolire 500.000.000.000	libid a sei mesi - 20 b.p.	semestrale	03/02 E.L. 500.000.000.000	1,000	500.000.000.000	1,000	500.000.000.000
Mancati rinnovi L. 407/89	Istituto Bancario San Paolo di Torino b.agente: B. PARIBAS	1992/2002	10	Obbligazionario in Eurolire 700.000.000.000	libid a sei mesi -20 b.p.	semestrale (12/3-12/9)	03/02 E.L. 700.000.000.000	1,000	700.000.000.000	1,000	700.000.000.000
Alta Velocità L. 385/90	B.E.I (CONTR. 4.7786)	1995/2010	15	Bancario in Euro 206.582.759,64 (ex Eurolire 400mld)	libor a tre mesi +15 b.p.	semestrale (15/3-15/9)	03/01 EURO 10.329.137,98 09/01 EURO 10.329.137,98 03/02 EURO 10.329.137,98 09/02 EURO 10.329.137,98 03/03 EURO 10.329.137,98 09/03 EURO 10.329.137,98 03/04 EURO 10.329.137,98 09/04 EURO 10.329.137,98 03/05 EURO 10.329.137,98 09/05 EURO 10.329.137,98 03/06 EURO 10.329.137,98 09/06 EURO 10.329.137,98 03/07 EURO 10.329.137,98 09/07 EURO 10.329.137,98 03/08 EURO 10.329.137,98 09/08 EURO 10.329.137,98 03/09 EURO 10.329.137,98 09/09 EURO 10.329.137,98 03/10 EURO 10.329.138,02 196.253.621,66	1.936,270	380.000.000.000	1.936,270	380.000.000.000
Alta Velocità L. 385/90	B.E.I. (CONTR. 4.7809)	1995/2010	15	Bancario in Euro 154.937.069,73 (ex Eurolire 300mld)	libor a tre mesi +15 b.p.	semestrale (15/3-15/9)	03/01 EURO 7.746.853,49 09/01 EURO 7.746.853,49 03/02 EURO 7.746.853,49 09/02 EURO 7.746.853,49 03/03 EURO 7.746.853,49 09/03 EURO 7.746.853,49 03/04 EURO 7.746.853,49 09/04 EURO 7.746.853,49 03/05 EURO 7.746.853,49 09/05 EURO 7.746.853,49 03/06 EURO 7.746.853,49 09/06 EURO 7.746.853,49 03/07 EURO 7.746.853,49 09/07 EURO 7.746.853,49 03/08 EURO 7.746.853,49	1.936,270	285.000.000.000	1.936,270	285.000.000.000

Esteri diretti

Leggi autorizzative	Istituto capo-fila del Consorzio di Banche	Anno di emissione	Durata in anni	Tipo di prestito e importo nominale	Tasso	Pagamento degli interessi	Debito residuo da ammortizzare	Cambio assunz.ne	Controvalore in lire	Cambio del 29.12.2000	Controvalore in lire
							09/08 EURO 7.746.853,49 03/09 EURO 7.746.853,49 09/09 EURO 7.746.853,49 03/10 EURO 7.746.853,42 147.190.216,24				
P.P.I. L. 67/88	B.E.I (CONTR. 4.8225)	1995/2010	15	Bancario in Euro 258.228.449,54 (ex Eurolire 500mld)	libor a tre mesi +15 b.p.	semestrale (15/3-15/9)	03/01 EURO 12.911.422,48 09/01 EURO 12.911.422,48 03/02 EURO 12.911.422,48 09/02 EURO 12.911.422,48 03/03 EURO 12.911.422,48 09/03 EURO 12.911.422,48 03/04 EURO 12.911.422,48 09/04 EURO 12.911.422,48 03/05 EURO 12.911.422,48 09/05 EURO 12.911.422,48 03/06 EURO 12.911.422,48 09/06 EURO 12.911.422,48 03/07 EURO 12.911.422,48 09/07 EURO 12.911.422,48 03/08 EURO 12.911.422,48 09/08 EURO 12.911.422,48 03/09 EURO 12.911.422,48 09/09 EURO 12.911.422,48 03/10 EURO 12.911.422,48 09/10 EURO 12.911.422,42 258.228.449,54	1.936,270	500.000.000.000	1.936,2700	500.000.000.000
P.P.I. L. 67/88	B.E.I. (CONTR. 4.8291)	1996/2010	15	Bancario in Euro 180.759.914,68 (ex Eurolire 350mld)	libor a tre mesi +15 b.p.	semestrale (15/6-15/12)	06/01 EURO 9.037.995,73 12/01 EURO 9.037.995,73 06/02 EURO 9.037.995,73 12/02 EURO 9.037.995,73 06/03 EURO 9.037.995,73 12/03 EURO 9.037.995,73 06/04 EURO 9.037.995,73 12/04 EURO 9.037.995,73 06/05 EURO 9.037.995,73 12/05 EURO 9.037.995,73 06/06 EURO 9.037.995,73 12/06 EURO 9.037.995,73 06/07 EURO 9.037.995,73 12/07 EURO 9.037.995,73 06/08 EURO 9.037.995,73 12/08 EURO 9.037.995,73 06/09 EURO 9.037.995,73 12/09 EURO 9.037.995,73 06/10 EURO 9.037.995,73 12/10 EURO 9.037.995,81 180.759.914,68	1.936,270	350.000.000.000	1.936,2700	350.000.000.000
P.P.I. L. 67/88	B.E.I. (CONTR. 4.8385)	1996/2010	15	Bancario in Euro 180.759.914,68 (ex Eurolire 350mld)	libor a tre mesi +15 b.p.	semestrale (15/6-15/12)	06/01 EURO 9.037.995,73 12/01 EURO 9.037.995,73 06/02 EURO 9.037.995,73 12/02 EURO 9.037.995,73 06/03 EURO 9.037.995,73 12/03 EURO 9.037.995,73 06/04 EURO 9.037.995,73	1.936,270	350.000.000.000	1.936,2700	350.000.000.000

Esteri diretti

Leggi autorizzative	Istituto capo-fila del Consorzio di Banche	Anno di emissione	Durata in anni	Tipo di prestito e Importo nominale	Tasso	Pagamento degli interessi	Debito residuo da ammortizzare	Cambio assunz.ne	Controvalore in lire	Cambio del 29.12.2000	Controvalore in lire
							12/04 EURO 9.037.995,73 06/05 EURO 9.037.995,73 12/05 EURO 9.037.995,73 06/06 EURO 9.037.995,73 12/06 EURO 9.037.995,73 06/07 EURO 9.037.995,73 12/07 EURO 9.037.995,73 06/08 EURO 9.037.995,73 12/08 EURO 9.037.995,73 06/09 EURO 9.037.995,73 12/09 EURO 9.037.995,73 06/10 EURO 9.037.995,73 12/10 EURO 9.037.995,81 180.759.914,68				
n.17 del 12/2/81 750.000.000.000 L. 41/86 PIT 250.000.000.000 L.67/88 PPI 286.355.370.620	MORGAN GUARANTY TRUST CO. OF NEW YORK LONDON	1996/2006	10	Emissione titoli Schuldschein DM 1.300.000.000	a tre mesi +0,125%	(22/7-22/10 22/1-22/4)	07/06 DM 1.300.000.000	989,5041312461	1.286.355.370.620	989,9991	1.286.998.830.000
L.67/88 PPI	MORGAN GUARANTY TRUST CO. OF NEW YORK LONDON	1996/2003	7	Emissione titoli Schuldschein DM 200.000.000	libor a tre mesi +0,10%	trimestrale (15/9-15/12 15/3-15/6)	06/03 DM 200.000.000	984,547	196.909.400.000	989,9991	197.999.820.000
P.P.I. L. 407/89 49.206.000.000 Mancati rinnovi L. 415/91 250.794.000.000	B.E.I. (CONTR 4.9296)	1996/2011	15	Bancario in Euro 154.937.069,73 (ex Eurolire 300mld)	libor a tre mesi +15 b.p.	semestrale (15/6-15/12)	06/02 EURO 7.746.853,49 12/02 EURO 7.746.853,49 06/03 EURO 7.746.853,49 12/03 EURO 7.746.853,49 06/04 EURO 7.746.853,49 12/04 EURO 7.746.853,49 06/05 EURO 7.746.853,49 12/05 EURO 7.746.853,49 06/06 EURO 7.746.853,49 12/06 EURO 7.746.853,49 06/07 EURO 7.746.853,49 12/07 EURO 7.746.853,49 06/08 EURO 7.746.853,49 12/08 EURO 7.746.853,49 06/09 EURO 7.746.853,49 12/09 EURO 7.746.853,49 06/10 EURO 7.746.853,49 12/10 EURO 7.746.853,49 06/11 EURO 7.746.853,49 12/11 EURO 7.746.853,42 154.937.069,73	1.936,270	300.000.000.000	1.936,270	300.000.000.000
								TOTALE	6.370.794.800.300	TOTALE	6.907.293.334.720

Riepilogo

Bancari	2.165.000.000.000	2.165.000.000.000
Obbligazionari	4.205.794.800.300	4.742.293.334.720
Totale	*6.370.794.800.300*	*6.907.293.334.720*

Eurofima

N LA SOCIETA' EU

Allegato A

N.Eurofima		Importo nominale	Tasso		Debito residuo	Cambio ass.ne	Controvalore	Cambio 29/12/2000	Controvalore	Erogaz.	Scadenza
1506	frsv	6.750.000,00	4,0000	frsv	1.620.000,00	743,653	1.204.717.860	1271,1857	2.059.320.834	06/1984	06/2004
1692	frsv	17.000.000,00	5,0000	frsv	17.000.000,00	802,339	13.639.763.000	1271,1857	21.610.156.900	02/1986	02/2001
2003	frsv	65.000.000,00	5,0000	frsv	65.000.000,00	863	56.095.000.000	1271,1857	82.627.070.500	01/1989	01/2004
2048	frsv	2.000.000,00	5,5000	frsv	2.000.000,00	813,06	1.626.120.000	1271,1857	2.542.371.400	05/1989	05/2004
2105	frsv	55.000.000,00	6,0000	frsv	55.000.000,00	836,675	46.017.125.000	1271,1857	69.915.213.500	01/1990	01/2002
2121	frsv	50.000.000,00	7,1250	frsv	50.000.000,00	829,865	41.493.250.000	1271,1857	63.559.285.000	03/1990	03/2002
2131	frsv	45.000.000,00	7,2500	frsv	45.000.000,00	865,975	38.968.875.000	1271,1857	57.203.356.500	06/1990	06/2001
2141	yen	1.000.000.000,00	7,1250	yen	1.000.000.000,00	7,891	7.891.000.000	18,1095	18.109.500.000	06/1990	06/2005
2166	frsv	50.000.000,00	7,1250	frsv	50.000.000,00	887,335	44.366.750.000	1271,1857	63.559.285.000	10/1990	10/2002
2193	frsv	100.000.000,00	7,5	frsv	100.000.000,00	888,565	88.856.500.000	1271,1857	127.118.570.000	01/1991	01/2003
2209	frsv	80.000.000,00	6,625	frsv	80.000.000,00	877	70.160.000.000	1271,1857	101.694.856.000	04/1991	04/2003
2213	frsv	20.000.000,00	6,875	frsv	20.000.000,00	877	17.540.000.000	1271,1857	25.423.714.000	04/1991	04/2001
2218	frsv	115.000.000,00	6,75	frsv	115.000.000,00	854,38	98.253.700.000	1271,1857	146.186.355.500	07/1991	07/2001
2230	frsv	70.000.000,00	7,0000	frsv	70.000.000,00	852,79	59.695.300.000	1271,1857	88.982.999.000	12/1991	12/2001
2234	frsv	175.000.000,00	7,24	frsv	175.000.000,00	855,45000	149.703.750.000	1271,1857	222.457.497.500	12/1991	12/2001
2241	frsv	50.000.000,00	7,17	frsv	50.000.000,00	848,765	42.438.250.000	1271,1857	63.559.285.000	01/1992	01/2007
2244	frsv	100.000.000,00	6,75	frsv	100.000.000,00	842,995	84.299.500.000	1271,1857	127.118.570.000	02/1992	02/2004
2259	frsv	135.000.000,00	6,75	frsv	135.000.000,00	811,97	109.615.950.000	1271,1857	171.610.069.500	04/1992	02/2004
2266	ecu	50.000.000,00	8,575	euro	50.000.000,00	1548,32	77.416.000.000	1936,2700	96.813.500.000	06/1992	06/2007
2312	frsv	200.000.000,00	5,0000	frsv	200.000.000,00	1069,71	213.942.000.000	1271,1857	254.237.140.000	08/1993	06/2003
2315	lire	150.000.000.000,00	8,375	itl	150.000.000.000,00	1,00000	150.000.000.000	1,0000	150.000.000.000	10/1993	10/2003
2316	lire	150.000.000.000,00	libor 3m - 0,375 p.b	itl	150.000.000.000,00	1,00000	150.000.000.000	1,0000	150.000.000.000	10/1993	10/2003
2319	frsv	10.800.000,00	5,5	frsv	10.800.000,00	1.094,86000	11.824.488.000	1271,1857	13.728.805.560	11/1993	11/2003
2342	lire	500.000.000.000,00	7,7000	itl	500.000.000.000,00	1,00000	500.000.000.000	1,0000	500.000.000.000	02/1994	02/2004
2351	lire	300.000.000.000,00	libor 6m - 0,21 p.b	itl	300.000.000.000,00	1,00000	300.000.000.000	1,0000	300.000.000.000	06/1994	06/2004
2362	lire	181.500.000.000,00	libor 6m - 0,20 p.b	itl	181.500.000.000,00	1,00000	181.500.000.000	1,0000	181.500.000.000	09/1994	07/2001
2397	frsv	4.050.000,00	4,0000	frsv	4.050.000,00	1360,31	5.509.255.500	1271,1857	5.148.302.085	12/1995	12/2002
2429	frsv	4.050.000,00	3,5000	frsv	4.050.000,00	1154,14	4.674.267.000	1271,1857	5.148.302.085	12/1996	12/2001
2438	lire	500.000.000.000,00	libor 6m - 0,20 p.b	itl	500.000.000.000,00	1,00000	500.000.000.000	1,0000	500.000.000.000	12/1996	08/2006
						TOTALE	**3.066.731.561.360**		**3.611.913.525.864**		

DEBITO RESIDUO DEI PRESTITI BANCARI DOMESTICI AL 31/12/2000

LEGGI AUTORIZZATIVE	ISTITUTO MUTUANTE	DURATA IN ANNI	IMPORTO NOMINALE	TASSO	PAGAMENTO DEGLI INTERESSI	DEBITO RESIDUO	DA	AMMORTIZZARE	CAMBIO DI ASSUNZIONE	CONTROVALORE	CAMBIO	CONTROVALORE
n.503/78 24,2706% (*) lire 242.706.392.355 n.67/88 (rinnovi) 75,7294% lire 757.293.607.645 (*) A carico del Tesoro per le sole quote capitale	Imi '89 multivaluta 1989 2004	15	lire 1.000.000.000.000 utilizzato tutto in lire italiane	media aritmetica - + 0,25% sem.- dell'indice Rendiob e dell'interbancario 3 mesi lettera aumentato di 0,50% per i tiraggi in lire libor + 0,15% per i tiraggi in valuta	semestrale per le lire e le valute 01/04 01/10	15/06/2004	lire	1.000.000.000.000	1,000	1.000.000.000.000	1,000	1.000.000.000.000
n.541/88 (P.P.I.)	Crediop '91 1991 2001	10	Lire 500.000.000.000	libor 6 mesi + 0,69 %	semestrale 30/06 31/12	25/06/2001	lire	500.000.000.000	1,000	500.000.000.000	1,000	500.000.000.000
n.17/81 58,0578% lire 580.577.191.219 n.541/88 - 407/89 (P.P.I.) 41,9422% lire 419.422.808.781	I.M.I. '91 1991 2001	10	Lire 1.000.000.000.000	Media aritmetica RENDISTATO e INTERBANCARIO 3 mesi lettera + 0.50 spread 0.25 sem.	semestrale 31/01 31/07	31/07/2001	lire	1.000.000.000.000	1,000	1.000.000.000.000	1,000	1.000.000.000.000
n.385/1990 (Alta Velocità)	Pool Ist. Fin.: CREDIOP I.M.I. B.INTESA(ex.AMBR VENETO) (exBNAP) Crediop ex S.Paolo CARIPLO Crediop ex BNC 1991 2001	10	Lire 1.550.000.000.000	½ media aritmetica RENDISTATO e Lira Interbancaria 3 mesi lettera + 0.25 p.p.	semestrale 30/06 31/12	20/12/2001 CREDIOP I.M.I. B.AMBROSIANO CREDIOP CARIPLO CREDIOP	lire lire " " " " "	1.550.000.000.000 350.000.000.000 350.000.000.000 350.000.000.000 250.000.000.000 200.000.000.000 50.000.000.000	1,000	1.550.000.000.000	1,000	1.550.000.000.000
								TOTALE		4.050.000.000.000		4.050.000.000.000

"C"

FERROVIE DELLO STATO

Collegio Sindacale

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

AL BILANCIO D'ESERCIZIO 2000

Signori Azionisti,

il bilancio d'esercizio per l'anno 2000, che il Consiglio di Amministrazione sottopone alla Vostra approvazione, evidenzia una perdita di Lire 1.545.111.042.099, che il Consiglio stesso propone di riportare a nuovo e si riassume nei seguenti dati fondamentali:

STATO PATRIMONIALE

ATTIVO		
Immobilizzazioni	L.	80.094.255.854.046
Attivo circolante	L.	10.623.554.784.232
Ratei e risconti	L.	2.180.357.424
Totale attivo	**L.**	**90.719.990.995.702**
PASSIVO		
Patrimonio netto		
Capitale sociale	L.	36.595.863.427.000
Altre riserve	L.	6.150.000.000.000
Perdite portate a nuovo	L.	(2.851.175.968.882)
Perdita dell'esercizio	L.	(1.545.111.042.099)
Totale patrimonio netto	**L.**	**38.349.576.416.019**
Fondi per rischi e oneri	L.	42.192.520.683.831
TFR	L.	2.732.312.337.316

Debiti	L.	7.019.437.210.284
Ratei e risconti	L.	426.144.348.252
Totale passivo	**L.**	**90.719.990.995.702**

I conti d'ordine, di cui la nota integrativa illustra contenuti e variazioni, ammontano a **Lire 79.556.185.041.454.**

CONTO ECONOMICO

Valore della produzione	L.	11.670.496.182.510
Costi della produzione	L.	12.975.310.859.229
Differenza tra valore e costi della produzione	L.	(1.304.814.676.719)
Proventi e oneri finanziari	L.	162.307.957.259
Rettifiche di valore di attività finanziarie	L.	(481.708.026.002)
Proventi e oneri straordinari	L.	282.103.703.363
Risultato ante imposte	L.	(1.342.111.042.099)
Imposte dell'esercizio	L.	(203.000.000.000)
Perdita dell'esercizio	**L.**	**(1.545.111.042.099)**

Il bilancio di esercizio dell'anno 2000, costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico e dalla nota integrativa, è stato redatto secondo le disposizioni di cui agli artt. 2423 e seguenti del Codice Civile, con l'applicazione dei criteri esposti nella nota integrativa stessa.

Il Consiglio di Amministrazione, in ottemperanza alle disposizioni dell'art.2428 Cod. Civ., ha fornito, nella sua relazione sulla gestione, ampie informazioni sull'attività della Società nell'esercizio decorso, che è stato caratterizzato da fatti di notevole rilievo.

Al riguardo, si segnala che l'evento che maggiormente ha connotato l'esercizio è rappresentato dal trasferimento alla controllata Trenitalia S.p.A.

(già I.T.F. S.r.l.) di tutte le attività di trasporto ferroviario a decorrere dal 1° giugno 2000.

A tal fine la Vostra Società ha dapprima affittato alla predetta Trenitalia S.p.A. (dal 1° giugno al 30 novembre) il relativo ramo d'azienda e successivamente gliene ha ceduto la proprietà con effetto dal 1° dicembre, con contratti, rispettivamente, del 30 maggio e del 28 novembre 2000, i cui contenuti sono esposti nella nota integrativa .

In merito va rilevato che dalla vendita del ramo di azienda in questione sono derivate minusvalenze per L. 5.310 miliardi, di cui l'Assemblea della Vostra Società, nella seduta del 15 novembre 2000, ha autorizzato la copertura mediante l'utilizzo, per un importo corrispondente, del "Fondo di ristrutturazione ex lege 448/98".

La nota integrativa – cui sono anche allegati il rendiconto finanziario dell'esercizio ed il prospetto dei prestiti imputati allo Stato ai sensi dell'art. 2, comma 12 della legge 662/96 - riporta tutte le informazioni richieste dall'art. 2427 del Codice Civile ed in particolare: i criteri di valutazione adottati, i movimenti delle immobilizzazioni materiali ed immateriali, l'elenco delle partecipazioni.

La stessa nota specifica, altresì, i motivi che hanno determinato l'aggiunta di speciali voci al bilancio, secondo il disposto dell'art. 2423 ter, 3° comma, Cod.Civ..

Giusta quanto prescritto dal 5° comma dell'art. 2423 ter Cod. Civ., tutte le appostazioni sono state messe a confronto con quelle del bilancio chiuso al 31 dicembre 1999; peraltro va rilevato che il confronto non è significativo, atteso che dal 1° giugno 2000 la Società ha cessato l'esercizio dell'attività di

trasporto.

Per quanto riguarda le nostre funzioni, Vi segnaliamo che i criteri di valutazione applicati sono conformi ai principi contabili contemplati dalle disposizioni precettive del Codice Civile.

Tali criteri sono illustrati nella nota integrativa e corrispondono a quelli dell'esercizio precedente.

I costi di ricerca e sviluppo aventi utilità pluriennale sono stati iscritti nell'attivo dello stato patrimoniale con il nostro consenso e sono ammortizzati entro un periodo non superiore a cinque anni.

Il Collegio rileva inoltre che, come espressamente indicato nella nota integrativa, nessuna deroga è stata esercitata dagli amministratori ai sensi degli artt. 2423 e 2423 bis del Codice Civile.

Nel corso dell'esercizio abbiamo proceduto al controllo sulla tenuta della contabilità, al controllo dell'amministrazione ed alla vigilanza sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo, partecipando alle riunioni dell'Assemblea e del Consiglio di Amministrazione, ed effettuando le verifiche ai sensi dell'art. 2403 del Codice Civile.

In sede di chiusura, inoltre, abbiamo esaminato il bilancio sottopostoci dal Consiglio di Amministrazione anche ai fini della verifica circa la corrispondenza con le risultanze della contabilità regolarmente tenuta.

Il Collegio Sindacale precisa altresì di aver compiuto, con il sistema della campionatura, nel corso dell'esercizio, verifiche periodiche in vari settori aziendali, non mancando di effettuare riscontri sulla contabilità aziendale, anche al fine della verifica circa la sua conformità alla normativa vigente.

Ha altresì proceduto a controlli ed ispezioni, esercitando i poteri previsti

dall'art. 2403 del Codice Civile.

I risultati delle verifiche, delle ispezioni e dei controlli eseguiti con le suddette modalità operative sono stati verbalizzati nel corso di apposite specifiche sedute 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 l'Organo di controllo non ha individuato puntuali e concreti elementi conoscitivi tali da comportare apprezzabili dubbi circa il generale grado di affidabilità del sistema amministrativo-contabile della Società ed il conseguente livello di attendibilità dei dati che da esso rivengono ai fini delle informazioni di bilancio.

Il Collegio dà, inoltre, atto che il 31 maggio scorso si è tenuto con la società di revisione contabile KPMG - cui è stata affidata la revisione contabile su base volontaria del bilancio - un incontro finalizzato al reciproco scambio di informazioni e all'esame propedeutico congiunto di taluni profili gestionali di maggior rilievo interessanti il bilancio 2000.

Anche alla luce di tale incontro, constatato che lo stesso non ha fatto emergere profili di particolare rilievo ai fini delle proprie incombenze, il Collegio ritiene di poter concludere la presente relazione riservandosi di sottoporre ad opportuna valutazione ogni fatto di rilievo di cui dovesse eventualmente acquisire successiva cognizione, doverosamente dandone informazione al competente Organo assembleare.

Signori Azionisti,

in relazione a tutto quanto precede, il Collegio ritiene che il progetto di bilancio, come composto dallo stato patrimoniale, dal conto economico e

dalla nota integrativa, possa ricevere ulteriore corso per essere sottoposto alle positive determinazioni di vostra competenza.

Roma, 6 giugno 2001

IL COLLEGIO SINDACALE

Dr. Mario VINCENTI - (Presidente)

Prof. Dr. Santo ROSACE - (Sindaco effettivo)

Prof. Dr. Umberto BERTINI - (Sindaco effettivo)

"D"

Revisione e organizzazione contabile

KPMG S.p.A.
Via Ettore Petrolini, 2
00197 ROMA RM

Telefono (0197) 809611
Telefax (0197) 8077475

Relazione della società di revisione

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

1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni chiuso al 31 dicembre 2000. La responsabilità della redazione del bilancio compete agli amministratori della Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni. È nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.

2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi e i criteri per la revisione contabile raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi e criteri, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

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 13,1 % e lo 0,4 %, rispettivamente, delle partecipazioni iscritte in bilancio e del totale attivo, è basato anche sulla revisione svolta da tali revisori.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 22 giugno 2000.

3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni al 31 dicembre 2000 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della Società.

4 Esponiamo i seguenti richiami di informativa:

4.1 Come indicato nella nota integrativa, la Società, nell'ambito del processo di riorganizzazione societaria in corso, ha trasferito alla società controllata Trenitalia S.p.A. durante l'esercizio 2000 il ramo d'azienda "Trasporto", inizialmente, con decorrenza 1° giugno 2000, mediante contratto di affitto e successivamente, in data 30 novembre 2000, attraverso cessione a titolo definitivo.

Pertanto, l'attuale attività della società consiste prevalentemente nella gestione dell'infrastruttura ferroviaria in regime di concessione. Al riguardo, con decreto del 31 ottobre 2000 il Ministero dei Trasporti e della Navigazione ha rilasciato nuova concessione, per 60 anni, revocando la precedente che prevedeva anche l'esercizio del servizio di trasporto pubblico.

4.2 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.

Pur nell'evolversi delle prospettive di redditività dell'infrastruttura ferroviaria, gli amministratori, come nel precedente esercizio, non hanno ritenuto sussistessero i presupposti per procedere ad una nuova determinazione, in base a parametri di redditività, dei valori di carico dell'infrastruttura stessa in quanto l'art. 55 della Legge 449/97 subordina tale rideterminazione ad apposita valutazione del ramo d'azienda "Gestione dell'Infrastruttura" che dovrà essere disposta dal Ministero del Tesoro.

In ciò, gli amministratori hanno altresì tenuto conto che, quale necessaria cautela a fronte principalmente dei valori di bilancio dell'infrastruttura nelle more dell'attuazione dell'art. 55 della Legge 449/97 di cui sopra, è stato iscritto in bilancio, ai sensi dell'art. 43 della Legge 448/98, un fondo di ristrutturazione commisurato al valore netto dell'infrastruttura risultante dal bilancio al 31 dicembre 1997, determinato in Lit 50.417 miliardi.

Tale fondo, costituito per Lit 17.792 miliardi al 31 dicembre 1998 e incrementato per Lit 32.625 miliardi nel corso dell'esercizio 1999, è stato utilizzato per Lit 1.743 miliardi nell'esercizio 1998, per Lit 1.887 miliardi nell'esercizio 1999 e per Lit 1.933 milioni nell'esercizio 2000 a copertura degli ammortamenti calcolati negli stessi esercizi sui beni attribuiti al ramo d'azienda "Infrastruttura". Nell'esercizio 2000, tale fondo è stato altresì utilizzato a copertura delle minusvalenze di Lit 5.310 miliardi derivanti dalla cessione del ramo d'azienda "Trasporto" alla controllata Trenitalia S.p.A.. Dopo tali utilizzi, da porsi in relazione alla natura e finalità del fondo stesso ed effettuati previa apposita autorizzazione dell'Assemblea degli Azionisti, il fondo al 31 dicembre 2000 ammonta a Lit 39.544 miliardi.

4.3 Come indicato nella nota integrativa, è tuttora in corso un contenzioso fiscale in materia d'IVA, imposte dirette ed imposta patrimoniale avviato dagli uffici finanziari competenti. Sentiti i consulenti fiscali e confortati da alcune favorevoli decisioni delle Commissioni Tributarie nel frattempo intervenute, gli amministratori, come già nello scorso esercizio, non hanno ritenuto di effettuare stanziamenti al riguardo.

4.4 Come indicato nella relazione sulla gestione, alcuni degli attuali e precedenti rappresentanti della Società e di alcune sue controllate risultano coinvolti in procedimenti giudiziari attualmente in corso. Nella relazione stessa si evidenzia che, con riferimento a tali procedimenti, allo stato non sono emersi elementi che possano far ritenere che la Società ed il Gruppo siano esposti a passività o perdite, né comunque elementi che possano apprezzabilmente interessare la posizione patrimoniale, economica e finanziaria della Società.

4.5 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.

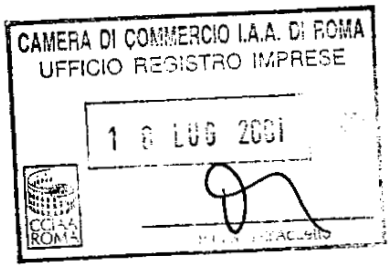
Roma, 20 giugno 2001

KPMG S.p.A.

Stefano Bandini
Socio

"E"

Gruppo Ferrovie dello Stato



Bilancio consolidato al 31 dicembre 2000

- **Relazione sulla gestione**
- **Bilancio al 31 dicembre 2000**

Indice

1. Relazione sulla gestione

A) Informazioni di carattere generale
1 - Condizioni operative e sviluppo dell'attività
2 - Valore della produzione
3 - Costi della produzione
4 - Gestione finanziaria
5 - Investimenti ed opere consegnate nell'esercizio 2000
6 - Aumenti di capitale sociale

B) Informazioni di carattere particolare
1 - Attività di ricerca e sviluppo
2 - Fatti di rilievo avvenuti nel corso dell'esercizio 2000
3 - Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio 2000
4 - Indagini giudiziarie in corso e contenziosi
5 - Evoluzione prevedibile della gestione

2. Bilancio al 31 dicembre 2000

Stato Patrimoniale e Conto Economico
- Stato Patrimoniale attivo
- Stato Patrimoniale passivo
- Conti d'ordine
- Conto Economico

Nota Integrativa
- Sezione 1: Presentazione del bilancio consolidato
- Sezione 2: Forma e contenuto del bilancio consolidato
  - Criteri generali
  - Area di consolidamento
  - Variazioni area di consolidamento
  - Metodi di consolidamento
  - Moneta di conto
  - Bilanci in valuta
  - Criteri di valutazione
- Sezione 3: Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione di gruppo
- Sezione 4: Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni
- Sezione 5: Altre informazioni
- Sezione 6: Eventi successivi

Allegato n. 1 - Elenco delle società consolidate con il metodo integrale
Allegato n. 2 - Elenco delle società consolidate con il metodo del patrimonio netto
Allegato n. 3 - Elenco delle altre partecipazioni in società Controllate e collegate non consolidate
Allegato n. 4 - Mappa di consolidamento al 31 dicembre 2000
Allegato n. 5 – Rendiconto finanziario

Relazione del Collegio Sindacale

Relazione della Società di Revisione

FERROVIE DELLO STATO
SOCIETÀ DI TRASPORTI E SERVIZI PER AZIONI

BILANCIO CONSOLIDATO AL 31 DICEMBRE 2000

RELAZIONE SULLA GESTIONE

FERROVIE DELLO STATO

Società di trasporti e servizi per azioni

Relazione sulla gestione

Bilancio Consolidato al 31 dicembre 2000

Signori Azionisti,

Vi presentiamo il bilancio consolidato al 31 dicembre 2000 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, che ha redatto il presente bilancio, è in carica dal 22 febbraio 2001.

Com'è noto, la predisposizione del bilancio consolidato costituisce momento fondamentale per presentarVi, oltre ai dati quantitativi, anche le strategie del Gruppo ed altri elementi qualitativi della struttura, ancorché, come già rilevato in passato, i valori espressi dalla Capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. (nel seguito Capogruppo) continuano ad assumere carattere di preponderanza rispetto al totale delle società controllate incluse nell'area di consolidamento, ad eccezione di Trenitalia S.p.A., per la quale alcune poste di bilancio rivestono invece carattere di rilievo, a seguito della cessione del ramo d'azienda trasporto, come verrà più ampiamente esposto nel prosieguo della presente relazione.

Il bilancio di Gruppo, redatto in conformità alle norme di legge, chiude l'esercizio con una perdita di 1.334.871 milioni più che dimezzando la perdita del 1999 attestata sui 2.879.948 milioni.

A) INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE

Il 2000 sarà certamente ricordato come un anno di svolta nella storia delle Ferrovie dello Stato.

E' stato, infatti, avviato, e già largamente realizzato, con il trasferimento alla società Trenitalia S.p.A. (già ITF S.p.A.) di tutte le attività afferenti il trasporto ferroviario, il processo di riorganizzazione societaria della Capogruppo – conforme al modello delineato con le Direttive governative del 30 gennaio 1997 e del 18 marzo 1999 ed agli indirizzi del Ministero del Tesoro espressi con lettera del 31 luglio 2000 - volto a favorire la trasformazione delle Ferrovie in un gruppo aziendale moderno, efficiente ed articolato, in grado di fronteggiare le sfide del mercato in ambito europeo, dopo la progressiva liberalizzazione del mercato stesso.

La separazione delle attività di trasporto da quelle di gestione della infrastruttura ferroviaria – realizzata nel solco del processo di divisionalizzazione già attuato negli anni passati - costituisce, dunque, la risposta di FS S.p.A. alle profonde modificazioni dello scenario competitivo ed istituzionale nel settore ferroviario: tale operazione è peraltro coerente con gli obiettivi di risanamento posti a base del Piano d'Impresa 1999-2003.

Trenitalia S.p.A., che incorpora le attività svolte dalle Divisioni Passeggeri, Trasporto Regionale e Cargo, nonché dall'Unità Tecnologie Materiale Rotabile, è stata resa operativa il 1° giugno 2000. Essa ha vissuto una prima fase (giugno-novembre) in regime di affitto del ramo d'azienda trasporto e successivamente – a partire dal 1° dicembre – è divenuta definitiva cessionaria del ramo d'azienda stesso.

Sempre nel corso del 2000 è stata avviata la seconda fase del processo di riorganizzazione societaria destinata a concludersi entro il primo semestre 2001.

L'obiettivo è quello di conseguire un assetto del Gruppo, a regime, articolato su una Holding – interamente controllata dal Tesoro – che a sua volta detenga il pieno controllo delle società operative riguardanti distintamente le attività di trasporto (Trenitalia S.p.A.) e quelle di realizzazione e di gestione dell'infrastruttura.

Tale seconda fase è incentrata sulla scissione parziale, da FS S.p.A., dei rami d'azienda relativi alle attività di Corporate e della Business Unit - Centro Servizi di Gruppo, che verranno incorporati nella Società FS Holding S.r.l., società costituita dalla stessa FS S.p.A. come socio unico in data 15 dicembre 2000.

Contestualmente all'operazione di scissione – deliberata dalle Assemblee della Capogruppo e di FS Holding S.r.l. il 9 aprile 2001 - il Tesoro provvederà ad apportare ad FS Holding S.r.l. la propria partecipazione in FS S.p.A..

Questo passaggio storico è stato inoltre accompagnato da altri due eventi non meno importanti: la liberalizzazione delle attività di trasporto, fortemente voluta dal Ministero dei Trasporti, e l'avvio alla liberalizzazione del trasporto locale. Infatti, entro l'anno 2003, le Regioni dovranno bandire delle apposite gare per il trasporto pubblico locale.

Altro capitolo importante dell'anno 2000 è stato quello della valorizzazione degli asset patrimoniali. A tale proposito si segnala che la Capogruppo, che dispone di una grande quantità di siti idonei all'installazione di antenne ed apparati di telecomunicazione, è stata contattata, durante i primi mesi del 2000, da operatori interessati a partecipare alla gara per il rilascio delle licenze UMTS, in ordine al possibile utilizzo degli immobili ferroviari per l'installazione di tali apparecchiature.

Successivamente la Capogruppo ha esteso tali contatti anche ad altri potenziali bidder della gara UMTS – e cioè a tutti quelli che risultavano non disporre ancora di un network completo per l'installazione di antenne - in modo da creare la massima "tensione competitiva" intorno ai propri asset.

In prima battuta sono state valutate ipotesi di partnership societaria (per effetto delle quali FS avrebbe "apportato" il diritto di uso dei propri siti nei costituendi consorzi) ma si è successivamente optato per una ipotesi di accordo meramente commerciale.

Dai predetti contatti è scaturita un'intesa con la società IPSE 2000 S.p.A. in forza della quale, in data 25 ottobre 2000, la Capogruppo ha ceduto a detta società il diritto di selezionare ed utilizzare 1.500 siti su cui installare antenne ed apparecchiature per la tecnologia UMTS, fino al 31 dicembre 2016. Di detti siti, 225 sono stati individuati nelle maggiori città italiane (Roma, Milano, Genova, Torino, Venezia, Bologna, Firenze, Napoli, Bari e Palermo), su aree che sono nella disponibilità della Capogruppo ed estranee al rapporto con la controllata Grandi Stazioni S.p.A..

L'efficacia del contratto suddetto è stata subordinata all'ottenimento da parte di IPSE 2000 S.p.A. di una delle licenze messe all'asta dal Governo per telefonia UMTS. Detta licenza, che è stata rilasciata dall'Autorità per le Telecomunicazioni in data 10 gennaio 2001, prevede una durata di 15 anni a decorrere dal 1° gennaio 2002 ed è rinnovabile ai sensi del DPR n. 318/97.

Si segnala, inoltre, il significativo impulso allo sviluppo delle attività di valorizzazione scaturito dalle seguenti circostanze:

- la sottoscrizione del contratto, fra la Capogruppo e la propria controllata Metropolis S.p.A., per la valorizzazione del patrimonio immobiliare disponibile di proprietà della Capogruppo;
- la riqualificazione della Stazione Termini di Roma (i cui interventi sono stati realizzati con i contributi "giubilari" della Presidenza del Consiglio dei Ministri), e l'avvio dei lavori di ristrutturazione di altri complessi immobiliari (per un investimento complessivo di 700 miliardi in tre anni) a seguito del contratto stipulato tra la Capogruppo e la controllata Grandi Stazioni S.p.A. che disciplina l'utilizzo dei complessi immobiliari delle 13 maggiori stazioni ferroviarie del Paese;
- la conclusione, nel corso del primo semestre 2000, delle procedure di selezione del partner privato con cui condividere il business della valorizzazione dei complessi di stazione e di infrastrutture nodali di trasporto, e la conseguente operazione di aumento del capitale sociale della stessa società Grandi Stazioni S.p.A., da riservare in sottoscrizione al nuovo socio Schemaventiquattro S.p.A., come meglio illustrato nel prosieguo della presente Relazione.

Va detto, peraltro, che ulteriore impulso alle iniziative è stato dato:

- con l'approvazione, da parte del Consiglio di Amministrazione della Capogruppo del 16 febbraio 2001, del "Progetto Medie Stazioni" destinato a replicare su circa cento stazioni di medie dimensioni quanto già fatto o avviato nelle stazioni più grandi;
- con lo sviluppo del "Progetto Basictel" finalizzato alla realizzazione di quel particolare asset infrastrutturale che è rappresentato dalla rete di elettrodotti di FS, ed il cui avvio risale al 28 dicembre 1999, data di costituzione, da parte della Capogruppo, in qualità di socio unico, della società appunto denominata Basictel S.r.l. (ora Basictel S.p.A., a seguito della trasformazione

deliberata dall'Assemblea Straordinaria della società del 22 maggio 2000). Tale progetto ha preso le mosse dalla dinamica del mercato delle telecomunicazioni in Europa ed in particolare in Italia, indotta, da un lato, dalla spinta impressa dalla liberalizzazione del mercato della telefonia fissa e, dall'altro, dalla forte crescita dei servizi legati ad Internet. In sintesi il progetto prevede che la società Basictel S.p.A. realizzi un network nazionale in fibra ottica (c.d. backbone) utilizzando il supporto fisico offerto da una porzione della rete di trasmissione elettrica di proprietà della Capogruppo (circa 4.000 Km.) e che, a realizzazione avvenuta la stessa Basictel S.p.A. goda del diritto di utilizzo esclusivo del backbone per il periodo residuo fino al 2020, a fronte di un determinato corrispettivo da pagarsi in rate annuali. Elemento di accelerazione nel progetto stesso, è stata la conclusione, nei termini meglio illustrati più avanti, della procedura di selezione, avviata ad aprile 2000, del partner privato con cui condividere il business in questione.

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

Il quadro macroeconomico di riferimento

Secondo le stime formulate dall'ISAE (Istituto Studi Analisi Economica), nel rapporto di previsione di gennaio 2001, dopo la forte accelerazione della prima metà dell'anno, la crescita dell'economia mondiale è notevolmente rallentata nella seconda parte dell'anno 2000 a causa degli aumenti delle quotazioni del greggio e della frenata da parte degli Stati Uniti. Nonostante ciò la crescita dell'economia mondiale nel 2000 è stata particolarmente elevata: il prodotto lordo è aumentato del 4,7%, mentre il commercio mondiale di beni dell'11% circa; bisogna risalire alla metà degli anni ottanta per trovare tassi simili.

L'Unione Monetaria Europea ha beneficiato del consolidamento della domanda interna e la debolezza dell'Euro ha permesso un aumento delle esportazioni: in media d'anno il PIL è aumentato del 3,4% (2,5% nel 1999); tuttavia, i segnali di rallentamento nella crescita hanno iniziato a manifestarsi nell'ultimo trimestre specialmente per effetto dello shock petrolifero.

Come osservato per l'economia internazionale, anche in Italia l'attività economica è sensibilmente rallentata nella seconda metà del 2000 attestandosi su un tasso di crescita dell'1,9% in ragione d'anno (3% nel primo semestre). Pur tuttavia, la crescita su base annua si è rafforzata ed il PIL, in media d'anno, è aumentato del 2,9% (1,4% nel 1999), tasso, questo, significativamente più elevato dei modesti ritmi di sviluppo che avevano caratterizzato gli ultimi anni, ma ancora inferiore alla crescita degli altri partner europei.

I buoni risultati conseguiti in media d'anno dall'economia italiana nel 2000 sono stati determinati dal positivo andamento della domanda interna nelle principali componenti e soprattutto dalla forte crescita delle esportazioni nette. Nel 2000 il contributo della domanda alla crescita del PIL è stato del 2,1%.

Gli investimenti sono cresciuti del 6,4%, mentre i consumi delle famiglie si sono mantenuti su ritmi più contenuti (+2,1%), risentendo anche di un aumento del clima di incertezza tra le famiglie. Il contributo delle esportazioni nette è sensibilmente migliorato. Ciò ha riflesso la notevole crescita delle

esportazioni italiane sui mercati mondiali (+10,7%), in particolare verso i paesi extra UE, grazie anche alla svalutazione dell'Euro. Anche le importazioni sono aumentate ad un ritmo crescente (+9%, mantenendo però una dinamica inferiore a quella delle esportazioni).

Il 2000 è stato un anno decisamente buono per la produzione industriale in Italia; i dati definitivi diffusi dall'ISTAT indicano in media d'anno un aumento del 3,2% che ha interessato, anche se con diversa intensità, tutte e tre le sue componenti: beni finali di investimento (+4,8%), beni intermedi (+3,6%) e beni finali di consumo (+1%). Su base congiunturale la crescita è stata assai elevata nella prima metà dell'anno per poi assestarsi, a partire dall'estate, su tassi più contenuti.

L'inflazione al consumo è rapidamente risalita a giugno 2000, portandosi al 2,7% per poi rimanere sostanzialmente inalterata per tutto il secondo semestre. Nella media annuale, il tasso di inflazione è stato del 2,5%, in sostanziale aumento rispetto al risultato medio del 1999 (+1,7%) e al di sopra dell'obiettivo programmatico del Governo (2,3%). Tuttavia il differenziale di inflazione dell'Italia rispetto all'area dell'Euro, si è progressivamente ridotto.

Per quanto riguarda la finanza pubblica, nel 2000 la discesa del deficit pubblico in rapporto al PIL si è attestata all'1,5%. In progressivo miglioramento, anche se ancora attestato a livelli particolarmente elevati, appare, nel preconsuntivo del 2000, il rapporto debito pubblico/PIL che ha fatto registrare una diminuzione di 3,4 punti percentuali rispetto al 1999 scendendo all'attuale 111,7%.

Profili evolutivi del Gruppo e strategie

Nel corso del 2000, è proseguito il processo di razionalizzazione, semplificazione e focalizzazione sul *core business* ferroviario del portafoglio societario del Gruppo FS, avviato sin dal secondo semestre del 1996, seppur con una evoluzione meno accentuata rispetto gli anni passati.

La realizzazione di tale progetto ha contribuito all'attuale percorso di risanamento economico e finanziario del Gruppo attraverso:

- la riduzione dei costi di struttura;
- la diminuzione delle aree di perdita;
- la liberazione di risorse finanziarie da impiegare in altre aree critiche del Gruppo, ed in particolare da destinarsi alla realizzazione di investimenti per il miglioramento della sicurezza del trasporto ferroviario e per il rafforzamento competitivo del Gruppo stesso.

Nel contempo, il Gruppo FS continua a perseguire obiettivi di valorizzazione dei propri *asset* e dei propri business finalizzati sia al rafforzamento competitivo di alcune attività particolarmente esposte all'aumento della concorrenza, sia alla creazione di valore da porre al servizio del risanamento economico e finanziario del Gruppo.

In tale quadro strategico si inseriscono le attività di riassetto, completate o attivate nell'esercizio, e di valorizzazione di seguito evidenziate.

1.Progetto Grandi Stazioni

Il Progetto Grandi Stazioni è finalizzato alla riqualificazione, alla valorizzazione commerciale ed alla gestione integrata di 13 complessi immobiliari di stazione situati nelle più importanti città italiane; si tratta in particolare delle stazioni di Roma Termini, Milano Centrale, Napoli Centrale, Torino Porta Nuova, Venezia S. Lucia, Venezia Mestre, Genova Brignole, Genova P. Principe, Verona, Bologna, Firenze S.M. Novella, Bari Centrale e Palermo.

L'obiettivo di valorizzazione è stato realizzato attraverso la cessione di una quota del 40% della società assegnataria dei relativi diritti di gestione – Grandi Stazioni S.p.A - ad un partner industriale e finanziario.

In particolare, a conclusione della procedura di sollecitazione pubblica avviata nel novembre del 1998, la Capogruppo in data 1° febbraio 2000 ha aggiudicato alla società Schemaventiquattro S.p.A. (oggi Eurostazioni S.p.A.) – partecipata dai gruppi Benetton, Pirelli e Caltagirone, (ciascuno con il 31.67% del capitale), e dalla SNCF (Ferrovie Francesi, con il 5% del capitale) - la gara per l'acquisto di circa il 40% del capitale di Grandi Stazioni S.p.A.

In relazione a tale acquisto, Schemaventiquattro S.p.A. ha versato nelle casse di Grandi Stazioni circa 406 miliardi (di cui circa 3 miliardi a titolo di aumento di capitale ed i restanti 403 a titolo di sovrapprezzo) destinati a contribuire al finanziamento degli investimenti di riqualificazione ed ammodernamento delle 13 maggiori stazioni italiane attribuite in gestione a Grandi Stazioni S.p.A.

E' da segnalare che, al fine della realizzazione di quanto sopra, in data 20 gennaio 2000 la Capogruppo aveva acquisito da Metropolis S.p.A. l'80% della partecipazione in Grandi Stazioni S.p.A.

L'effettivo ingresso del socio terzo in Grandi Stazioni è intervenuto nel mese di luglio, dopo la stipula, in data 25 maggio 2000, del contratto di cessione e dei connessi patti parasociali e dopo il parere favorevole sull'operazione espresso dall'autorità antitrust europea in data 23 giugno 2000, mediante sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale (comprensivo del sovrapprezzo) deliberato dalla società il 28 luglio 2000. A seguito di tale operazione, formalizzata nel mese di settembre, la partecipazione in Grandi Stazioni S.p.A. della Capogruppo e di Metropolis S.p.A. passa, rispettivamente, al 47.99% e all'11.99%.

2. Progetto Basictel

Si tratta, come già detto nelle "Informazioni di carattere generale" della presente Relazione, di un progetto finalizzato alla valorizzazione di quel particolare *asset* infrastrutturale che è la rete di elettrodotti della Capogruppo.

L'obiettivo di valorizzazione è stato realizzato attraverso la cessione di una quota di maggioranza (60%) della società Basictel S.p.A. ad un *partner* prescelto attraverso procedura di selezione pubblica, avviata ad aprile 2000.

Le società o i raggruppamenti che hanno inizialmente manifestato il proprio interesse sono stati ben 41.

Il numero dei candidati è stato successivamente ristretto ad una rosa di 5 soggetti, in esito ad un primo processo selettivo che ha tenuto conto tanto del *business model* e del piano industriale proposti dai potenziali *partner* quanto dei valori da essi attribuiti – su base *stand alone* - alla società.

Tra i suddetti 5 candidati, la Capogruppo ha scelto di aggiudicare la gara alla società Albacom S.p.A..

La somma offerta da Albacom S.p.A. per l'acquisto dei diritti di opzione ad aumentare il capitale di Basictel S.p.A. da 5.098.000 €. a 12.745.000 €. (così da acquisire il 60% della società) è stato di 222 miliardi di lire.

La sigla dell'accordo è avvenuta in data 19 ottobre 2000 ed il giudizio favorevole dell'Antitrust – cui tutta l'operazione era condizionata - è stato espresso in data 29 dicembre 2000. Nel gennaio 2001 si è perfezionata la cessione con l'incasso dell'80% del prezzo pattuito per l'alienazione dei diritti di opzione (il restante 20% verrà pagato al completamento delle operazioni di posa della fibra ottica).

3. Partecipazioni dirette di FS

- In data 29 febbraio 2000 l'Assemblea Straordinaria della società ITF S.r.l. ha deliberato la trasformazione della stessa in S.p.A.
- In data 7 aprile 2000 è stata costituita la S.EL.F. – Società Elettrica Ferroviaria S.r.l., avente per oggetto il trasporto, la trasmissione di energia elettrica sulla rete di proprietà di FS S.p.A. e la valorizzazione delle reti di trasmissione di energia elettrica.
- In data 12 aprile 2000 sono state acquistate da CREDIOP S.p.A. le azioni da questa detenute nella Italferr S.p.A.. A seguito di tale operazione la Capogruppo detiene il 98,50% della società.
- In data 20 giugno 2000 è stato omologato il verbale dell'Assemblea Straordinaria della ITF S.p.A., che ha deliberato la modifica della denominazione sociale in Trenitalia S.p.A.
- In data 18 ottobre 2000 è stata costituita la FS Lab S.r.l., avente per oggetto lo sviluppo e l'esercizio di servizi di tipo Internet e di commercio elettronico.
- In data 30 novembre 2000, con la cessione del ramo d'azienda trasporto dalla Capogruppo alla società Trenitalia S.p.A., sono state cedute le seguenti partecipazioni in società controllate e collegate, già concesse in usufrutto, a seguito del contratto d'affitto, dal 1° giugno 2000:
  - FS Cargo S.p.A
  - Passaggi S.p.A.
  - Cisalpino A.G.
  - Sve Rail Italia A.B.
  - Itef S.p.A.
  - Artesia Sas
- In data 15 dicembre 2000 è stata costituita la Ferrovie dello Stato Holding S.r.l., avente per oggetto la realizzazione e la gestione di reti di infrastruttura per il trasporto ferroviario, lo svolgimento dell'attività di trasporto, prevalentemente su rotaia, di merci e di persone, nonché lo svolgimento di ogni altra attività strumentale, complementare e connessa a quelle suddette, direttamente o indirettamente.

4. Gruppo Trenitalia

- In data 5 maggio 2000 l'Assemblea Straordinaria della Serfer S.r.l. ha deliberato la ricostituzione del capitale sociale, a seguito dell'abbattimento per copertura perdite, interamente sottoscritto da FS Cargo S.p.A., che ha così acquisito il 100% della partecipazione.
- In data 10 maggio 2000 l'Assemblea Straordinaria della Omniacargo S.r.l. ha deliberato la messa in liquidazione della società.
- In data 18 luglio 2000 la FS Cargo S.p.A. ha acquistato dal socio di minoranza le azioni della Ecolog S.p.A. (già Stifes S.p.A.), acquisendo il 100 % della partecipazione.
- In data 26 luglio 2000 è stata costituita la società Metronapoli S.p.A., partecipata da Trenitalia S.p.A. al 38%, avente per oggetto la gestione e l'esercizio delle linee metropolitane e funicolari esistenti in Napoli.
- In data 10 agosto 2000 l'Assemblea Straordinaria della Servizi Ferroviari Portuali – Ferport S.r.l. ha deliberato la ricostituzione del capitale sociale, a seguito dell'abbattimento per copertura delle perdite, interamente sottoscritto dalla Serfer S.r.l., che ha così acquisito il 100% della partecipazione.
- In data 6 ottobre 2000 l'Assemblea Straordinaria della Chemoil Logistica S.r.l. ha deliberato la variazione della denominazione sociale in Cargo Chemical S.r.l. e l'aumento del capitale sociale; di tale aumento FS Cargo ha sottoscritto il 95%.
- In data 14 dicembre 2000 il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo ha condiviso l'operazione di dismissione da parte di Trenitalia S.p.A. della partecipazione in Itef S.p.A., avvenuta nei primi mesi dell'esercizio 2001
- In data 22 dicembre 2000 è stata effettuata la fusione per incorporazione della S.I.T. S.r.l. in FS Cargo S.p.A., con efficacia dal 31 dicembre 2000.

5. Gruppo Metropolis

- In data 28 dicembre 2000 Metropolis S.p.A ha ceduto l'intero pacchetto azionario detenuto nella società Proger S.p.A. a Beni Stabili S.p.A..
- La partecipazione di Metropolis S.p.A. in Grandi Stazioni S.p.A. passa dal 100% all'11,99%, come già descritto al punto 1.

6. Gruppo Sogin

- In data 17 febbraio 2000 è stata costituita la società Ati Rom S.r.l., partecipata dalla società Sita S.p.A. al 30%.
- In data 2 maggio 2000 l'Assemblea Straordinaria della New Siamic Express S.r.l. ha deliberato la variazione della denominazione sociale in Sita Viaggi S.r.l., l'abbattimento del capitale sociale a copertura perdite e la ricostituzione dello stesso. La società Sita S.p.A. ha sottoscritto tale aumento passando dal 30% al 97%.
- In data 27 novembre 2000 è stata liquidata la società Sita Rom partecipata di Sita S.p.A.

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 operano la Capogruppo e Trenitalia S.p.A.

Il settore dei trasporti ha evidenziato nel 2000 una crescita generalizzata della mobilità complessiva ad un ritmo più sostenuto di quello dell'anno precedente, sia nel comparto viaggiatori che in quello delle merci. In particolare, per quanto riguarda il settore autostradale, l'AISCAT ha rilevato nel comparto viaggiatori un aumento delle percorrenze dei veicoli leggeri del 2,6% (2,9% nel 1999), mentre, nel settore merci, un aumento delle percorrenze dei veicoli pesanti del 5,6% (quasi un punto percentuale in più rispetto al 1999).

Il traffico aereo, secondo i dati comunicati dall'ASSAEROPORTI, ha evidenziato tassi di crescita molto sostenuti, nell'ordine dell'11,9% per quanto riguarda il numero dei viaggiatori e del 6,8% per quanto riguarda le tonnellate trasportate rispetto all'anno precedente.

Il traffico marittimo infine, secondo le indicazioni fornite dall'ASSOPORTI, ha rilevato una crescita dei volumi del traffico viaggiatori e merci nella gran parte dei porti italiani.

Anche per la Capogruppo e per Trenitalia S.p.A. le performance di mercato sono state particolarmente brillanti.

Si precisa che, nel prosieguo, vengono esposti i risultati raggiunti, evidenziando il periodo di gestione del traffico della Capogruppo (primi cinque mesi) e quello di Trenitalia S.p.A. (ultimi sette mesi).

Per quanto riguarda il traffico passeggeri, dopo un triennio di risultati non brillanti, nel 2000 il numero complessivo dei viaggiatori km trasportati è ritornato a crescere (0,8%) passando da 43,4 miliardi nel 1999 a 43,7 miliardi nel 2000.

La crescita registrata dai viaggiatori km ha risentito di una lieve flessione dello 0,1%, maturata nei primi 5 mesi del 2000 e di un aumento dell'1,3% conseguito nei restanti 7 mesi dell'anno. Nel complesso la percorrenza media di un viaggiatore nel 2000 si è leggermente ridotta, scendendo da 94 km nel 1999 a 92 km.

I viaggiatori per il secondo anno consecutivo hanno fatto registrare nel complesso un aumento del 2,7% annuo passando da 461,8 milioni nel 1999 a 474,1 milioni nel 2000. La crescita dei primi cinque mesi è stata più sostenuta di quella dei restanti sette mesi (rispettivamente del 2,8% e del 2,5%).

Per quanto riguarda il comparto merci, le tonnellate complessivamente trasportate per conto dei clienti, con 87,7 milioni (+6,7% sul 1999), hanno segnato il massimo storico; nei primi cinque mesi dell'anno le tonnellate trasportate, sospinte da un favorevole andamento della congiuntura, sono aumentate del 10,5%. La crescita è poi diminuita nei sette mesi successivi attestandosi al 4,1% a seguito del rallentamento dell'attività economica registrato nella seconda parte dell'anno.

Le tonnellate km del 2000 sono state pari a 25.019 milioni (+5,2%) ed hanno sfiorato il livello record di 25.228 milioni raggiunto nel 1997.

Anche questa variabile ha risentito dell'andamento della congiuntura economica per cui lo sviluppo è stato più forte nel periodo gennaio-maggio (+8,2%) che non in quello successivo (+2,9%). La percorrenza media di una tonnellata, anche nell'anno 2000, ha registrato una diminuzione attestandosi a 285 km (1,5% sul 1999).

Andamento della gestione nei settori in cui operano la Capogruppo e Trenitalia S.p.A.

Il prodotto globale venduto, espresso dalla somma dei Viaggiatori km e delle Tonnellate km, è stato di 68,8 miliardi di Unità di Traffico (UT) con un incremento del 2,4% rispetto all'esercizio precedente.

Per quanto riguarda i viaggiatori km, che rappresentano circa i due terzi della domanda complessiva espressa in Unità di Traffico, le due componenti della domanda, quella della lunga e media percorrenza e quella del trasporto regionale, hanno evidenziato nel corso dell'anno andamenti differenziati.

Per quanto riguarda la media e lunga percorrenza, le buone performance ottenute da giugno a dicembre (+1,6%) hanno bilanciato la perdita di domanda accusata nei primi cinque mesi dell'anno (-2,5%). Per il trasporto regionale, invece, per il secondo anno consecutivo la chiusura annuale è stata in crescita (+1,7%); la crescita comunque è stata più sensibile nella prima parte dell'anno (+2,6%) che non nei restanti sette mesi (+1,1%).

Traffico passeggeri

I viaggiatori km trasportati nel corso del 2000 sono stati 43.769 milioni, di cui 17.664 milioni nei primi cinque mesi dell'anno, senza sostanziali variazioni rispetto ai livelli raggiunti l'anno precedente, e 26.105 milioni negli ultimi sette mesi, con una crescita dell'1,3% rispetto all'analogo periodo del 1999.

L'aumento del traffico ha interessato sia la Divisione Passeggeri che la Divisione Trasporto Regionale, tuttavia l'entità della crescita, come sopra evidenziato, è stata diversa. In valore assoluto, i viaggiatori km trasportati dalla Divisione Passeggeri sono stati 9.176 milioni nei primi cinque mesi dell'anno e 14.634 milioni nel periodo giugno-dicembre 2000, mentre per la Divisione Trasporto Regionale i volumi di traffico sono stati di 8.471 milioni di viaggiatori km nei primi cinque mesi del 2000 e di 11.471 di viaggiatori km nei successivi sette mesi.

Nei primi cinque mesi dell'anno i viaggiatori trasportati sono stati 198,5 milioni, di cui 34,3 milioni dalla Divisione Passeggeri e 164,2 milioni dalla Divisione Trasporto Regionale; nei successivi sette mesi sono stati 275,6 milioni, di cui 54,3 milioni hanno interessato la Divisione Passeggeri e 221,3 milioni la Divisione Trasporto Regionale. A fine anno, quindi, i viaggiatori trasportati nel complesso sono stati 474,1 milioni, di cui 88,6 milioni dalla Divisione Passeggeri e 385,5 milioni dalla Divisione Trasporto Regionale.

L'offerta complessiva del traffico passeggeri, espressa sia in termini di treni km viaggiatori che di posti km, è stata nel periodo gennaio-maggio di 103,6 milioni di treni km viaggiatori e di 45.271 milioni di posti km, mentre nel periodo giugno-dicembre è stata di 148,3 milioni di treni km viaggiatori e di 64.512 milioni di posti km. All'interno delle due Divisioni le dinamiche evolutive dell'offerta sono state differenziate ed a volte contrapposte. Per quanto riguarda l'offerta, rispetto agli analoghi periodi del 1999, quella espressa in treni km dalla Divisione Passeggeri ha mostrato una flessione del 2,8% nel periodo gennaio-maggio e un lieve aumento dello 0,7% nel periodo giugno-dicembre, a fronte di una crescita ben più rilevante dell'1,6% nel periodo gennaio-maggio e del 2,1% nel periodo giugno-settembre di quella del Divisione Trasporto Regionale. Mentre per l'offerta di posti km la Divisione Passeggeri ha evidenziato una flessione del 3,6% nei primi cinque mesi dell'anno e

dell'1,3% nei successivi sette mesi, a fronte di un aumento rispettivamente dello 0,5 e dell'1,9% nell'offerta del traffico regionale.

Nel corso del 2000 il load factor complessivo dei treni viaggiatori è stato di circa il 55% per i treni di media e lunga percorrenza e del 30% circa per i treni regionali. Questo aspetto ha evidenziato l'interesse sociale del trasporto regionale che ha imposto, in alcune fasce orarie, l'effettuazione di treni di interesse "locale", anche laddove la domanda è stata scarsa, per garantire un soddisfacente livello di servizio pubblico.

Per quanto riguarda invece le singole tipologie di prodotto treno, il 2000 ha visto confermarsi e consolidarsi il buon andamento del traffico Eurostar, che in termini di viaggiatori Km è cresciuto, rispetto agli analoghi periodi dell'esercizio precedente, di 1.963 milioni (+16,1%) nel periodo gennaio-maggio e di 2.773 milioni (+12,6%) nel periodo giugno-settembre. Le performance del traffico Eurostar sono state particolarmente significative in quanto ottenute solo con un leggero adeguamento dell'offerta, che, nel corso del 2000, è aumentata solo dell'1,2% nei posti km e dell'1,2% nei treni km.

Nel segmento dei treni Intercity giorno, i risultati del 2000 mostrano una netta positiva inversione di tendenza rispetto all'anno precedente; infatti, i viaggiatori km su tali treni sono cresciuti dell'1,4% nei primi cinque mesi e dell'1,3% nei restanti sette mesi.

Il "prodotto notte", per contro, ha continuato ad evidenziare perdite di domanda consistenti (8% nel 2000 sul 1999). Occorre tuttavia evidenziare che, dal mese di giugno del 2000, questo settore sta registrando notevoli progressi, riducendo sensibilmente, mese dopo mese, le perdite di traffico tanto che, rispetto alla flessione del 13% registrata nei primi cinque mesi, si è passati ad una flessione del 4,5%. Ciò è stato possibile grazie al riposizionamento strategico del settore, finalizzato ad un sostanziale risanamento economico, attraverso una riduzione complessiva dei volumi di offerta ed al contemporaneo innalzamento della qualità del servizio.

Traffico merci

Nel corso dell'anno 2000, la crescita del traffico merci è stata molto sostenuta nei primi cinque mesi e più graduale nei restanti sette mesi, anche in relazione al rallentamento della crescita economica manifestatasi subito dopo i mesi estivi.

Nel complesso, per l'intero anno 2000, il traffico merci ha raggiunto volumi positivi, segnando livelli record nelle tonnellate trasportate e sfiorando il massimo livello già toccato nel 1997 per le tonnellate km.

Nei primi cinque mesi del 2000 le tonnellate trasportate sono state 37,4 milioni, mentre nel periodo giugno-dicembre 2000 hanno superato i 50 milioni, con un aumento del 10,5% e del 3,8% rispetto agli stessi periodi del 1999.

Un ruolo determinante nella crescita delle tonnellate è stato svolto dal traffico combinato che, con 37,5 milioni di tonnellate, ha rappresentato il 42,7% del traffico complessivo e che ha fatto registrare una performance in crescita del 13,1% nei primi cinque mesi dell'anno e del 7,4% nei successivi cinque mesi rispetto agli stessi periodi del 1999. Anche la domanda internazionale ha evidenziato buoni sviluppi, con aumenti leggermente superiori alla crescita complessiva.

Anche per quanto riguarda le tonnellate km si sono avuti risultati positivi, ma con aumenti leggermente più contenuti rispetto alla crescita delle tonnellate. I valori cumulati del traffico sono stati di 10,6 milioni nei primi cinque mesi e di 14,4 milioni nei mesi successivi, pari al +8,2% e al +2,9% rispetto agli stessi periodi dell'esercizio precedente.

Per le tonnellate km sia il traffico combinato che quello internazionale hanno evidenziato una crescita leggermente inferiore a quella complessiva, con aumenti rispettivamente del 7,8% e del 7,4% nei primi cinque mesi e del 2,8% e del 2,7% nei mesi successivi, a tutto vantaggio quindi del traffico nazionale e della modalità tradizionale.

La percorrenza media di una tonnellata è stata di 284 km nel periodo gennaio-maggio e di 286 km nel periodo giugno-dicembre 2000; è da notare come ormai dal 1997 (304 km) la percorrenza media di una tonnellata sia andata costantemente diminuendo. Più sensibile invece è stato il calo della percorrenza media dei traffici internazionali che è scesa nella media dei primi cinque mesi a 234 km e nei successivi sette mesi dell'anno 2000 a 230 km, concentrando, in tal modo, sempre nelle regioni del Nord Italia l'interscambio con i Paesi esteri.

Risorse umane del Gruppo

Al 31 dicembre 2000 la consistenza del personale è risultata di 111.621 unità (4.365 unità in meno rispetto al 31 dicembre 1999), mentre la consistenza media annua è stata di 114.373 unità (118.084 nel 1999).

Con specifico riferimento alla Capogruppo e a Trenitalia S.p.A., si evidenzia che, anche nell'esercizio in esame, è proseguita l'opera di contenimento degli organici. Infatti, sulla base degli accordi con le parti sindacali intervenuti negli anni 1998 e 1999, si è dato esito alle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro presentate dal personale inidoneo e dal personale utilizzato in attività amministrative e tecnico-specialistiche, individuato come eccedentario.

Inoltre, nell'ambito della gestione delle risorse umane, si è dato ulteriore corso all'attuazione dei progetti di incremento della produttività del personale, anche attraverso il riequilibrio professionale, secondo quanto previsto dal C.C.N.L. - scaduto ormai dal 31 dicembre 1999 e non ancora rinnovato - per la gestione delle eccedenze verso strutture/processi/attività, risultati in carenza.

E' opportuno mettere in evidenza che, in attuazione della legge n. 488 del 23 dicembre 1999 (Finanziaria 2000), il Fondo Pensioni FS, a partire dal 1° aprile 2000, è stato soppresso ed, a decorrere dalla stessa data, è stato istituito presso l'INPS un apposito Fondo Speciale al quale è stato iscritto obbligatoriamente tutto il personale dipendente dalla Capogruppo a tale data. La stessa legge ha previsto, ai fini dello svolgimento dei compiti di gestione del Fondo Speciale summenzionato, il trasferimento all'INPS di un contingente massimo di 250 unità, entro il termine di due anni. Nell'anno 2000 sono state trasferite all'INPS n. 203 unità di personale.

Viene qui di seguito rappresentata l'evoluzione e la ripartizione degli organici, nell'ambito della Capogruppo, in conseguenza del processo di societarizzazione:

- consistenza del personale della Capogruppo al 31 dicembre 2000 pari a n. 44.937 unità contro le 112.018 unità al 31 dicembre 1999;

- consistenza del personale della società Trenitalia S.p.A. al 31 dicembre 2000, comprendente l'ex personale della Capogruppo transitato con decorrenza 1° giugno 2000 in occasione della descritta operazione di affitto del ramo d'azienda, pari a n. 61.231 unità.

A seguito dei provvedimenti sopra esposti, nonché delle scadenze programmate dalla riforma pensionistica, dei licenziamenti, delle dimissioni, delle scadenze dei Contratti di Formazione Lavoro e di altre cause, la fuoriuscita di personale ha interessato n. 5.419 unità per la Capogruppo (di cui 1.382 trasferiti ad altre società del Gruppo) e n. 2.505 unità per la società Trenitalia S.p.A..

La sicurezza nell'esercizio ferroviario

La sicurezza nell'esercizio ferroviario ha costituito sempre un obiettivo fondamentale, ed è figurata sempre al primo posto tra le strategie della Capogruppo. In quest'ottica, il perseguimento di più elevati standard rappresenta per la Capogruppo un impegno specifico inderogabile.

In particolare nel 2000 è stato portato a termine, sia da parte della Capogruppo che di Trenitalia S.p.A, per la parte di obiettivi assegnati alla sua responsabilità, il Piano triennale per la sicurezza, avviato nel 1998. Il lavoro svolto nel triennio ha riguardato tutti i settori: il potenziamento dell'infrastruttura, la messa in atto di nuove procedure, l'organizzazione del lavoro, il rinnovo del materiale rotabile, la formazione del personale (in primo luogo dei macchinisti), la sperimentazione degli apparati e dei sistemi, le adozioni di nuovi dispositivi.

Alla base del Piano triennale, appena archiviato, c'è la convinzione che solo ad un progetto organico e di lungo orizzonte temporale, incardinato in fasi caratterizzate da risultati progressivi e misurabili, possa essere affidato il miglioramento di quegli standard di sicurezza che tradizionalmente rappresentano per la Capogruppo un vantaggio competitivo ed un elemento di eccellenza su scala europea.

L'anno 2000, con la trasformazione organizzativa della Capogruppo, ha contribuito a definire e diffondere, con il concorso di tutte le strutture aziendali, il nuovo quadro procedurale e operativo in materia di sicurezza dell'esercizio, del lavoro e dell'ambiente.

Anche la società Trenitalia S.p.A. ha dedicato notevoli energie a questo settore.

In particolare, nel rispetto del Decreto Legge 4/2000 riguardante la nomina dei consulenti per la sicurezza del trasporto merci pericolose, ha nominato dipendenti della stessa società particolarmente capaci, per i quali sono stati svolti i necessari corsi formativi, in previsione dell'acquisizione dei relativi certificati di abilitazione.

Ha inoltre proseguito l'attività per l'adeguamento alle norme vigenti degli scali merci terminali; sono poi state intraprese le prime iniziative per l'adozione dello S.Q.A.S. (Software Quality Assurance System) da parte delle strutture di produzione della Divisione Cargo. La società ha inoltre predisposto un proprio Piano di Sicurezza per il 2001, strutturato secondo le linee guida triennali dell'Amministratore Delegato della Capogruppo.

Dall'analisi e dalle verifiche realizzate, è comunque emerso, per la Capogruppo e per Trenitalia S.p.A., un buon livello generale della sicurezza che spesso è risultato essere superiore a quello di altre importanti reti ferroviarie europee.

Nel 2000, il numero degli incidenti "tipici", quelli cioè direttamente connessi alla circolazione dei treni (deragliamenti, scontri, incendi, investimenti ai passaggi a livello), è ancora diminuito, passando dai 100 incidenti del 1999 ai 95 incidenti nel 2000, confermando il trend positivo registrato nell'ultimo quinquennio, periodo nel quale il totale dei sinistri si è quasi dimezzato.

Tali dati confermano che il sistema ferroviario resta comunque il mezzo più sicuro tra le diverse modalità di trasporto.

Per quanto riguarda il numero delle persone coinvolte in tali incidenti, il dato del 2000 in termini di vite umane ha raggiunto i minimi storici.

L'indicatore di sicurezza, misurato in numero di incidenti "tipici" per milione di treni-km effettuati (0,28 nel 2000 contro 0,30 nel 1999), ha confermato l'andamento del trend positivo degli ultimi anni e colloca la Capogruppo e Trenitalia S.p.A. ai più alti standard di sicurezza.

Secondo gli ultimi dati disponibili riferiti alle altre reti, limitatamente al 1999, il numero di incidenti "tipici" per milione di treni-km è stato di 0,42 per la RENFE (Ferrovie spagnole), di 0,59 per la SNCF (Ferrovie francesi) e di 0,47 per la CCFF (Ferrovie svizzere).

L'infrastruttura

La lunghezza della rete esercitata dalla Capogruppo, nel suo complesso, alla fine dell'anno 2000, è risultata di 16.178 km, con un incremento di 86 km sull'estesa del 1999, al netto delle dismissioni per un totale di 7 km, riguardanti un tratto di linea del compartimento di Roma.

Nel 2000 sono stati riaperti all'esercizio, previo ammodernamento, 82 km di linea e queste riaperture hanno interessato il compartimento di Torino (tratta Chivasso-Cocconato di 23 km), il compartimento di Venezia (linea Treviso-Portogruaro di km 53) ed il compartimento di Roma (tratta Roma San Pietro–Monte Mario). Per contro, le attivazioni di nuove linee sono state veramente marginali (4 km).

E' proseguito inoltre il miglioramento tecnologico dell'infrastruttura ed il rafforzamento delle sue caratteristiche tecniche con la realizzazione di 23 km di raddoppi e 63 km di nuove elettrificazioni.

A fine anno la rete elettrificata ammonta a 10.724 km pari al 66,3% sul totale, mentre quella a doppio binario interessa 6.236 km, che rappresentano il 35,8% della rete complessiva. Le stesse percentuali riferite all'anno 1985, risultavano essere rispettivamente del 55,2% e del 33,8%.

Le linee attrezzate con il sistema di blocco automatico alla fine dell'esercizio 2000 ammontano a 5.460 km con un aumento di 218 km rispetto all'anno precedente; attualmente tali linee, che costituiscono il sistema portante ferroviario, rappresentano il 33,8% del totale.

La concentrazione del traffico sulla rete FS si mantiene sempre ad alti livelli; al riguardo si evidenzia che il 50% della rete assorbe il 94% delle Unità di Traffico complessive e circa l'83% dei treni km effettuati.

La qualità del servizio

Il 5 ottobre 2000 la Capogruppo ha presentato la "Carta di Servizi", uno strumento, previsto da un Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 30 dicembre 1998, attraverso cui le aziende di servizio sono chiamate a regolare il rapporto con la loro clientela, valido per tutto il Gruppo FS, articolato in un sistema di impegni precisi e misurabili, riguardanti tutti gli aspetti del servizio e tutti i segmenti dell'offerta.

La "Carta dei Servizi" del Gruppo FS ha una configurazione modulare, congruente con un percorso di rinnovamento organizzativo costruito in questi anni ed è funzionale alle trasformazioni finora realizzate.

Articolata in cinque sezioni tematiche, la suddetta "Carta" definisce e descrive per ognuna di esse una serie di impegni specifici riguardanti, in particolare, gli aspetti di "sistema" (cioè quelli "trasversali" all'intero Gruppo), i servizi di trasporto passeggeri a lunga e media percorrenza, i servizi di trasporto passeggeri su scala locale/regionale, i servizi nelle stazioni e la sicurezza del viaggio, ed infine i servizi nelle grandi stazioni.

Sulla base di quelli che sono i "fattori della qualità" - che la "Carta" individua e descrive traducendo gli indirizzi generali provenienti dalle fonti istituzionali - per ognuna delle cinque sezioni tematiche vengono individuati una serie di "indicatori della qualità erogata", attraverso cui viene identificato il valore di prestazione che il Gruppo si impegna a conseguire e su cui è costruito un sistema di monitoraggio della "qualità percepita" attraverso il conseguimento attivo della clientela.

In tal modo si instaura un rapporto leale e trasparente con il consumatore e si avvia concretamente il terreno di verifica della politica di "customer satisfaction" verso cui la nuova azienda, in tutte le sue componenti, è interamente orientata, a partire dalla sua riorganizzazione.

Per quanto attiene la puntualità dei treni viaggiatori nel corso del 2000 si sono registrati generalizzati miglioramenti rispetto all'anno precedente, ritornando ai valori del 1995-1996, i più elevati del decennio passato.

Nel segmento della media-lunga percorrenza la percentuale dei treni arrivati a destino puntuali o comunque con un ritardo non superiore ai 5 minuti è salita di 5 punti percentuali passando dal 68% del 1999 al 73% del 2000; in questo specifico segmento tutti i valori mensili del 2000 presentano performance migliorative rispetto agli analoghi dati mensili dell'anno precedente. Un miglioramento più limitato ha, invece, riguardato la percentuale dei treni arrivati a destinazione con un ritardo compreso entro i 15 minuti che è passata dall'86% all'87%.

Per i treni del segmento relativo al trasporto regionale, la percentuale degli arrivi entro i 5 minuti è lievemente migliorata passando dall'85% all'86%; in questo comparto l'analisi mensile ha rilevato un lieve scadimento della puntualità dei treni nei primi 5 mesi dell'anno mentre si è manifestata una netta ripresa negli ultimi sette mesi.

Stazionaria invece, in media d'anno, si è rilevata la puntualità dei treni arrivati a destino con un ritardo compreso entro i 15 minuti (96%).

Informazioni riguardanti le altre entità operanti nel Gruppo

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

Settore logistica integrata (Gruppo TRENITALIA)

TRENITALIA S.p.A. è la società di trasporto del Gruppo. La sua missione è quella di assicurare il trasporto ferroviario passeggeri a media e lunga percorrenza, metropolitano e regionale, nonché di assicurare il trasporto merci.

Nel periodo intercorso tra il 1° gennaio ed il 31 maggio 2000 la società, allora Italiana Trasporti Ferroviari S.r.l., costituita il 12 novembre 1997 allo scopo di predisporre il veicolo societario necessario all'attuazione del processo di articolazione societaria della Capogruppo, non ha sviluppato attività di rilievo.

Il 30 maggio, la società e la Capogruppo hanno sottoscritto il contratto di affitto dell'Azienda Trasporto, avente per oggetto i beni strumentali di "proprietà" delle Divisioni Trasporto (Passeggeri, Trasporto Regionale e Cargo) e dell'Unità Tecnologie Materiale Rotabile.

Il contratto di affitto si è poi sciolto per mutuo consenso delle parti, in occasione della stipula del contratto di compravendita della stessa Azienda. In data 28 novembre 2000, infatti, con efficacia dal 30 novembre 2000, ore 23.59, è stata perfezionata tra la Capogruppo e Trenitalia S.p.A. la cessione dell'"Azienda Trasporto".

Il ramo d'azienda oggetto della compravendita è stato sottoposto a perizia basata sulla situazione patrimoniale alla data di decorrenza dell'affitto (31 maggio 2000).

Il prezzo di compravendita della suddetta Azienda si è basato sulla valutazione peritale al 31 maggio 2000 del ramo ceduto, aggiornato al 30 novembre 2000 con le variazioni patrimoniali intervenute nel periodo.

La perizia ha portato alla determinazione di un valore del ramo d'azienda inferiore di 5.310.000 milioni rispetto al patrimonio netto contabile del ramo stesso.

Considerando tale patrimonio netto contabile sostanzialmente rappresentativo del valore corrente degli elementi patrimoniali che lo componevano, tale differenza (definita "badwill") è stata dal perito riferita ai risultati economici negativi, o, comunque, inferiori al tasso di rendimento normale, quali sono previsti dal piano d'Impresa 1999-2003.

A parere del perito, tali risultati economici sono da imputarsi alla ridotta capacità reddituale dell'esistente parco rotabili, pesantemente condizionata da larga parte di esso, oltre che all'eccessiva

onerosità della gestione che potrà essere rimossa con l'attuazione del piano di ristrutturazione industriale.

Tali considerazioni hanno portato all'attribuzione del "badwill" in parte a rettifica diretta del valore delle immobilizzazioni cedute dalla Capogruppo (2.494.784 milioni), ritenute, data la loro vetustà, non reddituali, in parte in un apposito fondo del passivo (1.986.788 milioni) e, per la parte residua, pari a 828.428 milioni, ad incremento dell'apposito fondo per oneri di ristrutturazione industriale da sostenere.

Il trattamento contabile descritto è stato adottato sulla base dei principi contabili statuiti dall'International Accounting Standard (IAS n° 22).

Il pagamento del prezzo, definito concordemente dalle parti il 19 aprile del 2001, nel rispetto dei tempi e delle modalità previsti dall'art. 3 del contratto e pari a 2.939.119 milioni, è stato stabilito in dieci rate semestrali costanti a decorrere dal 1° gennaio 2004.

A fronte della rateazione del pagamento del corrispettivo, Trenitalia S.p.A., a decorrere dalla data di efficacia del contratto di compravendita, riconosce alla Capogruppo un interesse pari al tasso Euribor a sei mesi da versarsi in rate semestrali posticipate, a partire dal 1° gennaio 2001.

Per effetto del contratto Trenitalia S.p.A. è succeduta, in via definitiva, nella posizione della Capogruppo riguardo ad ogni diritto ed ogni rapporto giuridico inerente, direttamente o indirettamente, all'Azienda.

Il contratto ha previsto, inoltre, delle garanzie da parte della Capogruppo: in particolare ai contenziosi con il personale e all'eventuale mancato incasso dei crediti.

L'andamento della gestione di Trenitalia S.p.A. è stato ampliamente descritto nei relativi capitoli della presente Relazione.

La società chiude il bilancio con una perdita di 467.475 milioni. Tale risultato è stato determinato essenzialmente dal margine negativo della produzione (434.889 milioni), in quanto i risultati positivi della gestione finanziaria (49.261 milioni) e delle partite straordinarie (21.391 milioni) hanno quasi neutralizzato l'effetto negativo delle imposte (103.238 milioni).

Nel seguito vengono esposte le controllate maggiormente significative della sub-holding **TRENITALIA S.p.A.**

- La società **FS CARGO S.p.A.**, a seguito della cessione da parte della Capogruppo, come già specificato in precedenza, del ramo d'azienda trasporto alla società Trenitalia S.p.A., è passata sotto il controllo diretto di quest'ultima. La Società, che opera in Italia e all'estero attraverso un gruppo di partecipate di rilievo nel settore della logistica, ha per scopo la gestione, l'organizzazione, la produzione, e la vendita di servizi di trasporto delle merci e della logistica integrata, con particolare riferimento a quelli d'interesse del Gruppo FS. Nel corso dell'esercizio 2000, come già evidenziato in altri paragrafi, è proseguito il processo di razionalizzazione del portafoglio partecipativo avviato nel 1997, attualmente in fase di completamento, finalizzato al raggiungimento di diversi obiettivi tra cui:
  - costruire un gruppo fortemente focalizzato sul core business della logistica, incentrata sul trasporto ferroviario;

- razionalizzare la presenza nelle aree più critiche tra cui quelle del trasporto intermodale, delle attività terminalistiche e manovre ferroviarie, della logistica integrata e dei traffici internazionali;
- dismettere alcune strutture societarie diseconomiche e/o non strategiche, anche per liberare risorse finanziarie da destinare ad altri obiettivi di business.

La società chiude il bilancio con una perdita di 16.764 milioni, alla quale hanno contribuito i risultati negativi delle società partecipate (Serfer S.r.l. e Omniaexpress S.p.A.), i minori proventi da partecipazioni, in quanto nell'esercizio 2000 sono venuti a mancare i dividendi delle società Italcontainer S.p.A., SGT S.p.A. e Cemat S.p.A., e i minori interessi attivi dovuti alla riduzione di liquidità della società.

- La società **ITALCONTAINER S.p.A.** si occupa della organizzazione e commercializzazione dei traffici di container e di unità di trasporto intermodale. L'esercizio 2000 ha registrato nel complesso una contrazione dei volumi trasportati (-10,8%), in parte compensata dall'aumento medio delle tariffe (5,2%). Alla contrazione del traffico hanno contribuito sia la perdita di due clienti importanti che a fine 1999 hanno comunicato alla società il loro proposito di appoggiarsi ad altri operatori sia la riduzione delle tracce assegnate. La società chiude il bilancio, comunque, con un utile netto di 137 milioni, rispetto alla perdita di 1.983 milioni dell'esercizio precedente. Tale miglioramento è dovuto essenzialmente alla diminuzione dei costi operativi che nel 1999 scontavano la regolarizzazione dei noli e le penali relative agli esercizi 1997 e 1998, pari a 1.969 milioni. Nel corso del 2001 diventerà gradualmente operativo il terminal di Taranto. La Società ha in progetto di stabilire collegamenti via ferrovia con Bologna e Nola e sono allo studio altri collegamenti che potranno essere attivati non appena il suddetto terminal diventerà pienamente operativo.

- La società **OMNIAEXPRESS S.p.A.** dall'esercizio 2000 è impegnata solo nello svolgimento di trasporti in servizio per conto delle strutture ferroviarie del Gruppo (CI 112), sia che si tratti di trasporti a carro che di collettame. La società chiude il bilancio con una perdita di 7.714 milioni dovuta principalmente alla contrazione dei ricavi per effetto della riduzione della convenzione FS – Omniaexpress e delle attività di service fornite alla società Omnia Logistica per i trasporti di collettame. Nell'esercizio 2001, che si prevede ancora in perdita, proseguirà il processo di ristrutturazione avviato a fine 1999.

- La società **OMNIA LOGISTICA S.p.A.** è operativa dall'1 gennaio 2000, a seguito dell'acquisizione, avvenuta il 31 dicembre 1999, del ramo d'azienda da Omniaexpress, come già evidenziato nella relazione sulla gestione del precedente esercizio. La società svolge attività di logistica integrata, comprensiva del trasporto di autovetture (sistemi dedicati) e attività collettamistica (sistemi multiclienti generici). Nel corso dell'esercizio 2000, la società ha rafforzato le proprie quote di mercato nel settore della logistica integrata ad alto valore aggiunto, con particolare riferimento alle principali commesse. E' da segnalare però il ridimensionamento della commessa trasporto auto FIAT in conseguenza di scelte operative del cliente. Nel settore collettamistico, nonostante la ristrutturazione avvenuta nel corso dell'esercizio, si è registrata una progressiva riduzione del fatturato; pertanto nel 2001 sarà necessario prevedere decisi interventi di risanamento del settore, al fine di recuperare i notevoli costi che esso genera. La società chiude il bilancio con una perdita di 233 milioni.

- La società **SERFER S.r.l.** riveste un ruolo di rilevanza strategica nell'ambito della razionalizzazione del sistema terminalistico, in quanto il settore in cui opera (progettazione, realizzazione, manutenzione dei raccordi ferroviari nonché la gestione dei servizi ferroviari di manovra) è ritenuto funzionale allo sviluppo delle attività di Trenitalia S.p.A. – Divisione Cargo

per poter controllare direttamente le leve produttive, quali la manovra, la condotta e la manutenzione, fidelizzando in tal modo i clienti attraverso la fornitura di servizi logistici complementari. Nel corso del 2000 la società ha proseguito nel piano di risanamento volto sia al recupero su costi e ricavi nel settore delle manovre, ancora fortemente penalizzato proprio dal sistema in cui opera, sia allo sviluppo di altre attività quali la progettazione e realizzazione di raccordi ferroviari cofinanziati da Trenitalia S.p.A. e l'ottenimento della licenza di impresa ferroviaria. La società chiude con una perdita di 7.679 milioni, con un miglioramento di 3.278 milioni rispetto all'esercizio precedente. Per quanto suesposto si prevede per il 2001 una ulteriore diminuzione delle perdite.

Trasporti su gomma (Gruppo Sogin)

SOGIN S.r.l. è la sub holding del Gruppo FS per il controllo delle partecipazioni nel comparto del trasporto passeggeri con autobus. L'attività operativa della società è caratterizzata dall'organizzazione e gestione dei servizi automobilistici ferroviari, regolati da apposita convenzione stipulata con la Capogruppo.

Nel corso del 2000 la società ha avviato un progetto di rinnovamento sia dell'assetto della proprietà sia della struttura societaria e dell'organizzazione operativa, in funzione di una maggiore uniformità di gestione e di un rafforzamento del proprio gruppo.

L'organizzazione operativa del Gruppo SOGIN si è ulteriormente evoluta, attraverso la formazione di Associazioni Temporanee di Impresa, sia con partner nazionali che con partner europei, che hanno permesso di partecipare con successo alle gare indette dal Comune di Roma per i servizi integrativi per il Giubileo e di ottenere la concessione di nuove autolinee su alcune linee statali.

...

Inoltre la società, sull'esempio dei più importanti operatori esteri, ha manifestato interessamento alla partecipazione alla gestione delle Ferrovie in Gestione Commissariale Governativa, che rappresentano un cospicuo settore di espansione e di diversificazione/integrazione modale.

La società chiude con un utile netto di 6.763 milioni, con un miglioramento di 6.165 milioni rispetto a quello dell'esercizio 1999; alla formazione di tale risultato positivo concorre in maniera significativa il dividendo ordinario di 5.600 milioni erogato dalla controllata Sita S.p.A.

La controllata **SITA S.p.A.**, la quale rappresenta la realtà operativa più significativa, ha fatto registrare un risultato positivo di 19.851 milioni, di poco inferiore rispetto a quello di 20.721 milioni dell'esercizio precedente. Al risultato dell'esercizio 2000 ha contribuito in modo rilevante il buon andamento dei ricavi del traffico, in conseguenza della politica di espansione dell'attività che la società sta perseguendo già dall'esercizio passato. Nel corso del 2000, infatti, nel settore del trasporto locale, la Sita S.p.A. si è aggiudicata le gare indette dal Comune di Roma per l'affidamento dell'esercizio delle linee "J" per i servizi integrativi per il Giubileo, come sopra detto, e per un "primo lotto" di servizi urbani relativo ad alcune linee periferiche, mentre ha acquisito la concessione di nuovi contratti nel settore dei trasporti privati e le autorizzazioni all'effettuazione di alcune nuove autolinee nel settore delle linee a lungo raggio, sia nazionali che internazionali.

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

La controllata **TAV S.p.A.**, quale concessionaria della Capogruppo, avente per scopo la progettazione esecutiva e la costruzione delle linee e delle infrastrutture ferroviarie ai fini del sistema Alta Velocità, nel corso del 2000 ha conseguito risultati significativi sia per la sua attività, sia per le evoluzioni nei rapporti con gli appaltatori.

Nel corso dell'esercizio si è conclusa la fase autorizzativa della linea Alta Velocità Torino – Milano - Napoli con la chiusura della Conferenza di Servizi relativa alla tratta Torino-Milano. La chiusura della Conferenza ha comportato la definizione di una serie di accordi con i comuni interessati per l'attuazione degli interventi di mitigazione dell'impatto ambientale e socio-ambientale delle opere previste.

Per quanto attiene le direttrici Milano - Genova e Milano - Venezia è da segnalare che l'art. 131 della Legge Finanziaria 2001 ha stabilito un generale riassetto delle modalità giuridico-contrattuali di realizzazione, disponendo l'applicazione, in conformità alla normativa europea, della disciplina nazionale in materia di affidamenti; in relazione a ciò risulta modificato l'originale impianto delle concessioni rilasciate dalla Capogruppo alla TAV S.p.A. per la parte concernente i lavori di costruzione con il conseguente scioglimento delle convenzioni stipulate con i General Contractor delle summenzionate direttrici ferroviarie. Al riguardo si precisa che risulta esclusa dall'ambito di applicazione della legge la tratta Torino – Milano, mentre per la tratta Verona - Venezia lo scioglimento della Convenzione è avvenuto nel 2000 per volontà della Capogruppo e della società. Tale scioglimento è stato contestato dal General Contractor, e, pertanto, in data 5 luglio 2000 è stato costituito il collegio arbitrale. Tale collegio ha esperito, in data 2 marzo 2001, l'ulteriore tentativo di conciliazione con esito negativo.

Come già segnalato nelle relazioni al bilancio consolidato dei due precedenti esercizi, in data 4 marzo 1999 il Nucleo Centrale di Polizia Tributaria della Guardia di Finanza ha notificato un Processo Verbale di Constatazione per presunte irregolarità amministrative e fiscali su operazioni poste in essere nel periodo dal 1992 al 1996. A seguito di tali rilievi sono stati notificati alla società avvisi di rettifica ai fini IVA per gli anni d'imposta 1993, 1994 e 1995 e avvisi di accertamento ai fini delle Imposte Dirette per i periodi d'imposta 1992 e 1993. Nell'esercizio 2000 sono state inoltre notificate due cartelle esattoriali originate dai predetti avvisi di rettifica ai fini IVA per gli anni d'imposta 1993 e 1994; a fronte di tale iscrizione a ruolo la società ha posto in essere tutte le procedure finalizzate alla loro sospensione. La società, non ritenendo fondati tali avvisi, ha proceduto tempestivamente ad impugnarli dinanzi alla competente Commissione Tributaria Provinciale. Su detti rilievi, come già detto nel precedente esercizio, sono state effettuate dalla TAV S.p.A. approfondite verifiche il cui confortante esito ha indotto (anche sulla scorta di autorevoli pareri esterni) a non effettuare alcun ulteriore stanziamento in bilancio, rispetto a quello marginale effettuato nel 1999.

La società chiude sostanzialmente in pareggio, rilevando una perdita di 22 milioni determinata da partite di natura straordinaria, non legate all'attività tipica.

L'attività svolta dalla società **ITALFERR S.p.A.** consiste, principalmente, nella fornitura di servizi di progettazione, gestione di commesse e controllo della costruzione fino al pre-esercizio per gli investimenti di nuova realizzazione o di potenziamento e di rinnovo tecnologico della infrastruttura ferroviaria sia per conto della Capogruppo e di Trenitalia S.p.A. che di TAV S.p.A. Tale attività si svolge su tutto il territorio nazionale e riguarda i seguenti settori:

- sistema ad alta capacità ferroviaria, sia per le tratte che per i nodi urbani interessati;

- principali itinerari e valichi;
- principali nodi urbani della rete FS
- tecnologie di segnalamento e controllo della circolazione.

Nel corso del 2000, con riferimento al mercato "captive", le nuove acquisizioni e gli adeguamenti dei corrispettivi dei contratti già acquisiti sono stati sostanzialmente equivalenti alla produzione, pertanto il portafoglio ordini al 31 dicembre 2000 è rimasto invariato rispetto al 31 dicembre 1999 in oltre 2.100 miliardi.

La società, pur mantenendo la priorità sulla realizzazione degli investimenti del Gruppo FS, ha continuato ad estendere la sua presenza sui mercati terzi, nazionali ed internazionali, acquisendo nell'anno incarichi per 5 miliardi. Tra i principali incarichi acquisiti in Italia si segnalano i servizi di prima fase per la installazione di sistemi di trasmissione dati sulla rete di proprietà della Capogruppo, i servizi di progettazione esecutiva per il potenziamento del Porto di Venezia e gli studi commissionati da Geie Alpetunnel. All'estero si segnala il programma di training per il Ministero delle Opere Pubbliche cileno, lo studio preliminare ed esecutivo, nonché di supervisione dei lavori per il centro Manutenzione Rotabile di Aleppo in Siria, l'estensione del contratto per l'ammodernamento delle ferrovie Uzbeke e l'ammodernamento dei sistemi di segnalamento e sicurezza per la linea Divaca-Koper in Slovenia. Inoltre, sempre sul mercato estero, Italferr S.p.A. ha intrapreso importanti azioni mirate all'inserimento della società, in qualità di assistente tecnico, in iniziative quali: la concessione della rete ferroviaria del Pacifico, in Colombia; la realizzazione e gestione del nuovo collegamento ferroviario Valle del Tuy – Puerto Cabello in Venezuela; il collegamento ferroviario tra Buenos Aires e l'aeroporto internazionale di Ezeiza, in Argentina.

Come già segnalato nelle relazioni al bilancio consolidato dei precedenti esercizi, nell'ambito del contenzioso fiscale originato dal procedimento penale avanti il Tribunale di Roma, ed in particolare dai due Processi Verbali di Constatazione redatti a marzo 1999 dal Nucleo Centrale di Polizia Tributaria della Guardia di Finanza concernenti presunte violazioni in materia di imposte sui redditi per gli esercizi 1992/1997 e di imposte sul valore aggiunto per gli anni 1993/1995, nel corso del 2000 sono stati notificati avvisi di accertamento relativi ad IRPEG/ILOR 1994 e 1995, che si aggiungono a quelli già notificati nel 1999. Avverso tali avvisi è stato proposto nei termini ricorso presso la Commissione Tributaria Provinciale di Roma. Nelle udienze tenutesi nel 2000 per IRPEG/ILOR 1992 e 1993 la causa è stata rinviata a nuovo ruolo per assenza del relatore. Nel corso del 2000 sono state notificate alla società anche cartelle di pagamento per la riscossione frazionata dell'IVA, avverso le quali è stata presentata istanza di sospensione. Sulla base della normativa in vigore, e dei pareri legali a suo tempo acquisiti e recentemente confermati, la società ritiene che il rischio di oneri derivante dagli avvisi di accertamento o rettifica ricevuti sia remoto e, pertanto, come per gli esercizi precedenti, non è stato effettuato alcun accantonamento al fondo per rischi ed oneri.

Si segnala, inoltre, che, in relazione al processo verbale di accertamento notificato dall'Istituto Nazionale della Previdenza Sociale nel 1997, è stato notificato un ulteriore accertamento riguardante il periodo fino a febbraio 2000, per il quale è stato presentato nuovo ricorso, ed è stato avviato nei confronti del Rappresentate Legale della società un procedimento penale, a fronte del quale è stata successivamente disposta l'archiviazione. Sulla base della normativa in vigore, dei pareri legali acquisiti e dell'esito positivo del procedimento penale connesso, la società ritiene che il rischio che tali eventi comportino significativi oneri sia remoto e, pertanto, come per gli esercizi precedenti, non è stato effettuato alcun accantonamento al fondo per rischi ed oneri.

Il bilancio dell'esercizio 2000 chiude con un valore della produzione di 273.223 milioni e con un utile netto di 9.160 milioni. Tale risultato conferma che i valori di produzione sono stati adeguati

alla struttura della Società ed i margini delle commesse sono stati più che sufficienti a coprire i costi generali.

Settore Finanziario (FERCREDIT S.p.A.)

La società **Fercredit S.p.A.** 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 2000 ha prodotto un risultato netto positivo di 5.325 milioni (5.150 milioni nel 1999).

Tale risultato conferma i positivi andamenti reddituali degli ultimi esercizi, conseguiti a seguito dell'attenta politica di gestione portata avanti negli anni passati, mirata essenzialmente al riposizionamento del portafoglio crediti factoring all'interno del mercato captive del Gruppo FS ed all'aumento della penetrazione in questo segmento, al contenimento dei costi di struttura, all'espansione degli impieghi nel credito al consumo con i dipendenti della Capogruppo e delle operazioni di leasing con le società del Gruppo.

Il perseguimento di questa linea, reso improcrastinabile anche per via dell'entrata in vigore del regime della ponderazione dei rischi esteso dalla Banca d'Italia alle società di factoring, ha portato alla limitazione degli impieghi, potenzialmente più rischiosi, verso clientela esterna al Gruppo FS, concentrando l'attività di sviluppo quasi esclusivamente verso fornitori della Capogruppo e delle altre società del mondo FS.

I risultati positivi degli ultimi esercizi rappresentano la conferma di una crescita sostenibile da un punto di vista reddituale e patrimoniale, senza trascurare il continuo presidio del rischio creditizio e mantenendo comunque l'obiettivo di elevati standard di efficienza aziendale.

Nel corso del 2000 si è sviluppata anche l'attività di raccolta fondi sul mercato finanziario, acquisiti con un livello di costi soddisfacente, e sono state impostate alcune operazioni a medio e lungo termine allo scopo di consolidare una quota della provvista a fronte di crescenti volumi di impieghi di durata superiore rispetto alle operazioni di factoring.

Il Patrimonio di vigilanza, calcolato secondo la normativa della Banca d'Italia, è cresciuto da 54,5 miliardi di fine 1999 a 60,3 miliardi al 31 dicembre 2000. Per effetto di tale incremento, alla stessa data la società raggiungeva un più elevato margine di operatività aziendale: il limite massimo di esposizione globale dei "grandi rischi", calcolato ai sensi della richiamata normativa della Banca d'Italia, risultava, infatti, pari a 484 miliardi di lire a fronte di un totale grandi rischi assunto dalla società pari a 133 miliardi.

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

- nel settore del factoring un turnover di 1.920 miliardi di cessioni di credito, con un aumento di circa il 20% rispetto al turnover realizzato nel precedente esercizio. La società detiene inoltre in portafoglio contratti di cessione di crediti futuri per circa 2.366 miliardi (+19% rispetto al precedente esercizio), che troveranno attuazione nell'esercizio 2001 e seguenti, man mano che i relativi contratti di appalto e/o forniture avranno esecuzione;
- nel settore del leasing la stipulazione di 97 nuovi contratti per un importo totale di circa 54 miliardi, mentre i contratti globalmente operativi a fine esercizio sono 237 per complessivi 120 miliardi.

Nonostante la buona crescita complessiva del settore, permangono le difficoltà di sviluppo riconducibili ai limiti più restrittivi posti dalla citata disciplina della Banca d'Italia in materia di concentrazione e ponderazione dei rischi;

- nel settore del credito al consumo la conferma di un tasso di sviluppo continuo. 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 2000 sono stati 2.148 per un importo totale di circa 30,2 miliardi, mentre i contratti globalmente operativi a fine esercizio sono circa 5.700, per un importo complessivo di oltre 56 miliardi;
- nel settore dell'analisi finanziaria dei fornitori e dei terzi operanti nel Gruppo un andamento reddituale regolare e costante. Anche quest'anno è continuata l'azione di miglioramento delle procedure informatiche ed è stata ampliata la gamma di interventi mirati ad una maggiore redditività del servizio. Le valutazioni effettuate nel corso dell'esercizio sono state 1.602, con un ricavo di circa 425 milioni. Inoltre, nel corso del 2000 è stato sottoscritto un atto modificativo del vigente contratto per l'aumento delle tariffe, che avrà completa efficacia solo nel 2001, ed è stata avviata una fase di acquisizione di nuove aree di intervento, con previsioni di notevole incremento del lavoro.

Settore Immobiliare (Gruppo METROPOLIS e società GRANDI STAZIONI S.p.A.)

La società **METROPOLIS S.p.A.**, che si occupa della gestione del patrimonio immobiliare non strumentale di FS, ha continuato a svolgere per conto della Capogruppo, nel corso del 2000, le attività inerenti la Gestione degli Alloggi, la Gestione Commerciale, la Gestione Tecnica, la Dismissione del patrimonio non strumentale e la valorizzazione del patrimonio.

Nel corso del 2000, in aderenza con gli indirizzi strategici inclusi nel piano di riorganizzazione del settore immobiliare di Gruppo, sono stati sottoscritti con la Capogruppo:

- il contratto per la valorizzazione del patrimonio immobiliare disponibile industriale di proprietà FS;
- l'integrazione contrattuale per lo svolgimento di attività finalizzate all'attuazione di una operazione di spin-off del patrimonio immobiliare;
- l'integrazione contrattuale per le attività di tutela del patrimonio immobiliare FS, per il servizio di recupero crediti ed il contenzioso immobiliare.

Nel corso del 2000 la società ha proseguito la propria azione rivolta all'acquisizione della gestione di patrimoni esterni al Gruppo ed ha partecipato alle gare:

- per la gestione integrata del patrimonio immobiliare dell'INPDAP;
- per il servizio integrato per il censimento e la determinazione degli standard di spazio per gli immobili in uso alla Pubblica Amministrazione;
- per l'affidamento della gestione tecnico-amministrativa degli immobili da reddito indetto dall'INPDAI;
- per la costituzione di una S.p.A. per la gestione degli immobili di proprietà di terzi indetta dalla ATER di Verona.

Per queste gare non risultano ancora completate le operazioni di aggiudicazione. La società è invece risultata aggiudicataria dell'affidamento del servizio di gestione e dismissione del patrimonio del Comune di Salerno.

Il bilancio chiude con un utile netto di 569 milioni.

Fanno capo a **METROPOLIS S.p.A.** le seguenti partecipazioni di controllo:

- **METROPARK S.p.A.**, di cui Metropolis S.p.A detiene l'intera partecipazione, conferma il risanamento gestionale del precedente esercizio e chiude con un risultato positivo di 182 milioni. Tale andamento positivo è dovuto sia al buon andamento degli impianti gestiti direttamente dalla società che all'apertura di cinque nuovi parcheggi. Per contro è da registrare la difficile gestione del rapporto contrattuale con i gestori dei parcheggi ai quali la gestione è stata affidata attraverso l'affitto del ramo di azienda, per la sottrazione di parte delle aree loro affidate a causa dei cantieri aperti dalla Capogruppo per lavori di manutenzione con conseguente indennizzo corrisposto ai gestori. Il perdurare di tale situazione ha indotto la società a riconsiderare le modalità di gestione ipotizzando, in luogo del più vincolante contratto di affitto del ramo di azienda, il ricorso all'associazione in partecipazione nella gestione dei parcheggi.

- **ROMADUEMILA S.p.A.**, nel corso dell'esercizio 2000 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 relativi ai progetti delle Stazioni di San Pietro, di cui è stata avviata la fase di commercializzazione dell'area, della Stazione Tiburtina, delle Stazioni di Ostiense, Quattro Venti e Trastevere per i quali nel 2000 sono stati firmati gli Accordi di Programma.

Il bilancio chiude con un utile netto di 424 milioni.

La società **GRANDI STAZIONI S.p.A.**, a seguito della modifica dell'assetto societario avvenuta nel corso del 2° semestre 2000, ampiamente commentata nella presente Relazione, ha proceduto all'ampliamento ed alla revisione dell'originaria missione aziendale, che si orienta verso forme innovative e competitive di gestione, mirate alla valorizzazione degli asset di riferimento:
- patrimonio immobiliare;
- flussi viaggiatori e non viaggiatori in transito;
- marchio aziendale.

E' significativa, in tale ambito, la scelta operata dalla società di svolgere la propria missione anche attraverso l'acquisto di immobili, e non unicamente mediante la gestione di lungo periodo di immobili di proprietà di terzi. L'ipotesi di acquisto degli immobili era prevista nella gara di privatizzazione della società. Tale scelta si è concretizzata nel corso del 2000 con la stipula di un contratto preliminare di compravendita di alcuni fabbricati "non strumentali" della Capogruppo, contigui ad alcune grandi stazioni, tra Metropolis S.p.A. (in proprio e in qualità di mandataria della Capogruppo) e Grandi Stazioni S.p.A.

Tra i progetti più significativi realizzati nel corso dell'esercizio si segnala:
- Progetto Servizio Civile "Termini Welcome Staff", che ha comportato una collaborazione tra la società ed il Consorzio Nazionale Servizio Civile e Cooperazioni per l'attivazione del Servizio Civile a Roma Termini, finalizzato all'accoglienza dei viaggiatori, dei turisti e dei pellegrini del Giubileo. La Società ha curato l'impostazione del progetto, attivandosi per l'integrazione delle funzioni del consorzio summenzionato con la complessa realtà di stazione.

- Studio per Museo Interinale e Opere in Stazione, che si propone di realizzare un Museo Interinale nell'Ala Mazzoniana nel quale esporre opere monumentali di artisti di chiara fama in vari ambiti della stazione. Il Progetto è attualmente in corso di realizzazione e l'apertura del Museo è prevista nel primo semestre 2001.
- Sito internet aziendale, che ha portato alla realizzazione del sito della Società, con lo scopo di diffondere l'immagine e la missione dell'azienda, segnalare le opportunità di business a potenziali partners. istituire un canale di comunicazione a beneficio dello sviluppo delle Risorse Umane. E' stata inoltre avviata la realizzazione di siti di stazione, orientati allo sviluppo del commercio elettronico.

Si segnala, inoltre, che la Società ha costituito nei primi mesi del 2001, due società con l'obiettivo di gestire direttamente alcune specifiche attività di business, esercitate all'interno delle aree ristrutturate e valorizzate dalla società stessa, la cui operatività rappresenterà indubbiamente un notevole impulso al raggiungimento degli obiettivi societari.

Si sottolinea che nel mese di gennaio 2001 è iniziata, ed è tuttora in corso presso la Società, una verifica da parte di Ispettori di Istituti previdenziali e assistenziali e della Guardia di Finanza, relativamente ai rapporti di lavoro in essere. Allo stato attuale non vi sono elementi disponibili che consentano una valutazione delle eventuali passività che dalla conclusione di tale verifica possano emergere a carico della Società.

La società chiude l'esercizio con un risultato positivo di 20.812 milioni, dovuto al miglioramento della gestione caratteristica a seguito, principalmente, dell'avvio della gestione integrata sui complessi di stazione affidati dalla Capogruppo, ai sensi del contratto stipulato in data 14 aprile 2000 e dei contributi in conto esercizio ricevuti in occasione dell'evento giubilare (4.516 milioni).

Settore Agenzie Viaggio (PASSAGGI S.p.A.)

Il Gruppo è presente nel settore attraverso la controllata **PASSAGGI S.p.A.** che svolge attività nel campo del turismo, quali organizzazione di viaggi e soggiorni, attività commerciale di agenzia di viaggio. acquisto. vendita e nolo di mezzi di trasporto terrestre aereo e marittimo, preparazione e realizzazione congressi e gestione uffici.

La società ha iniziato a svolgere la propria attività il 1° maggio 1999 a seguito della stipula del contratto d'affitto di ramo d'azienda con la società SAP S.r.l. in liquidazione, con il quale ha rilevato in gestione le agenzie di viaggio localizzate nelle principali stazioni italiane. La scadenza del contratto d'affitto è prevista per la fine di maggio 2001; la società ha già espresso la propria volontà di esercitare l'opzione per procedere all'acquisto del ramo, avviando, insieme alla Capogruppo, le attività finalizzate alla valutazione del ramo d'azienda.

I risultati dell'esercizio 2000, primo anno di piena attività della società, sono decisamente positivi.

Per il raggiungimento di tali risultati positivi la società ha perseguito nel corso dell'esercizio le seguenti linee di azione:

- sviluppo di nuovi business, con l'attivazione di postazioni di cambio valute all'interno delle agenzie di viaggio;

- sviluppo dei ricavi, attraverso la stipula di un contratto con la Capogruppo per la fornitura di servizi relativi ai viaggi di lavoro dei dirigenti del Gruppo FS e l'allestimento di un Business Travel Center dedicato alla fornitura di servizi al Gruppo;
- attività di riduzione dei costi e/o di aumento della produttività, attraverso la risoluzione o la rinegoziazione di contratti per la fornitura di servizi considerati particolarmente onerosi e la rinegoziazione di nuovi turni di lavoro per il personale di alcune agenzie;
- miglioramento organizzativi, con l'installazione di nuovi software che hanno portato notevole vantaggi dal punto di vista dell'efficienza e della funzionalità.

La particolare ubicazione delle agenzie di viaggio all'interno delle principali stazioni ferroviarie e le caratteristiche del servizio offerto, in termini di orari e prodotti, hanno consentito alla società di incrementare i volumi di vendita, relativi soprattutto alla biglietteria aerea e ferroviaria, pur in presenza di un mercato del settore turistico caratterizzato da una forte concorrenza e da profonde trasformazioni. Inoltre, il minor costo di avviamento conseguente alla liberalizzazione del settore turistico ha permesso alla società di aprire circa 600 nuove agenzie nel corso del 2000.

L'obiettivo della società è quello di riuscire a conquistare la stessa clientela anche con prodotti diversificati, quali i viaggi propri e i tour operator, che consentirebbero il raggiungimento di elevati margini di profitto.

La società chiude l'esercizio sostanzialmente in pareggio, registrando una perdita di 11 milioni. Va precisato che, con Assemblea ordinaria dell'8 agosto 2000, i soci hanno deliberato la copertura delle perdite al 31 dicembre 1999, pari a 773 milioni, tramite azzeramento e ricostituzione del capitale sociale e utilizzo della riserva legale. La perdita dell'anno, invece, risente dell'effetto dell'Irap per 70 milioni, a causa dei rilevanti costi del personale che caratterizzano la gestione della società, strettamente attinenti all'attività svolta.

Margine del valore della produzione

Il risultato economico di Gruppo dell'esercizio 2000 è, sotto il profilo della gestione caratteristica, riassumibile nelle seguenti cifre aggregate:

(in miliardi di lire)

Descrizione	2000	1999
Valore della produzione	**16.260**	**15.308**
Costo del personale	(9.039)	(9.180)
Altri costi della produzione prima degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione	(4.528)	(4.356)
Margine del valore della produzione prima degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione	**2.693**	**1.772**
Ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione	(4.272)	(4.457)
Margine del valore della produzione	**(1.579)**	**(2.685)**

A.2 - VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione evidenzia un incremento di 952 miliardi rispetto al 1999 ed è dettagliato come segue:

(in miliardi di lire)

Descrizione	2000	1999
Prodotti del traffico viaggiatori		
- Clientela ordinaria	3.954	3.729
- Contratto di servizio pubblico con Enti pubblici territoriali	15	13
	3.969	3.742
Prodotti del traffico merci e poste	1.423	1.354
Contratto di servizio pubblico con lo Stato	3.123	2.927
Totale prodotti del traffico	**8.515**	**8.023**
Prestazioni a terzi, vendite ed altri ricavi	**714**	**635**
Variazione lavori in corso su ordinazione	**(66)**	**49**
Incremento immobilizzazioni per lavori interni	**1.673**	**1.515**
Altri ricavi e proventi		
- Contributi in conto esercizio	3.074	3.012
- Utilizzo Fondo ristrutturazione (L.448/98)	1.934	1.886
- Ricavi e proventi diversi	416	188
Totale altri ricavi e proventi	**5.424**	**5.086**
Totale valore della produzione	**16.260**	**15.308**

Come si evince dalla tabella suesposta, alla positiva dinamica del Valore della Produzione, rispetto all'esercizio 1999, hanno contribuito:

- l'incremento dei prodotti del traffico, sia viaggiatori che merci, riconducibile alla Capogruppo e a Trenitalia S.p.A. L'aumento è attribuibile, per il traffico viaggiatori, ai risultati della politica di razionalizzazione dell'offerta, nonché alla riforma del sistema dei prezzi ed al lancio di nuove azioni commerciali; per il traffico merci, prevalentemente, ai risultati realizzati nel settore del trasporto combinato;
- l'incremento dei contributi in conto esercizio, attribuibile alla Capogruppo, per l'effetto differenziale tra la quota di competenza dell'esercizio dei contributi per l'alluvione del Piemonte e la riduzione degli altri contributi e a Trenitalia S.p.A., per i contributi ricevuti, a seguito delle convenzioni stipulate nel 2000 con le Amministrazioni Territoriali, prevalentemente per la manutenzione dei rotabili adibiti al trasporto metropolitano;
- l'incremento dei ricavi e proventi diversi dovuto essenzialmente a Trenitalia S.p.A. per l'utilizzo del Fondo Ristrutturazione, a fronte della stima dei costi dell'esercizio del personale, ricompreso nel piano degli esodi previsto dal Piano d'Impresa e del Fondo Rettifica Valore Cespiti, a parziale compensazione degli ammortamenti, e a Italferr S.p.A. per l'utilizzo del Fondo rischi contrattuali per perdite su commesse.

A.3 - COSTI DELLA PRODUZIONE

L'ammontare complessivo dei costi della produzione, che presentano una contrazione di 154 miliardi, rispetto all'esercizio trascorso, risulta così articolato:

(in miliardi di lire)

Descrizione	2000	1999
Personale	9.039	9.180
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	1.645	1.377
Servizi	2.818	2.780
Godimento beni di terzi	258	226
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(193)	(27)
Totale altri costi della produzione prima degli ammortamenti, svalutazioni ed altri	**4.528**	**4.356**
Ammortamenti e svalutazioni	3.776	3.851
Accantonamenti	306	379
Altri accantonamenti	39	19
Oneri diversi di gestione	151	208
Totale costi della produzione	**17.839**	**17.993**

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

Sono compresi in questa voce l'acquisto dei materiali per i consumi, per le esigenze di manutenzione e per gli investimenti, nonché le spese sostenute per l'energia elettrica per la trazione e per l'illuminazione e forza motrice.

La voce presenta un incremento di 268 miliardi, dovuto essenzialmente ai maggiori acquisti connessi all'aumento dell'attività produttiva, soprattutto nel settore degli investimenti.

Servizi

Il comparto in esame registra, rispetto all'esercizio 1999, un incremento di 38 miliardi.

L'aumento ha interessato in particolare, i servizi informatici, le utenze, i premi assicurativi, la pubblicità e il marketing, e le mense. A fronte di tali aumenti sono, per contro, diminuiti i costi per servizi di pulizia, sostitutivi, manutenzione e riparazione, carrozze letto e ristorazione e prestazioni del genio ferrovieri.

Personale

Il costo del personale è passato dai 9.180 miliardi del 1999 ai 9.039 miliardi dell'esercizio 2000 con una diminuzione di 141 miliardi.

La variazione, riconducibile principalmente alla Capogruppo e a Trenitalia S.p.A., è imputabile alla riduzione degli organici per effetto di varie cause (esodi naturali, blocco del turn over, licenziamenti, mancato rinnovo dei Contratto Formazione Lavoro, esodi incentivati ecc.).

A.4 - GESTIONE FINANZIARIA

Com'è noto la legge 23 dicembre 1996 n.662 (Finanziaria 1997), aveva 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 dicembre 1996.

In data 21 marzo 1997 il Ministero del Tesoro aveva provveduto ad emanare il decreto che stabiliva, 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 è stata affidata alla Capogruppo mediante apposito mandato gratuito, stipulato tra la Capogruppo e le competenti strutture del Ministero del Tesoro, a gestire il debito stesso in nome, nell'interesse e per conto del suddetto Ministero. Tale mandato, scaduto il 31 dicembre 2000, è stato prorogato al 31 dicembre 2001, con nota n. 028731 del 19 dicembre 2000.

L'espletamento del mandato, nel corso dell'esercizio 2000 ha consentito la rinegoziazione, a condizioni più vantaggiose, di n. 3 prestiti per complessivi 155 milioni di Fr.Sv..

Gli interessi passivi maturati nel 2000 ammontano a 30,1 miliardi di lire e sono relativi ad un indebitamento a carico della Capogruppo per soli interessi ed a carico dello Stato in linea capitale.

Il debito al 31 dicembre 2000, si riferisce alla quota residua dei prestiti a carico della Capogruppo per 193 miliardi di lire, mentre il debito residuo per prestiti assunti dallo Stato, ai sensi della menzionata Legge n.662/96 ammonta, ai cambi di fine esercizio, a 21.319 miliardi di lire.

A.5 - INVESTIMENTI ED OPERE CONSEGNATE NELL'ESERCIZIO 2000

Anche la politica degli investimenti tecnici, nel corso del 2000, è strutturalmente riconducibile alla Capogruppo, le cui linee di intervento vengono di seguito esposte.

L'ammontare complessivo degli investimenti nell'anno 2000 è stato pari a 3.900 miliardi includendo tra questi 108 miliardi di finanziamenti alla TAV S.p.A. per la realizzazione dell'Alta Velocità, finanziata anch'essa dal Contratto di Programma, al netto della restituzione da parte della CEPAV UNO delle anticipazioni ricevute.

Per quanto riguarda l'attuazione degli interventi, si segnala che sono stati realizzati, con riflessi positivi sull'aumento dell'efficienza e della disponibilità delle infrastrutture, diversi interventi di ammodernamento e potenziamento che, in particolare, hanno riguardato:

- l'attivazione di nuovi regimi di circolazione, che ha interessato 350 km di linee, suddivisi in 130 km di blocco automatico a correnti codificate (tra cui la linea Cesano – Roma, alcuni tratti della linea Roma-Cassino-Napoli e Pisa-Roma) e 220 km conta-assi (tra cui il completamento della Caserta-Foggia, Treviso-Portogruaro e tratti della linea della rete Sarda);
- la realizzazione della banalizzazione di 72 km di linee e la ripetizione in macchina dei segnali su 95 km di linee;
- l'attivazione di 50 km di ATC sulla linea Brescia-Olmeneta-Cremona;
- l'attivazione di 22 nuovi apparati di sicurezza nelle stazioni, dei quali 17 ACEI e 5 ACS;

Il livello della sicurezza della circolazione è stato ulteriormente incrementato con l'attivazione di apparati/sistemi tecnologici rivolti all'eliminazione dell'errore umano sia nella gestione delle stazioni che nel distanziamento dei treni. Sono stati infatti attivati 17 nuovi apparati ACEI di stazione e sono stati resi automatici 22 passaggi a livello (oltre ai 51 soppressi).

La circolazione su oltre 270 km di linee è stata affidata a regimi di distanziamento automatico e su oltre 200 km è stato attivato un sistema di esercizio migliorativo con Dirigente Centrale o con Direttore Centrale Operativo. Il blocco automatico si è esteso quindi su circa il 76% della rete ferroviaria.

A.6 - AUMENTI DI CAPITALE SOCIALE

Al 31 dicembre 2000 il capitale sociale sottoscritto e versato della Capogruppo ammonta a lire 36.595.863.427.000 e risulta invariato rispetto al 1999.

La legge del 23 dicembre 1999 n.488 (Finanziaria 2000) aveva disposto in 6.150 miliardi di competenza e 5.150 miliardi di cassa per l'esercizio 2000, l'ulteriore apporto dello Stato al capitale sociale della F.S. S.p.A. per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie.

Con la legge 23 ottobre 2000 n.317 (Assestamento 2000) è stata apportata una variazione in aumento di cassa pari a 1.000 miliardi, portando lo stanziamento complessivo di cassa a 6.150 miliardi, pari quindi a quello di competenza.

Nel corso dell'anno 2000 il Ministero del Tesoro ha versato, in sette tranche, l'intero ammontare stanziato e tale importo è stato appostato – in attesa della delibera assembleare di aumento di capitale sociale – alla voce "Versamenti in conto futuri aumenti di capitale"

Si sottolinea, inoltre, che il 24 gennaio 2001 l'Assemblea straordinaria dei soci ha deliberato una serie di interventi sul capitale sociale, che sono ampiamente illustrati al successivo punto B.3.1.

B) INFORMAZIONI DI CARATTERE PARTICOLARE

B.1 - ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Nel 2000 sono proseguite da parte dell'Istituto Sperimentale della Capogruppo 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 della Capogruppo e di Trenitalia S.p.A., 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 di prodotti nonché ad alcune sperimentazioni di ottica e di segnalazione luminosa.

In particolare sono da segnalare :

- analisi, prove e sperimentazioni su materiali metallici, prodotti vernicianti, rivestimenti protettivi, detergenti, tessuti, prodotti cartotecnici ed in pelle, igniritardanti, olii, combustibili e prodotti merceologici vari;
- progetto di nuovi cicli di verniciatura per travate metalliche. In tal senso sono state eseguite prove pratiche per la verifica del comportamento in esercizio dei cicli di verniciatura sia manutentivi che per strutture metalliche nuove, già testati in laboratorio; nel corso dell'anno 2001 tale attività sarà estesa ad altre ditte che hanno chiesto l'omologazione dei loro prodotti e cicli;
- omologazione di componenti strutturali per l'esercizio ferroviario A.V. (traverse, traversoni, attacchi ecc.);
- failure analysis di componenti ferroviari critici per la sicurezza dell'esercizio (ruote, molle di sospensione, bielle navi traghetto, dischi freno ecc.);
- assistenza tecnica per la linea Firenze-Bologna A.V. per la qualità dei calcestruzzi, nonché per la verifica del monitoraggio strutturale delle gallerie;

- studio di fattibilità per la diagnostica automatica dei ponti e dei viadotti, con particolare riguardo a quelli ad arco in muratura;
- linea A.V. Roma-Napoli: consulenza sulle problematiche di monitoraggio strutturale permanente, controlli su pali di fondazione, controlli strutturali sulla galleria artificiale GA33 e controlli di stabilità dei pendii adiacenti;
- prove di omologazione di traverse ferroviarie atte ad essere sollecitate su linee ad A.V.;
- linea A.V. Bologna-Milano: studi e sperimentazioni per l'utilizzazione di materiali di scarto da demolizione edilizia e dei terreni coesivi trattati con leganti idraulici.

Per quanto riguarda infine l'attività relativa all'ottica ed alla illumionistica, oltre alle usuali prove su lampade alogene per segnalamento ferroviario, su lampade ad incandescenza per illuminazione. su materiali fluororifrangenti e su apparecchi di segnalamento LED (diodi emettitori di luce), è stata realizzata la misurazione della retroriflessione sotto pioggia.

Ambiente ed inquinamento

Inquinamento e compatibilità elettromagnetica

Nel corso del 2000 sono state effettuate numerose indagini mirate alla determinazione dell'intensità dei campi elettromagnetici in prossimità di videoterminali in uso presso vari uffici e biglietterie. Di particolare interesse e rilevanza è stata una lunga e complessa campagna di misurazione eseguita a bordo di alcune locomotive utilizzate soprattutto nella trazione dei treni merci.

Altre misurazioni hanno riguardato i campi elettromagnetici nel dominio delle frequenze superiori al GHz (microonde) indotti in alcune stanze di Villa Patrizi da antenne impiegate per la telefonia mobile.

Acustica, Fonometria e Inquinamento chimico

Una rilevante attività di misurazione dei livelli sonori è stata effettuata a seguito di numerose proteste da parte di cittadini che lamentavano un presunto eccesso di rumorosità ambientale prodotta dalla circolazione dei treni.

E' proseguita l'attività di monitoraggio ambientale e vibrazionale relativa al raddoppio ed elettrificazione della linea ferroviaria Roma San Pietro-La Storta attraverso la determinazione della situazione in corso d'opera (durante le fasi finali della costruzione) e post-operam ovvero con l'attuale esercizio ferroviario. E' stata inoltre eseguita una prima fase di una complessa campagna di sperimentazione sulla linea direttissima Roma-Firenze mirata a determinare il diverso comportamento acustico dei treni (emissione di rumore) che transitano sui ponti.

In ambito internazionale. vi è stata la partecipazione ad un gruppo di lavoro dell'UE incaricato di predisporre una normativa tesa ad armonizzare. fra le varie reti ferroviarie europee, i valori limite di emissione sonora dei rotabili oltre che definire una metodologia per la misurazione dei livelli sonori emessi dal transito dei treni.

E' stata eseguita una serie di verifiche che hanno interessato i seguenti settori:

- controllo della qualità delle acque reflue scaricate dagli impianti ferroviari;
- controllo dell'efficienza degli impianti per la depurazione delle acque reflue;
- caratterizzazione e classificazione dei rifiuti prodotti nelle attività ferroviarie.

Sicurezza e trasporto materiali pericolosi e radioprotezione

Nel 2000 è proseguita l'attività "Normazione di sicurezza e trasporto materiali pericolosi", relativamente ai regolamenti, alla consulenza, ed all'omologazione degli imballaggi. Un'attiva partecipazione si è avuta nei Gruppi e Commissioni Nazionali ed Internazionali che hanno affrontato diverse 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.

Si riportano le attività di particolare rilievo svolte nell'anno:

- è stato progettato per la Divisione Cargo di Trenitalia S.p.A. un software da utilizzare all'interno di ciascuno stabilimento di detta divisione, per la gestione degli scali merci terminali assoggettati al Decreto del Ministero dell'Ambiente del 20 ottobre 1998;
- è iniziata la collaborazione con il Dipartimento dei Trasporti Terrestri per la predisposizione del decreto Ministeriale riguardante le materie non disciplinate dal Decreto Legislativo 13 gennaio 1999, n. 41. Detto decreto riguarderà le prescrizioni generali per l'ammissione al trasporto ferroviario delle merci pericolose, le norme integrative per il trasporto delle merci pericolose sulle navi traghetto, le norme integrative per la spedizione di merci pericolose per le quali è previsto il trasporto su strada ordinaria, le norme integrative per il trasporto di sostanze esplosive e di sostanze radioattive;
- il Gruppo di Sintesi Merci Pericolose dell'UIC ha predisposto il primo progetto della "Guida per la stesura dei piani di emergenza negli scali ferroviari di smistamento", da adottare in ambito europeo. Il suddetto documento è stato presentato alla DG VII e DG XI della Commissione Europea, che ne hanno approvato i contenuti.

B.2 - FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NEL CORSO DELL'ESERCIZIO 2000

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 2000.

B.2.1. - In attuazione del provvedimento del CIPE (Comitato Interministeriale Programmazione Economica), varato il 6 novembre 1999, dal 16 gennaio 2000 i prezzi dei biglietti sui treni Eurostar

sono aumentati mediamente del 4,7% e, nel mese di maggio 2000, hanno subito un aumento anche le tariffe dei treni Intercity in servizio sulle principali direttrici.

Dal mese di ottobre 2000, infine, l'aumento delle tariffe ha interessato i restanti servizi a media ed a lunga percorrenza.

Da tali aumenti sono stati esclusi i treni regionali ed interregionali utilizzati dai pendolari.

B.2.2. - Il 29 gennaio 2000, alla presenza del Presidente dalla Repubblica, è stata inaugurata la nuova stazione di Roma Termini, dopo i lavori di ristrutturazione compiuti in vista del Giubileo, che hanno dato un aspetto completamente nuovo all'impianto. L'operazione di "lifting" è durata 14 mesi ed è costata circa 325 miliardi, di cui 230 miliardi per il restyling e 95 miliardi per l'introduzione di nuove tecnologie e di sistemi di sicurezza.

Infatti, particolare attenzione è stata rivolta a quest'ultimo aspetto, con l'affidamento del controllo della stazione, oltre che ad una sala operativa, 24 ore su 24, che utilizza 300 telecamere mobili e fisse, anche all'impiego di un maggior numero di agenti della Polfer.

Sono state poi realizzate nuove scale mobili, che insieme ad una nuova segnaletica, garantiscono accessi più agevoli sia alle metropolitane che ai treni. Sono stati aperti oltre 100 esercizi commerciali ed alcuni bar e ristoranti in grado di offrire 50.000 pasti al giorno. Inoltre, è stata inaugurata una grande libreria e sono stati messi a disposizione del pubblico 100 postazioni di biglietteria e 240 monitor che aggiornano i clienti sulla movimentazione dei treni in arrivo e in partenza.

Oggetto di ristrutturazione è stata anche la così denominata Ala Mazzoniana, che, completamente restaurata, è stata adibita a Terminal del Giubileo.

B.2.3. – Il giorno 7 febbraio 2000 sono state inaugurate le opere di adeguamento della stazione di Roma Tiburtina, anch'esse realizzate per l'evento giubilare.

Per tali opere, incluse quelle che hanno interessato il sistema viario circostante, sono stati investiti 147.9 miliardi (di cui 95.1 miliardi coperti dai contributi giubilari e 52,8 miliardi a carico della Capogruppo).

B.2.4. - Il giorno 17 febbraio 2000 la Capogruppo e le Organizzazioni Sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL-ULTRASPORTI, FISAFS e SMA-CONFSAL hanno firmato l'accordo per la costituzione di "EUROFER", Fondo di pensione complementare delle aziende del Gruppo.

Scopo esclusivo di tale fondo è l'erogazione dei trattamenti pensionistici complementari del sistema obbligatorio pubblico, al fine di assicurare ai beneficiari più elevati livelli di copertura previdenziale.

B.2.5. – In data 8 marzo 2000 è stata resa pubblica la delibera del 24 febbraio 2000, con la quale l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, a seguito di una istruttoria avviata nel febbraio 1999, ha condannato la Capogruppo al pagamento di una multa in ragione di 6,3 miliardi per abuso di potere dominante nel settore del trasporto dei container e delle casse mobili, due delle modalità più diffuse per il trasporto combinato delle merci.

L'abuso è stato attuato, secondo l'Autority, "attraverso comportamenti discriminatori idonei a favorire proprie società controllate o partecipate (nel caso specifico le società Italcontainer S.p.A. e Cemat S.p.A.) a discapito degli altri concorrenti la cui posizione è rimasta invece pressoché stabile in termini di numero di treni movimentati, ovvero si è significativamente ridotta in termini di quota". Nel corso dell'esercizio la Capogruppo ha fatto ricorso presso il T.A.R. del Lazio contro tale atto.

B.2.6. –Nell'ambito del più ampio processo di societarizzazione delle attività di trasporto, è stato dato in affitto alla controllata Trenitalia S.p.A. (già ITF S.r.l.) il ramo d'azienda "trasporto" (Divisioni Passeggeri. Cargo e Trasporto Regionale e Unità Tecnologie Materiale Rotabile).

Al riguardo:

- in data 27 aprile 2000 è stata raggiunta l'intesa e siglato l'accordo tra la Capogruppo e le Organizzazioni Sindacali;

- in data 23 maggio 2000 il Ministro dei Trasporti e della Navigazione ha assegnato a Trenitalia S.p.A. la licenza per lo svolgimento dell'attività di trasporto ferroviario;

- il contratto di affitto è stato sottoscritto il 30 maggio 2000 con decorrenza dal 1° giugno 2000 e durata novennale. salvo il minor periodo intercorrente fino alla prevista cessione del ramo stesso e con un canone annuale pari a 1.000 milioni per i primi tre anni.

B.2.7. –. Con Decreto n. 703696 del 22 maggio 2000 il Ministro del Tesoro, di concerto con il Ministro dei Trasporti. ha approvato. ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 4 del D.P.R. 8 luglio 1998, n.277, le modalità applicative dei criteri di separazione contabile delle attività del gestore dell'infrastruttura ferroviaria.

B.2.8. – Il giorno 24 giugno 2000 il Ministro dei Trasporti e della Navigazione. nel quadro della liberalizzazione del mercato ferroviario. ha rilasciato le ulteriori licenze ferroviarie alle seguenti tre imprese private (o a parziale partecipazione pubblica) : RAIL TRACTION COMPANY, DEL FUNGO GIERA e FERROVIE NORD MILANO.

Le "patenti" consentono. per ora. il solo trasporto intermodale combinato di merci su tratte internazionali. secondo le disposizioni del Decreto "Treu". Per convertirle in autorizzazioni ad operare senza limiti. anche sul mercato nazionale passeggeri e merci. è necessaria un'apposita legge dello Stato.

B.2.9. – Con la legge n. 317 del 23 ottobre 2000 (Assestamento 2000) sono state apportate alcune variazioni in aumento per un ammontare di 650 miliardi di competenza e 1.750 miliardi di cassa da corrispondere alla Capogruppo per i servizi offerti in relazione al Contratto di Servizio Pubblico ed al Contratto di Programma.

B.2.10. – Ai sensi dei D.P.R. 8 luglio 1998 n. 277 e 16 marzo 1999 n. 146, con i quali è stata modificata la normativa dei trasporti pubblici in attuazione delle direttive comunitarie, il Ministro dei Trasporti e della Navigazione. in data 23 maggio 2000, ha assegnato alla Capogruppo la licenza per lo svolgimento dell'attività di trasporto ferroviario e, successivamente, con decreto n. 138T, in data 31 ottobre 2000. ha rilasciato alla Capogruppo la concessione per 60 anni della gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. revocando la precedente concessione.

B.2.11. – In data 28 novembre 2000 la Capogruppo ha ceduto a Trenitalia S.p.A., con decorrenza dal 1° dicembre 2000, il ramo d'azienda "trasporto", precedentemente concesso in affitto, ad un prezzo di 2.939.119 milioni, fissato da una valutazione peritale al 31 maggio 2000 basata su una situazione contabile a tale data e successivamente aggiornato al 30 novembre con le variazioni patrimoniali intervenute in tale periodo e pagabile in 10 rate semestrali costanti a decorrere dal 1° gennaio 2004.

B.2.12. – Il 17 novembre 2000 sono stati programmati i lavori di ristrutturazione delle più importanti stazioni italiane, sulla scia dell'intervento effettuato alla stazione di Roma Termini e che si è concluso nei tempi previsti, per consentire l'attivazione in coincidenza con lo svolgimento del Grande Giubileo del 2000.

Tali interventi, che saranno tra i più impegnativi mai progettati, consentiranno la creazione di 1.500 nuovi posti di lavoro e saranno portati a termine, dalla società Grandi Stazioni, entro il 2003.

B.2.13. – Con legge n. 388 del 23 dicembre 2000 (Finanziaria 2001) e con Decreto Ministeriale del 29 dicembre 2000, sono state approvate, rispettivamente, le disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato 2001 e la ripartizione in capitoli delle unità previsionali di base relative al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2001.

E' da sottolineare che il decreto suddetto ha modificato, rispetto all'esercizio 2000, sia l'impostazione della numerazione dei capitoli del Tesoro, sia l'articolazione dei capitoli stessi riguardanti i trasferimenti dello Stato a favore del Gruppo.

Questa nuova impostazione è stata attuata dal Ministero del Tesoro a seguito del processo di societarizzazione, per cui sono state messe in particolare evidenza, sia le somme da corrispondere alla Capogruppo per i servizi offerti in relazione ai Contratti di Servizio Pubblico e di Programma da destinare alle Regioni a statuto speciale in attuazione del federalismo amministrativo, sia le somme da corrispondere alla Capogruppo ed a società da questa controllate in relazione agli obblighi di esercizio dell'infrastruttura, sia quelle relative agli obblighi tariffari e di servizio per il trasporto viaggiatori di interesse nazionale e per il trasporto merci.

B.2.14. - Introduzione della Moneta Unica Europea

L'ammissione dell'Italia tra i Paesi "in" aderenti all'Unione Monetaria Europea, ha comportato anche per la Capogruppo, come per le altre aziende del Paese e del resto d'Europa, un gravoso impegno di lavoro per la predisposizione e l'attuazione di tutti gli adempimenti necessari al traghettamento verso la moneta unica.

Come noto, il processo di unificazione monetaria comprende un periodo transitorio dal 1° gennaio 1999 al 31 dicembre 2001 nel quale l'Euro avrà una circolazione "virtuale" ed un bimestre, a partire dal 1° gennaio 2002, di doppia circolazione unitamente alle monete nazionali.

Dal 1° marzo 2002 l'Euro sarà l'unica moneta a corso legale e la lira cesserà di validità.

Tale scenario comporta la necessità – entro il 31 dicembre 2001 – da parte di tutte le aziende e gli enti, di gestire, con particolare attenzione, l'introduzione della nuova unità di conto, che avrà impatti sull'organizzazione in termini di attività, flussi informativi e sistemi informatici.

La Capogruppo ha avviato, pertanto, un progetto che si è articolato in due momenti:

- la costituzione, nel 1998, di un Gruppo di Lavoro con la partecipazione di esperti provenienti dai vari settori della società e con il coordinamento del Responsabile della Direzione Amministrazione, che ha elaborato un Master Plan di massima per la gestione del periodo transitorio (dall'1 gennaio 1999 al 31 dicembre 2001);
- la costituzione, nel mese di giugno 2000, di un nuovo Gruppo di Lavoro, con la partecipazione di tutte le strutture della Capogruppo e delle società del Gruppo, coordinato dal Responsabile della Direzione Amministrazione. Tale nuovo Gruppo di Lavoro si è posto l'obiettivo di definire il Master Plan Operativo degli interventi di adeguamento alla nuova unità di conto. Tale prima fase dei lavori, organizzata per processi, si è conclusa a dicembre 2000. Nella seconda fase dei lavori, attualmente in corso, gli interventi individuati e quelli che potranno emergere con l'approssimarsi del 1° gennaio 2002, sono monitorati fino alla completa introduzione dell'Euro. In particolare per ciascun processo sono stati individuati gli interventi da effettuare all'interno di ogni struttura della Capogruppo e delle società del Gruppo, così da fornire il quadro delle attività necessarie per adeguare tutti i processi del Gruppo stesso in modo omogeneo e controllato.

Ogni struttura della Capogruppo e delle società del Gruppo, infatti, ha partecipato alla definizione delle scelte strategiche connesse all'introduzione dell'Euro relativamente ai processi di rispettivo interesse, procedendo, quindi, sia all'analisi degli impatti della nuova moneta su tutte le attività, sia all'individuazione degli interventi da porre in atto e da monitorare.

In particolare sono stati analizzati:

- i sistemi informatici;
- le esigenze organizzative e logistiche per la gestione della moneta unica, nel periodo di doppia circolazione lira/Euro (gennaio-febbraio 2002);
- le esigenze formative per assicurare comportamenti da parte del personale in linea con la normativa e le decisioni aziendali;
- le esigenze di comunicazione all'utenza ed ai partner per indurre comportamenti adeguati alle soluzioni adottate;
- la modulistica, che dovrà tenere conto della struttura decimale della nuova unità monetaria.

B.2.15. - Giubileo 2000

Il giorno 19 e 20 agosto del 2000, in Roma, nell'area attrezzata di Tor Vergata, alla presenza del Santo Padre, si è celebrata la cerimonia della XV Giornata Mondiale della Gioventù.

L'organizzazione nel settore dei trasporti, messa a punto dalla Capogruppo per tale evento, ha messo in evidenza, per i risultati ottenuti, un impegno eccezionale sia dal lato professionale che umano. Tutto il personale della Capogruppo, preposto alla manifestazione, è stato in prima linea per attuare la programmazione, la gestione, il controllo della circolazione ordinaria e straordinaria dei treni di media-lunga percorrenza, nonché di quelli adibiti al trasporto locale. Esso ha operato incessantemente nei centri di coordinamento sia nelle stazioni, sia a bordo dei treni per l'accoglienza e l'assistenza dei passeggeri.

Tutte le strutture di FS, con la collaborazione e con l'impegno del Comune di Roma, della Regione Lazio e del Commissariato Straordinario per il Giubileo, hanno dato vita ad una prova concreta di efficienza attuando in tempi brevi e tra mille difficoltà - rigidità normative, lavori eseguiti in pieno centro città, ritrovamento reperti archeologici, difficoltà finanziarie delle imprese - un programma di dimensioni rilevanti.

Nell'occasione, la gestione ordinaria del servizio ferroviario è stata svolta in una prospettiva di medio-lungo periodo nel senso che, contestualmente alla predisposizione dell'organizzazione più consona all'evento giubilare, sono state poste le basi per il consolidamento dei servizi ferroviari nel nodo di Roma.

B.2.16. – Per quanto riguarda la controllata Trenitalia S.p.A., si segnala inoltre che, in data 16 novembre 2000, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, viene stabilito che, a decorrere dal 1° gennaio 2001, le Regioni firmatarie degli accordi di programma con il Ministro dei Trasporti e della Navigazione, ai sensi degli articoli 9 e 12 del D. Lgs. n. 422/97 e successive modificazioni, subentrano allo Stato nei rapporti con la Capogruppo e stipulano appositi contratti di servizio ai sensi del suddetto art. 19. Alle stesse Regioni vengono attribuite e trasferite le risorse relative.

B.3 - FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO 2000

Con riferimento alla Capogruppo si evidenziano i seguenti fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio:

B.3.1. – L'Assemblea Straordinaria dei Soci della Capogruppo, con decisione adottata il 24.1.2001 e registrata all'Ufficio delle Entrate di Roma 5 in data 1 febbraio 2001, ha deliberato le seguenti operazioni sul capitale sociale della società:

- riduzione del capitale sociale da lire 36.595.863.427.000 a lire 33.744.687.459.000 e quindi per lire 2.851.175.968.000 (con il conseguente annullamento di n. 2.851.175.968 azioni ordinarie del valore nominale di lire 1.000) a parziale copertura della perdita di lire 2.851.175.968.882 risultante dal bilancio chiuso al 31.12.1999, perdita che si riduce a lire 882 – rappresentante la quota frazionabile – da portare a nuovo;
- aumento del capitale sociale da lire 33.744.687.459.000 a lire 39.894.687.459.000 (con conseguente modifica dell'art.5 dello statuto sociale) mediante emissione alla pari di n. 6.150.000.000 nuove azioni del valore nominale di lire 1.000 cadauna, godimento regolare, riservate all'azionista "Ministero del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica" a fronte ed in corrispettivo dei versamenti già effettuati ex lege finanziaria 2000.

B.3.2. – L'Assemblea degli azionisti della Capogruppo ha deliberato, in data 22 febbraio 2001, la nomina – per il triennio 2001-2004 - del Consiglio di Amministrazione della società nelle seguenti persone: Ing. Giancarlo Cimoli, Prof. Claudio Podestà, Dr. Francesco Forlenza, Ing. Mauro Moretti, Dr. Luca Egidi (successivamente dimessosi e sostituito dal Dr. Gabriele Spazzadeschi).

Presidente del Consiglio di Amministrazione è stato nominato l'Ing. Giancarlo Cimoli.

Successivamente, il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo, riunitosi sotto la presidenza dell'Ing. Giancarlo Cimoli, ha confermato lo stesso Ing. Cimoli quale Amministratore Delegato della Società, attribuendogli i medesimi poteri già conferiti dal precedente Consiglio.

B.3.3. – Nella seduta del 22 febbraio 2001 il Consiglio di Amministrazione ha deliberato il progetto di scissione parziale della Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni - a favore di FS Holding S.r.l., cui verrà trasferito il complesso aziendale composto dai rami di azienda "Corporate" e "Business Unit - Centro Servizi di Gruppo" e dalle partecipazioni afferenti il relativo ambito di attività, precisando che il Consiglio di Amministrazione di FS Holding S.r.l., aveva già provveduto, nella stessa data, ad adottare le proprie determinazioni approvando il medesimo progetto.

Tale operazione si inquadra nell'ambito delle decisioni assunte per l'articolazione societaria della Capogruppo dal Ministro del Tesoro con nota del 31 luglio 2000, in ossequio alle Direttive Governative ("Direttiva Prodi") del 30 gennaio 1997 e Direttiva "D'Alema" del 18 marzo 1999.

B.3.4. – In data 1° marzo 2001, con atto notarile di cessione, la Capogruppo ha ceduto al Ministero del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica, l'intero capitale sociale della "Ferrovie dello Stato Holding S.r.l.", pari ad Euro 10.000, per un corrispettivo equivalente al valore nominale dello stesso. Il pagamento medesimo verrà corrisposto in tempi differiti e, comunque, non appena verranno esperite dal Ministero del Tesoro le relative prescritte procedure.

B.3.5. – Nei primi cinque mesi del 2001 il Ministero del Tesoro ha versato 5.000 miliardi a fronte di un ammontare di 7.200 miliardi stanziati dalla Legge di bilancio del 23.12.2000 n. 389, a titolo di "Apporto dello Stato all'aumento del Capitale Sociale delle Ferrovie dello Stato S.p.A. per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie".

B.3.6. – Il 24 marzo 2001, in occasione della Conferenza mondiale delle Ferrovie organizzata dalla UIC e dalla Capogruppo tenutasi a Firenze, alla presenza di esperti e giornalisti provenienti da tutto il mondo, è stato presentato il primo treno radiocomandato sperimentale.

Progettato per massimizzare l'utilizzo della rete ed aumentare la sicurezza, il treno di terza generazione, che utilizza un sistema denominato ERTMS (European Rail Traffic Management Sistem), è il nuovo gioiello tecnologico messo a punto dalla Capogruppo.

Questo sofisticato sistema di trasmissione veicolato attraverso una banda GSM, dedicata e criptata, segnala al macchinista la velocità da tenere e le condizioni di traffico. Quindi, tale sistema risulta un vero e proprio pilota automatico capace di intervenire anche là dove l'operatore non dovesse rispondere alle sollecitazioni del computer. Se il macchinista non dovesse rispondere ai comandi inviati dalle centrali, il sistema operativo di bordo provvede autonomamente a decelerare o addirittura a bloccare il treno.

Il nuovo congegno sarà certificato entro l'anno 2001 e applicato a partire dal 2003, inizialmente sulla tratta Firenze-Bologna.

B.3.7. – Il giorno 30 marzo 2001, alla presenza del Ministro dei Beni Culturali, del Presidente ed Amministratore Delegato della Capogruppo e dei dirigenti di Grandi Stazioni S.p.A., nella Sala Mazzoniana presso la stazione di Roma Termini – progettata negli anni trenta dall'Arch. Mazzoni e completamente ristrutturata - è stato inaugurato un museo d'arte contemporanea denominato "Contemporaneo-Temporaneo". Il suddetto museo ospiterà fino al 30 marzo del 2004 un'insolita esposizione di opere selezionate dalla Galleria Nazionale d'Arte Moderna e dal Centro Nazionale per le Arti Contemporanee, di artisti della Transavanguardia come Cucchi, Clemente e Chia.

B.3.8. – In data 4 aprile 2001 il CIPE (Comitato Interministeriale Programmazione Economica), ha ratificato lo schema del Contratto di Programma tra il Ministro dei Trasporti e della Navigazione e la Capogruppo, per il periodo 2001-2005, il quale prevede un investimento complessivo di oltre 42.000 miliardi.

Il nuovo Contratto di Programma 2001-2005, successivamente siglato tra le parti – in sostituzione del Contratto di Programma 1994/2000, scaduto il 31 dicembre dello scorso anno – regolamenta la disciplina degli oneri di gestione dell'infrastruttura, assunti a carico dello Stato, ai sensi delle vigenti disposizioni di legge, nonché degli investimenti per lo sviluppo ed il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e e pone vincoli di bilancio rigorosi riguardo ai contributi pubblici per la gestione e la procedura di definizione della priorità riguardo agli investimenti. Tale contratto ha durata quinquennale.

Con la ratifica definitiva, il CIPE ha sbloccato la ripartizione dei fondi previsti dalla Legge Finanziaria 2001 per 7.000 miliardi, i quali diventeranno immediatamente spendibili.

Di tali risorse, 2.600 miliardi sono destinati alla Alta Velocità Torino-Milano-Napoli. Per il nodo di Roma, sono previsti 120 miliardi che finanzieranno l'infrastrutturazione della stazione Roma Tiburtina, mentre al potenziamento della linea Roma-Ancona sono stati destinati 135 miliardi.

Altri finanziamenti interesseranno poi la linea Padova-Mestre, il nodo di Venezia, il nodo di Torino, la tratta Palermo-Messina-Catania ed infine la linea Napoli-Bari.

B.3.9. – Il Consiglio di Stato, con sentenza 2135/2001, ha ritenuto illegittimo l'affidamento da parte della Capogruppo a proprie società controllate o partecipate, dei servizi automobilistici sostitutivi dei servizi ferroviari. Tali servizi devono essere affidati, secondo le norme UE, con gara pubblica cui devono poter partecipare tutte le imprese operanti sul mercato.

Con tale decisione, i giudici hanno ribaltato una giurisprudenza consolidata che finora aveva considerato legittimo tale affidamento diretto ed esclusivo dei servizi integrativi e sostitutivi delle Ferrovie dello Stato alle controllate SOGIN e SITA.

A fronte di tale sentenza di illegittimità, la Capogruppo si è appellata, considerando di avere buone ragioni per sostenere che la propria posizione rientri nei canoni della legittimità.

B.3.10. –In data 2 maggio 2001 il Consiglio dei Ministri ha approvato lo schema di Decreto Legislativo relativo all' "Attuazione della direttiva 96/48/CE del Consiglio del 23 luglio 1996 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità".

In tale contesto è stato accertato in via definitiva per il biennio 1999/2000, senza dare luogo a conguagli, l'ammontare delle compensazioni spettanti in relazione al Contratto di Programma e di Servizio Pubblico in misura pari a quella complessivamente prevista in via preventiva dal Bilancio dello Stato per gli stessi anni, nelle more dell'approvazione del medesimo Contratto di Servizio.

Nell'ambito del Gruppo si segnala altresì che:

- In data 10 gennaio 2001 si è perfezionata l'acquisizione dei diritti di opzione da parte di Albacom S.p.A. della partecipazione della Capogruppo in Basictel S.p.A.

- In data 30 gennaio 2001 la società Trenitalia S.p.A. ha stipulato un contratto di affitto di azienda (comprendente i beni e i rapporti giuridici di proprietà della Divisione Trasporto Regionale assegnato alla Direzione Campania, limitatamente all'attività svolta per il servizio passante nella città di Napoli e per la linea metropolitana collinare) con la società Metronapoli S.p.A.. Pertanto, a decorrere dall'1 febbraio 2001, Metronapoli S.p.A. ha iniziato ad operare.
- In data 1° febbraio 2001 il Consiglio di Amministrazione della Capogruppo ha autorizzato la partecipazione alla costituzione della società consortile per azioni Istituto Italiano di Ricerca e di Certificazione Ferroviaria (ITALCERTIFER), avente per oggetto la commercializzazione delle prove eseguite nei laboratori dei singoli aderenti alla società e la ricerca in materia di trasporto su ferro. La partecipazione a tale società da parte di FS S.p.A. è pari al 33,33%.
- In data 16 febbraio 2001 sono state costituite dalla Capogruppo le società Medie Stazioni S.r.l., Medie Stazioni Due S.r.l. e Medie Stazioni Tre S.r.l., aventi per oggetto la gestione, la riqualificazione e la valorizzazione dei Complessi di Stazione e delle infrastratture modali di trasporto.
- In data 22 febbraio 2001 Grandi Stazioni S.p.A. ha costituito le seguenti società:
  - Grandi Stazioni Retail S.r.l. - avente per oggetto la somministrazione al pubblico di beni di consumo, anche attraverso la gestione di ristoranti, pizzerie, sale cinematografiche e altri locali aperti al pubblico; potrà inoltre commercializzare spazi e strumenti pubblicitari.
  - Grandi Stazioni Servizi S.r.l. - avente per oggetto l'erogazione e la gestione di tutti i servizi funzionali, complementari e connessi al trasporto e alla mobilità delle persone, quali: deposito bagagli, pulizie e gestione strutture igieniche, organizzazione viaggi ecc.
- In data 28 marzo 2001 Trenitalia S.p.A. ha ceduto l'intera quota di partecipazione nella ITEF S.p.A. alla società Fagioli S.p.A.

B.4 - INDAGINI GIUDIZIARIE E CONTENZIOSI

I procedimenti giudiziari avviati dalle Procure di Roma, Perugia e Milano nei precedenti anni, nei confronti di alcuni rappresentanti ed ex rappresentanti della Capogruppo e sue controllate, per reati a connotazione pubblicistica, prevalentemente concernenti l'affidamento di appalti e forniture, e già segnalati nella relazione sulla gestione dei precedenti esercizi, non hanno avuto, a tutt'oggi, evoluzioni significative e pregiudizievoli per la società.

Per quanto riguarda gli sviluppi sulla vicenda relativa al procedimento penale n.282/97 RGNR Tribunale di Milano (c.d. Scalo Fiorenza), si segnala che è stato trovato un accordo con uno degli imputati il quale verserà alla Capogruppo la somma di lire 250.000.000, a titolo di risarcimento danni.

In relazione al procedimento penale nei confronti dell'ex amministratore delegato della Capogruppo, ove la società si è costituita parte civile, si è in attesa di conoscere la data dell'udienza di appello a seguito dell'impugnazione proposta dal PM avverso la sentenza di non luogo a procedere disposta dal GUP nell'ambito del procedimento penale 7138/98 R pendenti avanti il Tribunale di Roma.

Si segnala che con provvedimento di archiviazione del GIP del Tribunale di Roma si è di recente concluso il procedimento in ordine alle questioni inerenti la Progettazione di Massima dalla Capogruppo a TAV S.p.A. e che aveva visto coinvolti rappresentanti della Capogruppo.

Inoltre, si segnala che, in merito al procedimento penale avviato dal Tribunale di Roma per violazione del divieto di intermediazione ed interposizione in relazione al personale distaccato presso la controllata Italferr S.p.A., tale procedimento risulta ad oggi archiviato.

Con riferimento alle indagini e procedimenti sopra indicati, non sono quindi emersi, ad oggi, elementi che possano far ritenere che la Capogruppo e il Gruppo siano esposti a passività o perdite né, comunque, elementi che possano apprezzabilmente interessare la posizione patrimoniale, economica e finanziaria del Gruppo stesso.

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

Relativamente ai giudizi penali connessi all'insorgere di malattie professionali derivanti dalla lavorazione dell'amianto, si segnala che la Capogruppo ha deciso di intervenire volontariamente nel procedimento penale n. 2519/91 RGNR Tribunale di Bologna, a carico di due ex dirigenti accusati di omicidio colposo, pur essendo stata citata in qualità di responsabile civile.

Per quanto concerne, invece, il procedimento penale relativo all'attività di lavorazione dell'amianto nell'O.G.R. di Torino, definitosi nel 1999 a seguito di sentenza della Corte d'Appello di Torino, si segnala che sono state definite transattivamente la quasi totalità delle posizioni delle parti civili costituite.

In data 6 marzo 2001 si è concluso, con sentenza di assoluzione di tutti gli imputati, il procedimento penale n. 189/99 - Tribunale di Piacenza - relativo al sinistro ferroviario occorso in data 12 gennaio 1997.

Per quanto riguarda il procedimento penale intentato nei confronti di persone coinvolte nell'incendio del treno dei tifosi della Salernitana, la Capogruppo si è costituita parte civile avanti il Tribunale di Salerno.

Per gli stessi fatti è, peraltro, pendente un contenzioso civile la cui potenziale passività è già stata valutata e di cui si è tenuto conto nella redazione del bilancio.

In ordine a tutti gli incidenti ferroviari verificatisi si ribadisce, infine, quanto già riferito nelle relazioni al bilancio consolidato dei precedenti esercizi e cioè che, le eventuali responsabilità civili che fossero accertate a carico della società, sarebbero coperte (salvo eventuale franchigia), dalla compagnia di assicurazione.

Nell'ambito del Gruppo, infine, va segnalato che:

- la società Italferr S.p.A., per quanto riguarda i due procedimenti penali pendenti avanti il Tribunale di Perugia, nel 2000 si è costituita parte civile anche nel secondo provvedimento, allo scopo di conseguire l'integrale riconoscimento degli eventuali danni, patrimoniali e non, subiti dalla stessa in conseguenza dei reati contestati ad ex amministratori e terzi imputati nel procedimento in questione. Nel corso del 2000 è stata anche disposta la riunione dei due procedimenti e la trascrizione delle intercettazioni ambientali. Con riferimento alle indagini penali sopra indicate, non sono emersi, ad oggi, elementi che possano far ritenere che la società sia esposta a passività o perdite né, comunque, elementi che possano apprezzabilmente interessare la posizione patrimoniale, economica e finanziaria della società;

- sulla società TAV S.p.A. come già segnalato nel precedente esercizio sono ancora in corso alcune indagini e procedimenti penali presso varie Procure della Repubblica (tra cui Roma, Napoli, Perugia, Milano) che, attinenti il Progetto Alta Velocità, vedono in alcuni casi coinvolti anche precedenti rappresentanti della società. Nell'ambito di alcune delle suddette indagini penali sono stati eseguiti sequestri, alcuni dei quali tuttora in atto, di documentazione anche contrattuale e contabile (parte di tale documentazione è stata dissequestrata dietro richiesta della società e su autorizzazione dell'Autorità Giudiziaria). Nel corso dell'esercizio si segnala che, con riferimento all'indagine avviata nel 1996 dalla Procura di Roma riguardante l'erogazione delle anticipazioni a FIAT è in corso di svolgimento un supplemento di indagine disposto dal GIP a seguito del rigetto della richiesta di archiviazione avanzata dal PM procedente nel corso del precedente esercizio. Si segnala infine che nei mesi di luglio, agosto e dicembre dalla Procura Regionale presso la Corte dei Conti del Lazio è stata avanzata, nell'ambito di accertamenti di cui la società ignora l'oggetto, una richiesta di documentazione varia (atti societari e contrattuali, nonché dati tecnici inerenti lo stato dei lavori delle tratte e Nodi Alta Velocità). Rispetto alle indagini e ai procedimenti penali in corso non sono emersi ad oggi elementi che possano far ritenere che la società sia esposta a significative passività e pertanto non è stato effettuato nessuno stanziamento in bilancio al riguardo. In alcuni di tali procedimenti, inoltre, la società si è costituita parte civile;
- relativamente alla società Trenitalia S.p.A., si segnala che il giorno 2 giugno 2000 si è verificato un tragico incidente ferroviario che ha coinvolto due treni merci procedenti sullo stesso binario. L'impatto è avvenuto tra la stazione di Fornovo e quella di Borgo Val di Taro, sull'Appennino Parmense, ed ha causato la morte di cinque ferrovieri nonché il gravissimo ferimento di un altro dipendente della società. Per fare pienamente luce sulla dinamica dell'incidente ed accertare le eventuali responsabilità civili e penali, sono state aperte due inchieste. La prima, da parte della Procura di Parma; la seconda, da parte delle Ferrovie dello Stato, la quale ha avviato le indagini nominando una commissione tecnica d'inchiesta. Si segnala, tuttavia, che le eventuali responsabilità civili che dovessero essere accertate a carico della società, sarebbero coperte (salvo eventuale franchigia) dalla compagnia di assicurazione.

B.5 - EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Entro il primo semestre del 2001, con l'attuazione del progetto di scissione, si concluderà la fase seconda e definitiva del complesso riassetto societario della Capogruppo, in conformità al modello delineato con le citate Direttive governative del 30 gennaio 1997 e del 18 marzo 1999 e del Ministero del Tesoro del 31 luglio 2000; in breve, una Holding (controllata al 100% dal Tesoro) titolare, fra l'altro, del pieno controllo di due distinte società, una per l'attività di trasporto – la già operativa Trenitalia S.p.A. – l'altra (l'attuale FS S.p.A.), per la gestione della rete infrastrutturale.

La innovata architettura organizzativa e strategica del Gruppo – quale emergerà dal processo dianzi sintetizzato – porta alla configurazione di società ad elevata autonomia operativa e decisionale, cui sono state o saranno conferite, nel rispetto del quadro normativo vigente, tutte le leve e responsabilizzazioni necessarie per un presidio efficace dei business rispettivamente affidati. Nel frattempo sono già state avviate azioni finalizzate:

- al monitoraggio delle performance conseguite dal "sistema", attraverso l'impiego di indicatori e parametri di misura dei risultati strategici ed operativi;
- al miglioramento degli standard di qualità e di sicurezza del trasporto ferroviario;
- alla ridefinizione di una più efficace politica commerciale;
- alla riduzione dei costi operativi, attraverso la razionalizzazione dei processi produttivi;
- al contenimento degli organici (nel rispetto degli accordi con le Organizzazioni Sindacali), e all'incremento della produttività del personale mediante processi mirati di formazione e di riequilibrio professionale.

Tutto ciò sembra legittimare aspettative di ricadute positive sul Gruppo stesso in termini di efficientamento e di redditività, sempre che, naturalmente, l'Azionista di riferimento sia pronto a fornire tutti gli strumenti, sia normativi che finanziari, più idonei per far fronte tempestivamente ai mutamenti dello scenario esterno, caratterizzato, com'è, dalla progressiva liberalizzazione del mercato del trasporto e da un quadro di regole e di comportamenti in continua evoluzione.

Per quanto sopra considerato, è auspicio di questo Consiglio che nel medio periodo il Gruppo FS, considerato nelle articolazioni che si sono illustrate, possa raggiungere l'equilibrio della gestione economica prima delle imposte.

Gruppo Ferrovie dello Stato

Progetto di Bilancio consolidato al 31 dicembre 2000

- Stato Patrimoniale
- Conto Economico

Bilancio consolidato al 31.12.2000

(in milioni di lire)

Stato patrimoniale attivo	**31.12.2000**	**31.12.1999**	**Differenze**
A. CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI		**1.320**	(1.320)
(di cui già richiamati)	**120**	**0**	120
B. IMMOBILIZZAZIONI			
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI			
1. Costi di impianto e di ampliamento	354	529	(175)
2. Costi di ricerca, sviluppo e di pubblicità	4.351	8.671	(4.320)
3. Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	1.713	2.028	(315)
4. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	76.200	65.616	10.584
5. Avviamento	1.246	2.424	(1.178)
6. Immobilizzazioni in corso e acconti	430.183	438.338	(8.155)
7. Altre	177.517	183.391	(5.874)
8. Differenza di consolidamento	6.419	8.446	(2.027)
Totale I	697.983	709.443	(11.460)
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
1. Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale	57.033.151	57.224.483	(191.332)
2. Materiale rotabile, navi traghetto, impianti e macchinario	9.680.205	11.691.759	(2.011.554)
3. Attrezzature industriali e commerciali	319.409	314.447	4.962
4. Altri beni	167.881	164.489	3.392
5. Immobilizzazioni in corso e acconti	22.565.044	19.979.141	2.585.903
Totale II	89.765.690	89.374.319	391.371
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
1. Partecipazioni in:			
a) Imprese controllate	7.274	3.786	3.488
b) Imprese collegate	192.895	195.540	(2.645)
c) Imprese controllanti	0	0	0
d) Altre imprese	307.854	291.546	16.308
2. Crediti:			
a) verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio	0	5	(5)
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	0	5	(5)
b) verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio	1.140	1.220	(80)
- esigibili oltre l'esercizio	1.860	3.000	(1.140)
	3.000	4.220	(1.220)
c) verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	0	0	0
d) verso altri			
- esigibili entro l'esercizio	7.607	16.123	(8.516)
- esigibili oltre l'esercizio	112.067	117.572	(5.505)
	119.674	133.695	(14.021)
3. Altri titoli	230	0	230
4. Azioni proprie	0	0	0
5. Impieghi del Fondo pensioni (art. 210 e seg. DPR 20/12/1973, n. 1092)	0	215	(215)
Totale III	630.927	629.007	1.920
Totale B) Immobilizzazioni	**91.094.600**	**90.712.769**	**381.831**

C. ATTIVO CIRCOLANTE			
I. RIMANENZE			
1. Materie prime, sussidiarie e di consumo	1.360.873	1.332.167	28.706
2. Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	0	0	0
3. Lavori in corso su ordinazione	6.283	64.951	(58.668)
4. Prodotti finiti e merci	941	2.091	(1.150)
5. Acconti	2.488	2.315	173
6. Cespiti radiati da alienare	9.657	15.058	(5.401)
Totale I	1.380.242	1.416.582	(36.340)
II. CREDITI			
1. Verso clienti			
- esigibili entro l'esercizio	1.286.392	1.010.865	275.527
- esigibili oltre l'esercizio	56.176	38.862	17.314
	1.342.568	1.049.727	292.841
2. Verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio	293.470	781	292.689
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	293.470	781	292.689
3. Verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio	65.765	48.084	17.681
- esigibili oltre l'esercizio	9.989	4.420	5.569
	75.754	52.504	23.250
4. Verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	0	0	0
5. Verso altri			
- esigibili entro l'esercizio	9.585.204	9.983.423	(398.219)
- esigibili oltre l'esercizio	2.090.783	1.651.148	439.635
	11.675.987	11.634.571	41.416
Totale II	13.387.779	12.737.583	650.196
III. ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI			
1. Partecipazioni in imprese controllate	0	0	0
2. Partecipazioni in imprese collegate	7.459	0	7.459
3. Partecipazioni in imprese controllanti	0	0	0
4. Altre partecipazioni	41	17.847	(17.806)
5. Azioni proprie	0	0	0
6. Altri titoli	16.471	7.280	9.191
Totale III	23.971	25.127	(1.156)
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE			
1. Depositi bancari e postali	852.485	449.034	403.451
2. Assegni	830	252	578
3. Denaro e valori in cassa	4.493	2.459	2.034
4. Conti correnti di Tesoreria	673.997	279.711	394.286
Totale IV	1.531.805	731.456	800.349
Totale C) Attivo circolante	**16.323.797**	**14.910.748**	**1.413.049**
D. RATEI E RISCONTI			
I Disaggi sui prestiti	0	0	0
II Altri ratei e risconti	8.033	8.770	(737)
Totale D) Ratei e risconti	**8.033**	**8.770**	**(737)**
TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)	**107.426.550**	**105.633.607**	**1.792.943**

Stato patrimoniale passivo	**31.12.2000**	**31.12.1999**	**Differenze**
A. PATRIMONIO NETTO			
I. CAPITALE	36.595.863	36.595.863	0
II. RISERVA DA SOVRAPREZZO AZIONI	0	0	0
III. RISERVE DI RIVALUTAZIONE	0	0	0
IV. RISERVA LEGALE	0	0	0
V. RISERVA PER AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO	0	0	0
VI. RISERVE STATUTARIE	0	0	0
VII. ALTRE RISERVE			
1. Contributi della U.E., di Enti pubblici e di terzi per incrementi patrimoniali	5.251	5.459	(208)
2. Versamento in conto futuri aumenti di capitale	6.150.000	0	6.150.000
3. Perdita ripianata in corso d'anno	0	0	0
4. Altre riserve			
- Riserva di consolidamento	14.135	14.065	70
- Riserva da differenze di traduzione	4.515	2.625	1.890
Totale VII Altre riserve	**6.173.901**	**22.149**	**6.151.752**
VIII. Rettifica patrimonio per costituzione F.do Ristrutturazione ex lege 448/98		0	0
IX. UTILI (PERDITE) A NUOVO	(3.038.849)	(156.893)	(2.881.956)
X. UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	(1.334.871)	(2.879.948)	1.545.077
Patrimonio netto di gruppo	**38.396.044**	**33.581.171**	**4.814.873**
Capitale e riserve di terzi	**228.644**	**57.332**	**171.312**
Utile (Perdita) di terzi	**12.894**	**7.563**	**5.331**
Totale A) Patrimonio Netto	**38.637.582**	**33.646.066**	**4.991.516**
B. FONDI PER RISCHI E ONERI			
1. Per trattamento di quiescenza e obblighi simili	5.561	8.231	(2.670)
2. Per imposte	24.267	33.122	(8.855)
3. Fondo ristrutturazione industriale	1.466.710	947.726	518.984
4. Fondo ristrutturazione ex lege 448/98	39.543.909	46.787.332	(7.243.423)
5. Fondo rettifica valore cespiti	1.971.822	0	1.971.822
6. Altri	2.951.013	3.316.417	(365.404)
Totale B) Fondi per rischi e oneri	**45.963.282**	**51.092.828**	**(5.129.546)**
C. TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO LAVORO SUBORDINATO	**6.722.681**	**6.730.435**	**(7.754)**

D. DEBITI			
1. Obbligazionari			
- esigibili entro l'esercizio	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	0	0	0
2. Obbligazioni convertibili			
- esigibili entro l'esercizio	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	0	0	0
3. Debiti verso banche			
- esigibili entro l'esercizio	781.877	1.086.803	(304.926)
- esigibili oltre l'esercizio	5.468.150	2.400.476	3.067.674
	6.250.027	3.487.279	2.762.748
4. Debiti verso altri finanziatori			
- esigibili entro l'esercizio	88.458	121.267	(32.809)
- esigibili oltre l'esercizio	214.351	224.218	(9.867)
	302.809	345.485	(42.676)
5. Acconti			
- esigibili entro l'esercizio	121.808	105.150	16.658
- esigibili oltre l'esercizio	130	0	130
	121.938	105.150	16.788
6. Debiti verso fornitori			
- esigibili entro l'esercizio	4.408.929	3.565.196	843.733
- esigibili oltre l'esercizio	482	22	460
	4.409.411	3.565.218	844.193
7. Debiti rappresentati da titoli di credito			
- esigibili entro l'esercizio	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	0	0	0
8. Debiti verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio	6.094	6.026	68
- esigibili oltre l'esercizio		0	0
	6.094	6.026	68
9. Debiti verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio	144.819	184.396	(39.577)
- esigibili oltre l'esercizio	2.000	3.000	(1.000)
	146.819	187.396	(40.577)
10. Debiti verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	0	0	0
11. Debiti tributari			
- esigibili entro l'esercizio	385.678	406.066	(20.388)
- esigibili oltre l'esercizio	31	0	31
	385.709	406.066	(20.357)
12. Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- esigibili entro l'esercizio	667.794	173.090	494.704
- esigibili oltre l'esercizio	282.833	295.166	(12.333)
	950.627	468.256	482.371
13. Altri debiti			
- esigibili entro l'esercizio	3.024.074	5.302.988	(2.278.914)
- esigibili oltre l'esercizio	9.526	50.205	(40.679)
	3.033.600	5.353.193	(2.319.593)
Totale D) Debiti	**15.607.034**	**13.924.069**	**1.682.965**
E. RATEI E RISCONTI			
I Aggi su prestiti	0	0	0
II Altri ratei e risconti	495.971	240.209	255.762
Totale E) Ratei e risconti	**495.971**	**240.209**	**255.762**
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)	**107.426.550**	**105.633.607**	**1.792.943**

Conti d'ordine		**31.12.2000**	**31.12.1999**	**Differenze**
1. BENI DI TERZI IN CONSEGNA				
1.1	Amministratori conto cauzione		0	0
1.2	Materiale rotabile trasferito in proprietà a Eurofima a garanzia prestiti	3.077.627	3.669.002	(591.375)
1.3	Altri beni di terzi	57.989	57.145	844
	Totale 1	**3.135.616**	**3.726.147**	**(590.531)**
2. IMPEGNI				
2.1	Titoli in consegna	56.474	0	56.474
2.2	Beni in leasing	872	921	(49)
2.3	Altri impegni	15.073.000	6.678.323	8.394.677
	Totale 2	**15.130.346**	**6.679.244**	**8.451.102**
3. RISCHI				
3.1	Fidejussioni	567.178	555.871	11.307
3.2	Avalli	10.000	0	10.000
3.3	Altre garanzie personali	42.690	44.765	(2.075)
3.4	Altre garanzie reali	56.702	46.316	10.386
3.5	Altri rischi	85.298	75.262	10.036
	Totale 3	**761.868**	**722.214**	**39.654**
4. ALTRI CONTI D'ORDINE				
4.1	Fonti di finanziamento previste nel contratto di programma da realizzare e contributi diversi per investimenti	**50.202.640**	**35.850.065**	**14.352.575**
4.1.1	Somme da ricevere dallo Stato	38.907.000	25.873.000	13.034.000
4.1.2	Somme residue a fine esercizio per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi	11.295.640	9.977.065	1.318.575
4.2	Impieghi delle somme di cui al punto 4.1, previsti dal contratto di programma e da norme che prevedono il finanziamento pubblico degli investimenti ferroviari	**50.202.640**	**35.850.065**	**14.352.575**
4.2.1	Investimenti da realizzare	50.025.998	35.349.982	14.676.016
4.2.2	Ristrutturazione industriale	176.642	500.083	(323.441)
4.3	Fondo di solidarietà	25.564	35.052	(9.488)
4.4	Fonti di finanziamento da provvedere non ricomprese nel Contratto di programma, ma stabilite con leggi	808.000	12.800.000	(11.992.000)
4.5	Debiti imputati al Ministero del Tesoro ai sensi della legge n. 662/96	21.319.207	25.668.233	(4.349.026)
4.6	Valore nozionale prestiti ristrutturati	1.750.000	3.500.000	(1.750.000)
4.7	Altri	3.082.532	1.743.395	1.339.137
	Totale 4 (esclusa voce 4.2)	**77.187.943**	**79.596.745**	**(2.408.802)**
	TOTALE CONTI D'ORDINE	**96.215.773**	**90.724.350**	**5.491.423**

Conto economico	**31.12.2000**	**31.12.1999**	**Differenze**
A. VALORE DELLA PRODUZIONE			
1. RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI			
a) Prodotti del traffico viaggiatori			
- Clientela ordinaria	3.953.503	3.728.822	224.681
- Contratto di servizio pubblico con Enti pubblici territoriali	14.700	12.647	2.053
b) Prodotti del traffico merci e poste	1.423.245	1.354.048	69.197
c) Contratto di servizio pubblico con lo Stato	3.123.129	2.927.400	195.729
d) Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	714.270	634.895	79.375
Totale 1	**9.228.847**	**8.657.812**	**571.035**
2. VARIAZIONI DELLE RIMANENZE DI PRODOTTI IN CORSO DI LAVORAZIONE, SEMILAVORATI E FINITI	18	0	18
3. VARIAZIONE DEI LAVORI IN CORSO SU ORDINAZIONE	(65.550)	48.584	(114.134)
4. INCREMENTI DI IMMOBILIZZAZIONI PER LAVORI INTERNI	1.673.037	1.515.542	157.495
5. ALTRI RICAVI E PROVENTI			
a) contributi in conto esercizio			
- Ai sensi dei Regolamenti CEE	2.806.871	2.770.000	36.871
- Altri	267.204	242.071	25.133
b) utilizzo Fondo ristrutturazione ex lege 448/98	1.933.423	1.886.274	47.149
c) altri ricavi e proventi	416.290	187.903	228.387
Totale 5	**5.423.788**	**5.086.248**	**337.640**
Totale A) Valore della produzione	**16.260.140**	**15.308.186**	**951.954**
B. COSTI DELLA PRODUZIONE			
6. PER MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	1.645.527	1.377.340	268.187
7. PER SERVIZI	2.817.957	2.780.416	37.541
8. PER GODIMENTO BENI DI TERZI	257.643	226.149	31.494
9. PER IL PERSONALE			
a) salari e stipendi	6.652.293	6.834.472	(182.179)
b) oneri sociali	1.712.600	1.720.130	(7.530)
c) trattamento di fine rapporto	658.272	610.048	48.224
d) altri costi	15.766	15.341	425
	9.038.931	9.179.991	(141.060)
10. AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI			
a) ammortamento immobilizzazioni immateriali	74.794	93.082	(18.288)
b) ammortamento immobilizzazioni materiali	3.595.357	3.552.661	42.696
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	50.986	89.621	(38.635)
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	54.740	115.157	(60.417)
	3.775.877	3.850.521	(74.644)
11. VARIAZIONI DELLE RIMANENZE DI MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	(192.928)	(27.449)	(165.479)
12. ACCANTONAMENTI PER RISCHI	305.692	379.557	(73.865)
13. ALTRI ACCANTONAMENTI	38.808	18.902	19.906
14. ONERI DIVERSI DI GESTIONE	151.278	208.091	(56.813)
Totale B) Costi della produzione	**17.838.785**	**17.993.518**	**(154.733)**
Differenza tra valore e costi della produzione	**(1.578.645)**	**(2.685.332)**	**1.106.687**

C. PROVENTI E ONERI FINANZIARI

15. PROVENTI DA PARTECIPAZIONI			
- in imprese controllate e collegate	0	0	0
- in altre imprese	220.139	3.393	216.746
Totale 15	**220.139**	**3.393**	**216.746**
16. ALTRI PROVENTI FINANZIARI			
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:			
- da imprese controllate e collegate	131	201	(70)
- da controllanti	0	0	0
- da altri	3.505	3.440	65
	3.636	3.641	(5)
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	0	97	(97)
c) da titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	14.526	12.828	1.698
d) proventi diversi dai precedenti:			
- da imprese controllate e collegate	1.625	1.339	286
- da controllanti	0	0	0
- da altri	187.888	143.378	44.510
	189.513	144.717	44.796
Totale 16	**207.675**	**161.283**	**46.392**
17. INTERESSI ED ALTRI ONERI FINANZIARI			
- verso imprese controllate e collegate	153	63	90
- verso controllanti	0	0	0
- verso altri			
- su debiti obbligazionari	0	0	0
- su debiti verso Istituti finanziari	243.274	143.253	100.021
- oneri finanziari diversi	112.307	95.453	16.854
Totale 17	**355.734**	**238.769**	**116.965**
Totale C) Proventi e oneri finanziari	**72.080**	**(74.093)**	**146.173**

D. RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE

18. RIVALUTAZIONI			
a) di partecipazioni	14.531	16.475	(1.944)
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
c) di titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
Totale 18	**14.531**	**16.475**	**(1.944)**
19. SVALUTAZIONI			
a) di partecipazioni	9.683	21.429	(11.746)
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
c) di titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
Totale 19	**9.683**	**21.429**	**(11.746)**
Totale D) Rettifiche di valore	**4.848**	**(4.954)**	**9.802**

E. PROVENTI E ONERI STRAORDINARI

20. PROVENTI STRAORDINARI			
- plusvalenze da alienazioni	298.336	54.570	243.766
- contributi per ristrutturazione industriale (esodi anticipati)	269.696	194.025	75.671
- altri proventi	5.762.076	397.500	5.364.576
Totale 20	**6.330.108**	**646.095**	**5.684.013**
21. ONERI STRAORDINARI			
- minusvalenze da alienazioni	5.332.882	23.654	5.309.228
- imposte relative ad esercizi precedenti	6.462	3.067	3.395
- costi per esodi anticipati	269.696	199.604	70.092
- altri oneri	182.404	210.814	(28.410)
Totale 21	**5.791.444**	**437.139**	**5.354.305**
Totale E) Partite straordinarie	**538.664**	**208.956**	**329.708**
Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D+/-E)	**(963.053)**	**(2.555.423)**	**1.592.370**
22. IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO			
a) imposte correnti	358.283	318.000	40.283
b) imposte differite	641	(1.038)	1.679
Totale 22	**358.924**	**316.962**	**41.962**
Utile/(Perdita) di esercizio	**(1.321.977)**	**(2.872.385)**	**1.550.408**
(UTILE) PERDITA DI PERTINENZA DI TERZI	**(12.894)**	**(7.563)**	**(5.331)**
UTILE (PERDITA) DI PERTINENZA DEL GRUPPO	**(1.334.871)**	**(2.879.948)**	**1.545.077**

Nota integrativa

al bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2000

SEZIONE 1

Presentazione del bilancio consolidato

Il presente bilancio consolidato chiuso al 31 dicembre 2000 è il settimo redatto dal Gruppo Ferrovie dello Stato (nel seguito Gruppo). Tale adempimento si è reso necessario, com'è noto, a seguito del recepimento, mediante il decreto legislativo 127/91, nel nostro ordinamento giuridico della disciplina comunitaria in tema di presentazione dei bilanci.

Il bilancio di Gruppo, composto dallo stato patrimoniale, conto economico e nota integrativa, è stato redatto in ottemperanza alle citate disposizioni, integrate, se del caso, dai Principi Contabili dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri e, ove mancanti, da quelli redatti dall'International Accounting Standard Committee (I.A.S.C.).

Come noto, il bilancio consolidato permette di esaminare la situazione patrimoniale, economica e finanziaria di tutte le imprese che, sottoposte ad un regime di controllo diretto ed indiretto da parte della Capogruppo, rientrano nella cosiddetta area di consolidamento. A tal fine, oltre agli schemi in precedenza indicati, si riporta il prospetto di raccordo tra patrimonio netto e risultato della controllante e patrimonio netto e risultato di esercizio consolidato, oltre al rendiconto finanziario consolidato.

Per quanto riguarda ulteriori dati sui fatti di rilievo avvenuti nel corso dell'esercizio e dopo la chiusura dello stesso e per le indagini giudiziarie in corso, si fa rinvio a quanto indicato nella relazione sulla gestione (B.2 – B.3 – B.4).

Vengono infine presentati, ai fini comparativi, lo Stato Patrimoniale ed il Conto economico consolidati dell'esercizio 1999.

SEZIONE 2

Forma e contenuto del bilancio consolidato

Criteri generali

Il bilancio consolidato è redatto utilizzando i bilanci al 31 dicembre 2000 della Capogruppo e delle imprese rientranti nell'area di consolidamento, indicate nell'allegato n. 1, già approvati dalle rispettive Assemblee degli azionisti o, se non ancora approvati, predisposti dai Consigli di Amministrazione, opportunamente riclassificati, ove necessario, per uniformarli ai criteri di valutazione e di esposizione applicati dalla controllante.

L'area e i principi di consolidamento ed i criteri di valutazione sono conformi alle norme di riferimento.

Area di consolidamento

Il bilancio consolidato del Gruppo include i bilanci della Capogruppo e delle società nelle quali la Capogruppo detiene, direttamente o indirettamente, la maggioranza del capitale sociale, ovvero esercita un'influenza dominante nell'assemblea ordinaria delle stesse.

Le imprese incluse nell'area di consolidamento, ed indicate nell'allegato n. 1, sono consolidate con il metodo integrale, che viene più avanti dettagliatamente descritto.

Variazioni area di consolidamento

Si segnala che, nel corso del 2000, sono entrate nell'area di consolidamento la società Sita Viaggi S.r.l. (già New Siamic Express S.r.l.), a seguito delle ulteriori quote di capitale sociale sottoscritte da SITA S.p.A. che hanno elevato la percentuale di possesso dal 30% al 97%, le società SELF S.r.l., FS Lab S.r.l. e FS Holding S.r.l., costituite dalla Capogruppo, rispettivamente, il 7 aprile 2000, il 18 ottobre 2000 e il 15 dicembre 2000, e la società Cargo Chemical S.p.A., che nel 1999 era stata valutata al costo in quanto non operativa.

Si segnala inoltre che, a seguito dell'operazione di fusione, la società FS Cargo S.p.A ha incorporato la società SIT – Siciliana Ingegneria Trasporti S.r.l..

L'effetto sulle voci dello stato patrimoniale e del conto economico derivante dalla variazione dell'area di consolidamento, qualora significativo, è ampiamente illustrato nel commento alle singole poste.

Metodi di consolidamento

Il consolidamento con il metodo dell'integrazione globale si può così sintetizzare:

- assunzione delle attività e delle passività e dei costi e dei ricavi delle imprese consolidate;

- eliminazione del valore di carico delle partecipazioni incluse nell'area di consolidamento a fronte del relativo patrimonio netto, all'atto del primo consolidamento. Le eventuali differenze sono imputate nel bilancio consolidato, ove possibile, agli elementi dell'attivo e del passivo. L'eventuale residuo, se negativo, viene iscritto nella voce del patrimonio netto denominata "Riserva di consolidamento", ovvero, quando esso sia dovuto a previsioni di risultati economici sfavorevoli, è iscritto in un'apposita voce denominata "Fondo di consolidamento per rischi ed oneri"; se positivo, è iscritto nella voce denominata "Differenza di consolidamento" ovvero, qualora se ne presentino i presupposti, viene portato in diretta diminuzione della riserva di consolidamento fino a concorrenza della stessa.
  Il valore della "Differenza di consolidamento" viene ammortizzato in un periodo di cinque esercizi, ovvero, se ne ricorrono le condizioni, in un periodo di durata superiore espressamente motivato in nota integrativa;

- elisione dei debiti e dei crediti intercorrenti fra le imprese incluse nell'area di consolidamento;

- elisione delle partite di costo e di ricavo intercorse fra le imprese consolidate;

- eliminazione degli utili e delle perdite derivanti da operazioni tra imprese consolidate relative a cessioni di beni che permangono come rimanenze o immobilizzazioni presso l'impresa acquirente, al netto del relativo effetto fiscale.

Le società collegate sulle quali la Capogruppo esercita, direttamente o indirettamente, un'influenza significativa o detiene una quota di capitale sociale tra il 20% (10% per le società con azioni quotate in borsa) e il 50% sono valutate con il metodo del patrimonio netto. L'elenco di queste società è riportato nell'allegato n.2.

Relativamente a tali società valutate con il metodo del patrimonio netto, l'eventuale maggior valore di carico rispetto alla corrispondente frazione del patrimonio netto della partecipata, manifestatosi al momento della prima applicazione di tale metodo, rimane iscritto nella voce "Partecipazioni" e viene ammortizzato in relazione alla natura del bene cui tale differenza si riferisce. Con specifico riferimento alla differenza attribuibile ad avviamento esso viene ammortizzato in un periodo di cinque esercizi, ovvero, se ne ricorrono le condizioni, in un periodo di durata superiore espressamente indicato in nota integrativa.

Le partecipazioni assoggettate a liquidazione ed escluse dall'area di consolidamento, sono iscritte al valore di carico riveniente dall'ultimo consolidamento, rettificato per tenere conto delle eventuali minusvalenze emergenti dai relativi bilanci intermedi di liquidazione.

Moneta di conto

Lo stato patrimoniale, il conto economico consolidati e la relativa nota integrativa espongono gli importi in milioni di lire italiane.

Bilanci in valuta

I bilanci espressi in moneta diversa da quella di conto sono convertiti con il metodo del cambio corrente.

In base a tale criterio le voci di bilancio sono state convertite come segue:

Attività e passività: ai cambi a fine anno
Costi e ricavi: ai cambi medi dell'anno
Patrimonio netto: ai cambi storici di formazione.

Le differenze di conversione così originatesi vengono portate in aumento o in diminuzione del patrimonio netto mediante accredito o addebito ad un'apposita voce denominata "Riserva da differenze di traduzione".

Criteri di valutazione

I criteri di valutazione sono determinati in conformità delle disposizioni del codice civile e del D.Lgs.127/91, senza operare alcuna deroga e sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio del precedente esercizio.

Tali criteri sono quelli utilizzati nel bilancio di esercizio della Capogruppo e nel seguito riesposti, ad eccezione di quanto segue:

Partecipazioni

Le partecipazioni in imprese controllate e collegate sono valutate secondo quanto illustrato nell'ambito dei "metodi di consolidamento".

Beni in locazione finanziaria

I beni in locazione finanziaria sono iscritti secondo il cosiddetto "metodo finanziario", previsto dal principio contabile internazionale IAS n. 17, recepito dai principi contabili emanati dal Consiglio Nazionale dei Dottori Commercialisti e dal Consiglio Nazionale dei Ragionieri (Documento n.17).

SEZIONE 3

Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione di Gruppo

A) Criteri di redazione del bilancio

In aderenza al disposto dell'art. 32 del D.Lgs. 127 la struttura ed il contenuto dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico consolidati sono quelli prescritti per il bilancio d'esercizio delle imprese incluse nel consolidamento. In presenza di una diversa disciplina, il bilancio delle società controllate viene riclassificato, per fornire una visione più chiara della situazione economica, patrimoniale e finanziaria del Gruppo.

Inoltre, come già indicato nella nota integrativa della Capogruppo, la normativa speciale che disciplina i servizi di trasporto pubblico nonché il complesso processo di trasformazione/ristrutturazione delle FS, avviato con la trasformazione del previgente ente pubblico in società per azioni, contengono elementi peculiari che hanno prodotto effetti sulla formazione del bilancio d'esercizio, oltre a richiedere l'aggiunta di specifiche voci alla struttura dello stato patrimoniale e del conto economico ai sensi dell'art. 2423/ter, 3° comma del Codice Civile.

In particolare, con riferimento al bilancio della Capogruppo, si rileva che l'art. 15, comma 2, del D.L. 11 luglio 1992 n. 333, convertito dalla legge 8 agosto 1992 n. 359, come da ultimo modificato dal D.L. 21 giugno 1993 n. 198, convertito dalla legge 9 agosto 1993 n. 292, prevedeva che il patrimonio iniziale delle società per azioni derivante dalle particolari trasformazioni degli enti pubblici economici (fra le quali rientra la Capogruppo) dovesse essere determinato dal Ministro del Tesoro sulla base, sia dei rispettivi ultimi bilanci, sia di apposite proposte di rettifica dei valori dell'attivo e del passivo, da parte dei Consigli di Amministrazione. Gli effetti delle citate operazioni sono stati ampiamente illustrati nei bilanci civilistico e consolidato al 31 dicembre 1994.

Ai sensi dell'art.2 comma 12 della legge 23 dicembre 1996 n. 662 la Capogruppo ha provveduto, a fine esercizio 1996, ad imputare allo Stato i debiti per prestiti e mutui contratti dalle FS con ammortamento a totale carico dello Stato. Tuttavia, essendo state affidate alle FS le incombenze amministrative relative al servizio dei prestiti, l'importo del debito residuo è stato appostato nei conti d'ordine.

Il comma 5 dell'art. 43 della legge 23 dicembre 1998, n. 448 stabilisce: «*5. In attesa che vengano definiti gli assetti del settore ferroviario in attuazione del decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 277, e che, conseguentemente, il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica disponga la valutazione del ramo d'azienda "Gestione dell'infrastruttura" ai sensi dell'articolo 55 della legge 27 dicembre 1997, n. 449, la società Ferrovie dello Stato Spa è autorizzata a costituire, a valere sul proprio netto patrimoniale, un fondo di ristrutturazione di importo pari al valore netto dell'infrastruttura risultante dal bilancio al 31 dicembre 1997.*».

In attuazione di questa disposizione, come meglio descritto nel commento della voce, è stato costituito un apposito fondo da utilizzarsi con le modalità definite dall'Assemblea Ordinaria della Capogruppo del 14 giugno 1999.

Coerentemente con le precedenti delibere prese con riferimento agli esercizi 1998 e 1999, l'Assemblea Ordinaria della Capogruppo del 15 novembre 2000 ha deliberato l'autorizzazione alla copertura delle minusvalenze derivanti dalla cessione del compendio aziendale costituente l'*«Azienda trasporto»* alla controllata Trenitalia S.p.A., attraverso l'utilizzazione del *Fondo di ristrutturazione ex lege 448/98*. Successivamente, l'Assemblea Ordinaria della Capogruppo del 23 maggio 2001 ha deliberato l'autorizzazione alla copertura – sempre mediante utilizzo dello stesso fondo – degli oneri di ammortamento dell'infrastruttura per l'esercizio 2000.

B) Criteri di valutazione di Gruppo

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte al costo di acquisto o produzione interna, comprensivo degli oneri accessori. Gli importi sono esposti al netto delle quote di ammortamento, che sono calcolate in misura costante in funzione della residua possibilità di utilizzazione del bene.

I costi di ricerca e sviluppo, se di accertata utilità pluriennale, vengono iscritti all'attivo, tra le immobilizzazioni immateriali, con il consenso dei Collegi Sindacali e ammortizzati in relazione alla loro residua possibilità di utilizzazione.

Fra le immobilizzazioni immateriali sono appostati anche i contributi in conto interessi corrisposti dalla Capogruppo alla controllata TAV S.p.A., ai sensi della convenzione fra le due società. Tale classificazione dei contributi è da ricollegare al fatto che i benefici economici che deriveranno a FS si realizzeranno solo quando le linee ad Alta Velocità, che la TAV S.p.A. sta costruendo, saranno produttive di reddito.

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto o di costruzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili, al netto degli ammortamenti.

Per i beni rivenienti dall'ex Ente Ferrovie dello Stato il costo è rappresentato dal valore ad essi attribuito in sede di rideterminazione del patrimonio netto iniziale della Capogruppo, ai sensi della citata legge n. 292/93 di conversione dei precedenti decreti.

Pur nell'evolversi delle prospettive di redditività dell'infrastruttura, la Capogruppo non ha ritenuto, come già nei precedenti esercizi, di apportare rettifiche ai valori dell'infrastruttura stessa come sopra determinati, in attesa che vengano compiutamente definiti i futuri assetti societari e con essi tali prospettive di redditività e in quanto la rideterminazione di tali valori, in conformità all'art. 55 della legge 449/97, dovrà essere effettuata sulla scorta di una valutazione del ramo d'azienda

conto che, nelle more, è stato costituito il Fondo Ristrutturazione previsto dall'art. 43 della legge 448/98 che rappresenta una cautela di bilancio a fronte, in particolare, dei valori di carico dell'infrastruttura.

Gli ammortamenti sono stati calcolati in modo sistematico e costante sulla base delle aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico-tecnica stimata dei cespiti. Nell'anno di acquisizione o di costruzione è applicata una aliquota pari al 50% della aliquota ordinaria, salvo per la Capogruppo, dove, per gli immobili (terreni, fabbricati ed infrastruttura ferroviaria e portuale) si applica sempre l'aliquota ordinaria.

Le quote annuali di ammortamento utilizzate sono le seguenti:

Terreni e fabbricati	
Terreni patrimoniali	0,0%
Fabbricati civili strumentali	2,0%
Fabbricati industriali	2,0%
Fabbricati civili non strumentali	1,5%
Parcheggi	1,5%
Infrastrutture ferroviarie e portuali	
Terreni strumentali	0,5%
Corpo stradale	2,0%
Impianti di trazione elettrica	2,5%
Sovrastruttura linea	5,0%
Impianti di sicurezza e segnalamento	6,0%
Impianti di telecomunicazione e telematici	2,5%
Linee a fibre ottiche	3,3%
Impianti di illuminazione	4,0%
Meccanismi fissi e speciali	6,0%
Costruzioni leggere	2,0%
Impianti idrici	2,5%
Impianti di depurazione	2,5%
Impianti fissi per navi traghetto	0,5%
Sorta tecnica per impianti tecnologici	6,0%
Scorta tecnica per impianti di armamento	2,0%
Materiale rotabile e navi traghetto	
Materiale rotabile ante 1986	6,67%
Materiale rotabile dal 1986	5,0%
Manutenzione incrementativa	20,0%
Scorta tecnica per materiale rotabile	5,0%
Navi traghetto	7,5%
Scorta tecnica per navi traghetto	7,5%
Impianti industriali	
Impianti officina	2,5%
Magazzini industriali	2,0%
Attrezzatura industriale	
Mezzi circolanti su strada	7,5%
Macchinari e attrezzatura	10,0%
Mezzi di carico	10,0%
Impianti di comunicazione	25,0%

Altri beni	
Autoveicoli	20,0%
Mobili e arredi	12,0%
Macchine d'ufficio ordinarie	12,0%
Macchine d'ufficio elettroniche	18,0%
Telefoni cellulari	20,0%
Impianti specifici mense e ferrotel	12,0%
Attrezzature mense e ferrotel	25,0%
Impianti generici mense e ferrotel	8,0%
Attrezzatura varia e minuta	12,0%
Apparecchiatura sanitaria	12,5%

Le spese di manutenzione delle immobilizzazioni materiali vengono imputate al Conto Economico quando sostenute, salvo quelle aventi natura incrementativa, che vengono capitalizzate.

I costi per lavori di manutenzione straordinaria sul materiale rotabile, sostenuti dalla Capogruppo e dalla controllata Trenitalia S.p.A., sono iscritti come segue:

- il costo dei lavori di totale ricostruzione, che intervengono indicativamente al ventesimo anno di vita del cespite, è portato ad incremento dei beni ed è ammortizzato per la durata di vita residua utile stimata in venti anni;
- i costi dei lavori di manutenzione incrementativa, orientata al costante aggiornamento tecnologico, che intervengono a scadenze più brevi, sono iscritti nell'ambito della categoria "materiale rotabile" e sono ammortizzati in cinque anni.

Nelle immobilizzazioni materiali sono comprese le scorte tecniche che sono valutate ed ammortizzate con gli stessi criteri dei cespiti cui afferiscono. Sono altresì compresi i beni in locazione finanziaria, iscritti, come indicato in precedenza, con il metodo "finanziario".

Immobilizzazioni finanziarie - Partecipazioni

Le partecipazioni in altre imprese sono valutate al costo, eventualmente rettificato per perdite permanenti di valore; tale minore valore non è mantenuto se negli esercizi successivi vengono meno le ragioni della rettifica effettuata.

Le partecipazioni per le quali siano in atto scelte strategiche di cessione, sono trasferite all'attivo circolante al minore tra il valore iscritto in bilancio ed il presumibile valore di realizzo.

Crediti e debiti

I crediti di qualsiasi natura sono iscritti al valore nominale, ricondotto al presumibile valore di realizzo attraverso apposito fondo svalutazione crediti, portato a diretta diminuzione degli stessi.

I debiti sono esposti al loro valore nominale.

I debiti e crediti di natura commerciale, derivanti da operazioni originariamente contratte in valuta dei paesi non aderenti all'Euro, sono espressi al cambio del giorno di effettuazione delle rispettive operazioni; tuttavia, la conversione al cambio del 31 dicembre non avrebbe dato luogo ad apprezzabili differenze.

Si ricorda che, al 31 dicembre 1998 i debiti e i crediti delle valute aderenti all'UME sono stati convertiti applicando i relativi tassi fissi di conversione e le differenze di cambio che ne sono emerse sono state imputate al conto economico.

Le somme che saranno dovute dalla Capogruppo nei confronti dei ferrovieri in pensione a seguito della riliquidazione della indennità di buonuscita, da effettuare ai sensi della legge n. 87/1994, non sono rilevate tra le passività in quanto, come previsto dalla citata legge, interamente rimborsabili da parte del Tesoro.

I debiti per ferie maturate e non godute dal personale alla chiusura dell'esercizio riflettono la stima di quanto da erogarsi a titolo di emolumenti ed oneri riflessi nel periodo di godimento delle ferie.

Rimanenze

Le rimanenze sono valutate al minore fra costo e presunto valore di realizzazione. Si precisa inoltre che, data la specificità dell'attività della Capogruppo e della controllata Trenitalia S.p.A., sono applicati altresì i seguenti criteri valutativi:

- le giacenze di magazzino, costituite per la parte preponderante da pezzi di ricambio per la manutenzione di materiale rotabile e infrastruttura, sono valutate al costo medio ponderato o, se minore, al relativo valore di mercato. Al passivo è iscritto un fondo cautelativo a fronte delle presumibili perdite di valore dei materiali a lenta movimentazione nel loro complesso;
- i lavori in corso su ordinazione sono valutati al costo specifico;
- i cespiti radiati da alienare sono iscritti al minor valore tra il valore netto residuo da ammortizzare ed il presumibile valore di realizzo.

Titoli

Sono valorizzati al costo medio ponderato o, se minore, al valore di realizzazione desumibile dall'andamento del mercato.

Disponibilità liquide

Tali disponibilità sono iscritte al valore nominale; quelle in valuta dei paesi non aderenti all'Euro sono adeguate al cambio di fine esercizio.

Ratei e risconti

Sono calcolati secondo il principio della competenza economica e temporale in applicazione del principio di correlazione dei costi e dei ricavi in ragione di esercizio.

Contributi in conto impianti

I contributi in conto impianti ricevuti dallo Stato, da altri Enti pubblici, dalla UE e da altri vengono portati direttamente a riduzione delle immobilizzazioni, o in diminuzione delle "Immobilizzazioni in corso e acconti" quale riduzione del costo sostenuto per le stesse. Negli esercizi precedenti al 1998 detti contributi venivano portati in aumento del patrimonio netto al momento dell'incasso.

Fondi per rischi ed oneri

Tali fondi sono costituiti a fronte di oneri e perdite realisticamente prevedibili dei quali, alla chiusura dell'esercizio, sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza.

Con riferimento alla Capogruppo e alla controllata Trenitalia S.p.A. si precisa in dettaglio la natura di specifici fondi appostati nel passivo del bilancio:

Fondi per trattamento di quiescenza - Fondo Pensioni

A partire dall'anno 2000, nel bilancio della Capogruppo non figura più il Fondo Pensioni in quanto, in attuazione dell'art.43 della legge 23 dicembre 1999 n. 488, tale fondo è stato soppresso e sostituito con apposito Fondo speciale costituito presso l'INPS.

Fondo per ristrutturazione industriale

Il fondo è stato costituito dalla Capogruppo nel 1993 mediante rettifica del patrimonio netto ai sensi dell'art. 15 del D.L. 333/92, convertito nella legge 359/92, per fronteggiare gli oneri di ristrutturazione originati dal processo di trasformazione, in conformità al Piano di impresa ed al Contratto di Programma.

Con la compravendita del ramo d'Azienda, parte del fondo è stato ceduto alla controllata Trenitalia S.p.A. la quale ha provveduto ad incrementarlo per fronteggiare gli oneri di ristrutturazione che deriveranno dal processo di trasformazione, in conformità al Piano di impresa della società.

Fondo per ristrutturazione ex lege 23 dicembre 1998, n.448

Trattasi del fondo, iscritto nel bilancio della Capogruppo, costituito in applicazione del comma 5 dell'art.43 della legge n. 448/98, di cui si è in precedenza riferito nella Sezione 3 alla voce "Immobilizzazioni materiali".

Fondo rettifica di valore cespiti

Trattasi del fondo costituito dalla controllata Trenitalia S.p.A. con parte della differenza tra il patrimonio netto contabile e il prezzo d'acquisto del ramo d'azienda, per tener conto della ridotta redditività dei cespiti acquistati dalla Capogruppo, coerentemente con quanto indicato nella perizia di stima.

E' esposto in bilancio al netto degli utilizzi effettuati a rettifica diretta del valore di carico dei cespiti ritenuti non reddittizi, nonché degli utilizzi effettuati proporzionalmenteagli ammortamenti calcolati sugli ulteriori cespiti a fronte dei quali tale fondo è stato appostato.

Altri fondi

Accoglie stanziamenti ritenuti congrui a fronteggiare oneri e rischi di diversa natura, come specificato nella descrizione della voce.

Trattamento di fine rapporto lavoro subordinato

Oltre al Fondo per il trattamento di fine rapporto, previsto dall'art. 2120 del Codice Civile, la voce include anche il Fondo per indennità di buonuscita dovuto al personale della Capogruppo e della controllata Trenitalia S.p.A..

Il Fondo per trattamento di fine rapporto esprime il debito maturato a tale titolo nei confronti del personale, calcolato in conformità alle disposizioni di legge ed ai vigenti contratti di lavoro.

Il Fondo indennità di buonuscita, costituito a seguito della soppressione dell'OPAFS, riflette il debito maturato nei confronti del personale della Capogruppo e della controllata Trenitalia S.p.A. per l'indennità di buonuscita dovuta per il periodo di servizio prestato a tutto il 31 dicembre 1995; è calcolato secondo le disposizioni all'epoca vigenti ed è rivalutato ogni anno conformemente ai commi 4 e 5 dell'art. 2120 del Codice Civile.

Costi, ricavi e contributi in conto esercizio

Sono esposti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza. I ricavi, i proventi, i costi e gli oneri sono iscritti al netto di eventuali resi, sconti, abbuoni e premi nonché delle imposte direttamente connesse alla vendita dei beni ed alla prestazione dei servizi. In particolare i ricavi del traffico merci sono al netto degli abbuoni concessi sotto forma di *"ristorni commerciali"*.

Fra gli *"Oneri straordinari"* sono inclusi gli oneri sostenuti dalla Capogruppo e dalla controllata Trenitalia S.p.A. in applicazione dei piani di ristrutturazione industriale previsti dai Piani di Impresa e dal Contratto di Programma; ad essi si contrappongono proventi straordinari per pari importo derivanti dall'utilizzo del Fondo per ristrutturazione industriale.

Gli utilizzi del Fondo di Ristrutturazione ex lege 23 dicembre 1998, n. 448, sono rilevati nel conto economico quali componenti positivi di reddito e classificati a seconda della natura degli oneri di ristrutturazione che, anch'essi rilevati nel conto economico, si intendono coprire mediante l'impiego del fondo stesso.

Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito sono contabilizzate per competenza sulla base di una realistica previsione degli oneri d'imposta da assolvere in applicazione della vigente normativa fiscale.

Secondo quanto raccomandato nel Principio Contabile n. 25 emesso dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri vengono rilevate le imposte differite dovute su differenze temporanee tassabili, nonché, ove esistano i necessari requisiti di certezza, i futuri benefici d'imposta derivanti sia da differenze temporanee deducibili sia da perdite fiscali riportabili a nuovo. La rilevazione delle imposte differite e di tali benefici d'imposta è effettuata, in conto economico, in apposita sottovoce della voce "Imposte sul reddito dell'esercizio" e nello Stato Patrimoniale, rispettivamente, al fondo imposte e fra i crediti dell'attivo circolante.

SEZIONE 4 - Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni

Nelle pagine che seguono l'analisi delle voci di Stato Patrimoniale e di Conto Economico è espressa in milioni di lire, ove non altrimenti indicato.

STATO PATRIMONIALE: ATTIVO

IMMOBILIZZAZIONI

Immobilizzazioni immateriali

Valori al 31.12.2000	697.983
Valori al 31.12.1999	709.443
Aumento (diminuzione)	(11.460)

Nell'esercizio 2000 le immobilizzazioni immateriali si sono incrementate di 76.994 milioni, passando da un saldo di 620.989 milioni al 31 dicembre 1999 a 697.983 milioni al 31 dicembre 2000.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Valore di carico" (tabella 1), degli "Ammortamenti e svalutazioni" (tabella 2) e dei "Valori netti di bilancio" (tabella 3).

Nella colonna "cessione ramo d'azienda" sono stati evidenziati gli effetti di tale operazione che ha comportato la cessione dei beni al valore netto contabile al quale gli stessi risultavano iscritti nella situazione contabile della Capogruppo al 30 novembre 2000. In particolare, a fronte dell'eliminazione del costo originario (tabella 1) e del relativo fondo ammortamento (tabella 2) al 30 novembre di tali beni, risulta iscritto il valore netto contabile degli stessi a tale data (tabella 1).

La variazione in diminuzione (-11.460 milioni) è dovuta all'effetto differenziale tra gli incrementi per nuove acquisizioni (337.500 milioni), rettifiche e riclassifiche (23.459 milioni), i decrementi per le quote di ammortamento a carico dell'esercizio (74.822 milioni) e le dismissioni (297.597 milioni).

Il decremento della voce "Altre immobilizzazioni immateriali", riconducibile essenzialmente alla Capogruppo, è dovuto:

- al decremento (73.366 milioni) del contributo in conto interessi riconosciuti alla società TAV S.p.A., derivante dall'effetto differenziale tra i contributi versati nell'anno (189.324 milioni) e quelli restituiti dalla società (262.690 milioni); infatti, nel mese di settembre, il Consorzio Cepav Uno ha restituito, a conclusione di una controversia, la seconda ed ultima tranche (397.550 milioni) di un anticipo corrisposto da TAV nel 1994 pari a 547.550 milioni più IVA al 9%. Sull'intero importo dell'anticipo sono stati calcolati interessi che TAV ha restituito alla Capogruppo, la quale ha provveduto a ridurre le imputazioni effettuate in tale voce negli anni precedenti;

- all'incremento delle migliorie su beni di terzi (60.547 milioni) per opere realizzate su beni comunali o del demanio.

La differenza di consolidamento rappresenta il valore residuale tra il valore di carico delle partecipazioni e la frazione di patrimonio netto; il decremento è dovuto alle quote di ammortamento a carico dell'esercizio delle differenze di consolidamento rilevate negli esercizi precedenti relativamente alle società FS Cargo S.p.A., Fercredit S.p.A. e Italcontainer S.p.A..

Tutti i costi sono ammortizzati in cinque anni, ad eccezione dei contributi in conto interessi riconosciuti dalla Capogruppo alla controllata TAV S.p.A., il cui ammortamento avrà inizio quando matureranno i ricavi sulle linee ad alta velocità, attualmente in costruzione.

E' da rilevare che la Capogruppo, per una migliore classificazione, include nella voce "immobilizzazioni in corso e acconti" costi per taluni lavori in corso che nell'esercizio 1999 erano inclusi tra le immobilizzazioni materiali in corso. La riclassifica ha interessato, per un confronto omogeneo, i saldi dell'esercizio 1999 per 244.462 milioni.

Tabella 1: Immobilizzazioni immateriali

TIPOLOGIA	COSTO ORIGINARIO					
	Saldo al 31/12/1999	Cessione ramo azienda	Incrementi	Decrementi	Trasf. da LIC, rett. e riclass.	Saldo al 31/12/2000
Costi di impianto ed ampliamento						
- Spese di costituzione e aumenti di capitale	4.933	0	56	(1.023)	(57)	3.909
- Spese di ampliamento	1.198	0	109	0	0	1.307
	6.131	0	165	(1.023)	(57)	5.216
Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità						
- Pubblicità	387	0	180	0	0	567
- Ricerca e sviluppo	250.832	(1.660)	5	0	0	249.177
	251.219	(1.660)	185	0	0	249.744
Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione di opere dell'ingegno	5.404	(27)	558	0	0	5.935
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	257.961	(152.382)	4.982	(192)	33.390	143.759
Avviamento	12.454	0	0	0	0	12.454
Immobilizzazioni in corso e acconti	438.485	0	131.864	(12.018)	(127.973)	430.358
Altre	230.212	(6)	199.589	(285.443)	117.937	262.289
Differenza di consolidamento	53.640	0	157	0	0	53.797
Totale	1.255.506	(154.075)	337.500	(298.676)	23.297	1.163.552

Tabella 2: Ammortamenti e svalutazioni

TIPOLOGIA	AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI					
	Saldo al 31/12/1999	Cessione ramo azienda	Incrementi	Decrementi	Riclassifiche	Saldo al 31/12/2000
Costi di impianto ed ampliamento						
- Spese di costituzione e aumenti di capitale	4.644	0	151	(1.023)	(57)	3.715
- Spese di ampliamento	958	0	189	0	0	1.147
	5.602	0	340	(1.023)	(57)	4.862
Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità						
- Pubblicità	327	0	87	0	(2)	412
- Ricerca e sviluppo	242.221	(1.660)	4.420	0	0	244.981
	242.548	(1.660)	4.507	0	(2)	245.393
Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione di opere dell'ingegno	3.376	(27)	873	0	0	4.222
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	192.345	(152.382)	27.695	(56)	(43)	67.559
Avviamento	10.030	0	1.178	0	0	11.208
Immobilizzazioni in corso e acconti	147	0	28	0	0	175
Altre	46.821	(6)	38.017	0	(60)	84.772
Differenza di consolidamento	45.194	0	2.184	0	0	47.378
Totale	546.063	(154.075)	74.822	(1.079)	(162)	465.569

Tabella 3: Valori netti di bilancio

TIPOLOGIA	VALORI NETTI DI BILANCIO					
	Valori di carico 31/12/1999	Ammortam. e svalutaz. 31/12/1999	Valori netti 31/12/1999	Valori di carico 31/12/2000	Ammortam. e svalutaz. 31/12/2000	Valori netti 31/12/2000
Costi di impianto ed ampliamento						
- Spese di costituzione e aumenti di capitale	4.933	4.644	289	3.909	3.715	194
- Spese di ampliamento	1.198	958	240	1.307	1.147	160
	6.131	5.602	529	5.216	4.862	354
Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità						
- Pubblicità	387	327	60	567	412	155
- Ricerca e sviluppo	250.832	242.221	8.611	249.177	244.981	4.196
	251.219	242.548	8.671	249.744	245.393	4.351
Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione di opere dell'ingegno	5.404	3.376	2.028	5.935	4.222	1.713
Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	257.961	192.345	65.616	143.759	67.559	76.200
Avviamento	12.454	10.030	2.424	12.454	11.208	1.246
Immobilizzazioni in corso e acconti	438.485	147	438.338	430.358	175	430.183
Altre	230.212	46.821	183.391	262.289	84.772	177.517
Differenza di consolidamento	53.640	45.194	8.446	53.797	47.378	6.419
Totale	1.255.506	546.063	709.443	1.163.552	465.569	697.983

Immobilizzazioni materiali

Valore di carico al 31.12.2000	113.688.850	
Ammortamenti e svalutazioni al 31.12.2000	23.923.160	
		89.765.690
Valore di carico al 31.12.1999	121.844.735	
Ammortamenti e svalutazioni al 31.12.1999	32.470.416	
		89.374.319
Aumento (diminuzione)		391.371

Nell'esercizio 2000 le immobilizzazioni materiali si sono incrementate di 391.371 milioni passando da un saldo di 89.374.319 milioni al 31 dicembre 1999 a 89.765.690 milioni al 31 dicembre 2000.

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Valore di carico" (tabella 1), degli "Ammortamenti e svalutazioni" (tabella 2) e dei "Valori netti di bilancio" (tabella 3).

Nella colonna incrementi si evidenzia, oltre al valore degli acquisti, anche la capitalizzazione di costi, effettuata dalla Capogruppo e da Trenitalia S.p.A., relativi alle manutenzioni straordinarie effettuate sul materiale rotabile, sia dalle officine interne che da quelle private.

Nella colonna decrementi, oltre alle dismissioni, sono compresi i cespiti radiati in attesa di alienazione rilevati tra le rimanenze.

Nella colonna riclassifiche sono evidenziati, in particolare, i trasferimenti effettuati dalla voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" alle singole voci dei cespiti.

Gli ammortamenti imputati nell'esercizio sono stati calcolati su tutti i cespiti ammortizzabili al 31 dicembre 2000 applicando le aliquote indicate nella tabella contenuta nella Sezione 3 B "Criteri di valutazione di gruppo", ritenute rappresentative della vita economico-tecnica dei beni.

Per i beni già in esercizio, ancora inclusi nelle immobilizzazioni in corso, in attesa di completare le necessarie formalità tecnico-amministrative, la Capogruppo, in luogo degli ammortamenti, effettua corrispondenti stanziamenti nell'apposito fondo svalutazione. Tali stanziamenti, al momento del trasferimento di detti beni ai cespiti, vengono riallocati ai relativi fondi ammortamento. Il suddetto fondo si è incrementato per svalutazioni operate nell'esercizio su beni non ancora trasferiti tra i cespiti (50.000 milioni).

Nella colonna "cessione ramo d'azienda" sono stati evidenziati gli effetti di tale operazione che ha comportato la cessione dei beni al valore netto contabile al quale gli stessi risultavano iscritti nella situazione contabile della Capogruppo al 30 novembre 2000. In particolare, a fronte dell'eliminazione del costo originario (tabella 1) e del relativo fondo ammortamento (tabella 2) al 30 novembre 2000 di tali beni, risulta iscritto il valore netto contabile degli stessi a tale data (tabella 1).

Inoltre, la colonna "cessione ramo d'azienda" (tabella 2) include la rettifica operata da Trenitalia S.p.A. (2.494.784 milioni) a diretta riduzione del costo d'acquisto della parte del materiale rotabile ritenuto, data la sua vetustà, non reddituale.

Tabella 1: Immobilizzazioni materiali

COSTO ORIGINARIO						
Valori di carico	Valori al 31/12/1999	Cessione ramo azienda	Incrementi	Dismissioni e recupero anticipi	Trasf. da LIC, rett. e riclass.	Valori al 31/12/2000
1. Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale	74.482.007	0	47.222	(294.116)	1.877.833	76.112.946
2. Impianti e macchinario	25.451.884	(14.026.492)	1.770.139	(309.147)	448.329	13.334.713
3. Attrezzature industriali e commerciali	921.917	(208.158)	67.350	(7.881)	(432)	772.796
4. Altri beni	832.326	(210.954)	62.715	(10.366)	2.170	675.891
5. Immobilizzazioni in corso e acconti	20.156.601	0	6.840.853	(1.808.281)	(2.396.669)	22.792.504
TOTALE	121.844.735	(14.445.604)	8.788.279	(2.429.791)	(68.769)	113.688.850

La voce immobilizzazioni in corso include 12.407.336 milioni (9.677.958 milioni nel 1999) relativi ai costi sostenuti dalla TAV S.p.A. per la realizzazione del progetto Alta Velocità le cui opere sono gratuitamente devolvibili. I relativi ammortamenti finanziari decorreranno a partire dall'entrata in esercizio delle linee.

Tabella 2: Ammortamenti e svalutazioni

AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI						
Ammortamenti e svalutazioni	**Valori al 31/12/1999**	**Cessione ramo azienda**	**Incrementi**	**Dismissioni e utilizzo fondi**	**Riclassifiche**	**Valori al 31/12/2000**
1. Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale	17.257.524	0	1.857.204	(42.635)	7.702	19.079.795
2. Impianti e macchinario	13.760.125	(11.531.709)	1.619.774	(166.326)	(27.356)	3.654.508
3. Attrezzature industriali e commerciali	607.470	(208.158)	59.008	(16.514)	11.581	453.387
4. Altri beni	667.837	(210.954)	60.329	(9.659)	457	508.010
5. Immobilizzazioni in corso e acconti	177.460	0	50.000	0	0	227.460
TOTALE	**32.470.416**	**(11.950.821)**	**3.646.315**	**(235.134)**	**(7.616)**	**23.923.160**

Tabella 3: Valori netti di bilancio

VALORI NETTI DI BILANCIO						
Valori netti di bilancio per tipologia di cespiti	**Valori di carico 31/12/1999**	**Ammortamenti e svalutazioni 31/12/1999**	**Valori netti 31/12/1999**	**Valori di carico 31/12/2000**	**Ammortamenti e svalutazioni 31/12/2000**	**Valori netti 31/12/2000**
1. Terreni, fabbricati e infrastruttura ferroviaria e portuale	74.482.007	17.257.524	57.224.483	76.112.946	19.079.795	57.033.151
2. Impianti e macchinario	25.451.884	13.760.125	11.691.759	13.334.713	3.654.508	9.680.205
3. Attrezzature industriali e commerciali	921.917	607.470	314.447	772.796	453.387	319.409
4. Altri beni	832.326	667.837	164.489	675.891	508.010	167.881
5. Immobilizzazioni in corso e acconti	20.156.601	177.460	19.979.141	22.792.504	227.460	22.565.044
TOTALE	**121.844.735**	**32.470.416**	**89.374.319**	**113.688.850**	**23.923.160**	**89.765.690**

Con riferimento alle leggi di rivalutazione, nel seguito riportate, si presenta il dettaglio dei cespiti rettificati, al lordo dei relativi fondi ammortamenti. Si precisa che tali rivalutazione riguardano esclusivamente le Società consolidate.

TIPOLOGIA DI CESPITI	COSTO STORICO	RIVALUTAZIONI EX LEGE				COSTO RIVALUTATO
		L. 2.12.1975 n. 576	L. 19.3.1983 n. 72	L. 30.12.1991 n. 413	Ex art.2425 C.C. ultimo comma	
Terreni	15	4	13	0	0	32
Fabbricati industriali	7.505	493	1.596	2.731	20.723	33.048
Fabbricati civili	167	4	2.255	3	0	2.429
Officine meccaniche	2.919	33	105	0	0	3.057
Mobili e attrezzature	14.529	57	541	0	0	15.127
Macchine da ufficio	2.442	0	2	0	0	2.444
Autobus di linea	141.450	74	3.963	0	0	145.487
Automezzi di servizio	1.200	0	1	0	0	1.201
TOTALE	**170.227**	**665**	**8.476**	**2.734**	**20.723**	**202.825**

Immobilizzazioni finanziarie

Valore al 31.12.2000	630.927
Valore al 31.12.1999	629.007
Aumento (Diminuzione)	1.920

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni

Le partecipazioni in società controllate iscritte fra le immobilizzazioni finanziarie si sono modificate come segue:

Partecipazioni in società controllate	31/12/2000	31/12/1999	Differenze
EFESO S.p.A. - in liquidazione	3.461	3.566	(105)
SEST S.p.A. - in liquidazione	4	0	4
SITA ROM S.r.l.	0	11	(11)
CARGO CHEMICAL S.r.l. (già CHEMOIL Logistica S.r.l.)	0	19	(19)
BASICTEL S.p.A.	3.809	190	3.619
TOTALE	7.274	3.786	3.488

Trattasi delle società controllate non consolidate, in quanto società non ancora operative - nel qual caso il valore di carico, pari al costo, approssima il corrispondente valore di patrimonio netto - o società in liquidazione, valutate come indicato nella Sezione 2 "Metodi di consolidamento".

La controllata Basictel S.p.A. (100% al 31 dicembre 2000) è stata valutata con il metodo del patrimonio netto a seguito della vendita dei relativi diritti di opzione effettuata alla fine del mese di dicembre 2000 ed esercitati dal socio acquirente Albacom S.p.A. nei primi giorni del mese di gennaio 2001. A seguito di tale operazione la partecipazione detenuta dalla Capogruppo si riduce al 40% e, conseguentemente, non si è ritenuto opportuno consolidare tale partecipazione al 31 dicembre 2000.

Le partecipazioni in società collegate sono così dettagliate:

Società	31/12/2000	31/12/1999	Differenze
TELE SISTEMI FERROVIARI S.p.A.	58.759	58.347	412
ARTESIA Sas	221	213	8
SOCIETA' ALPE ADRIA S.p.A.	215	202	13
SMAFER S.p.A.	1.176	1.142	34
SVE RAIL ITALIA AB	464	689	(225)
CISALPINO AG	38.484	34.527	3.957
ISFORT S.p.A.	2.179	2.046	133
ITEF S.p.A.	0	7.459	(7.459)
FERROVIE NORD MILANO S.p.A.	39.253	38.337	916
CEMAT S.p.A.	16.650	16.491	159
S.G.T. S.p.A.	808	631	177
POL RAIL S.r.l.	1.121	800	321
EURETITALIA S.r.l	17	17	0
PORT MULTIMODAL SERVICES S.r.l.	79	75	4
PROGER S.p.A.	0	2.713	(2.713)
ATI ROM	150	0	150
VIAGGI E TURISMO MAROZZI S r.l	3.861	2.611	1.250
SINTER INLAND TERMINAL S.p A	1.033	532	501
INTERPORTO RIVALTA SCRIVIA S.p.A.	15.293	14.370	923
BIMODALE ITALIA S.r.l.	10	11	(1)
OMNIA CARGO S.r.l. - in liquidazione	88	131	(43)
EAST RAIL S.r.l.	167	124	43
CARGO SI S.r.l.	121	104	17
BOLOGNA 2000 S.r.l.	106	109	(3)
ISTITUTO SCIENTIFICO BREDA S p.A.	511	497	14
METRONAPOLI S.p.A.	364	0	364
FERROVIE NORD MILANO AUTOSERVIZI S.p.A.	11.765	13.362	(1.597)
TOTALE	**192.895**	**195.540**	**(2.645)**

Le variazioni intervenute nelle partecipazioni in imprese collegate derivano dall'acquisizione di Ati Rom e Metronapoli S.p.A., dalla cessione della Proger S.p.A. e dal trasferimento della partecipazione nella Itef S.p.A all'attivo circolante, in quanto destinata alla vendita, oltre che da incrementi e decrementi di valori delle stesse.

Le differenze di consolidamento derivanti dal maggior valore di carico rispetto alla porzione di patrimonio netto di spettanza, ricomprese nella voce "Partecipazioni in imprese collegate", sono le seguenti:

Società	31/12/2000	31/12/1999	Differenze
Ferrovie Nord Milano Autoservizi S.p.A.	5.099	6.374	(1.275)
Cemat S.p.A.	49	74	(25)
TOTALE	**5.148**	**6.448**	**(1.300)**

Le variazioni in diminuzione si riferiscono alle quote di ammortamento delle suddette differenze, mentre quelle in aumento scaturiscono dall'acquisto delle nuove partecipazioni, eventualmente rettificate dell'ammortamento dell'esercizio.

Le partecipazioni in altre imprese sono così dettagliate:

Altre Società	31/12/2000	31/12/1999	Differenze
CEPIM Parma S.p.A.	262	262	0
Centro Merci Orte S.p.A.	100	100	0
Consorzio Napolipass	23	23	0
Eurofima S.p.A.	258.152	258.152	0
Gestione Servizi Interportuali S.r.l.	150	150	0
Hit Rail B.V.	187	187	0
Intercontainer Interfrigo ICF	7.812	7.812	0
Interporti Merci Padova S.p.A.	613	613	0
Interporto A. Vespucci S.p.A.	250	250	0
Interporto Bergamo Montello SIBEM S.p.A.	172	172	0
Interporto Bologna S.p.A.	395	395	0
Interporto Torino S.p.A.	515	515	0
Interporto Trento S.p.A.	53	53	0
Lingotto S.p.A. (già Lingotto Uffici S.p.A.)	16.199	0	16.199
Metrebus	0	22	(22)
Stretto di Messina S.p.A.	18.863	18.863	0
Firenze Parcheggi S.p.A.	960	960	0
Groupe Systra	1.945	1.945	0
CIM S.p.A.	454	217	237
BCC Bureau Central de Clearing	14	14	0
Consorzio Ferrovie Lombarde	50	50	0
Consorzio Gestione Risorse Napoli	250	250	0
Alom S.r.l.'	0	30	(30)
Concessionaria Consortile Autostazione di Bologna	140	140	0
Quadrante Servizi	64	64	0
Consorzio Train	52	52	0
Consorzio ETL	20	0	20
Altre	159	255	(96)
TOTALE	**307.854**	**291.546**	**16.308**

Tale voce passa da 291.546 milioni a 307.854 milioni, con un incremento di 16.308 milioni, derivante, essenzialmente, dall'acquisizione della partecipazione nella società Lingotto S.p.A. da parte di Metropolis S.p.A. che nello scorso esercizio era iscritta tra le partecipazioni dell'attivo circolante e dalla sottoscrizione dell'aumento di capitale da parte di FS Cargo S.p.A. nella partecipata CIM S.p.A..

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso imprese controllate

Impresa	31 dicembre 2000			31 dicembre 1999			Differenze		
	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale
CARGO CHEMICAL S.r.l. (già CHEMOIL Logistica S.r.l.)	0	0	0	5	0	5	(5)	0	(5)
TOTALE	**0**	**0**	**0**	**5**	**0**	**5**	**(5)**	**0**	**(5)**

La voce risulta azzerata in quanto il finanziamento concesso dalla FS Cargo S.p.A. alla propria controllata Cargo Chemical S.r.l. nel dicembre 1999 è stato rimborsato nel mese di giugno 2000.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso imprese collegate

Impresa	31 dicembre 2000			31 dicembre 1999				Differenze	
	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale
Sita Viaggi S.r.l. (già New Siamic Express S.r.l.)	0		0	220		220	(220)	0	(220)
V.T. Marozzi S.r.l.	3.000		3.000	4.000		4.000	(1.000)	0	(1.000)
TOTALE	**3.000**	**0**	**3.000**	**4.220**	**0**	**4.220**	**(1.220)**	**0**	**(1.220)**

La voce accoglie il valore residuo del finanziamento concesso da Sita S.p.A. alla società V. T. Marozzi S.r.l. nel giugno 1998, al tasso annuo del 3,5%, e rimborsabile in rate semestrali dal giugno 1999 al dicembre 2003.

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti verso altri

Crediti per tipologia di debitore	31 dicembre 2000			31 dicembre 1999			Differenze		
	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale
Crediti verso il personale:									
Contributi a carico del personale per riliquidazione indennità di buonuscita art. 2 L. 87/94	4.251		4.251	4.251		4.251	0	0	0
Mutui ex OPAFS	10.076		10.076	13.871		13.871	(3.795)	0	(3.795)
Crediti diversi	105.347		105.347	115.573		115.573	(10.226)	0	(10.226)
TOTALE	119.674	0	119.674	133.695	0	133.695	(14.021)	0	(14.021)

I crediti della Capogruppo nei confronti del personale includono la residua parte dei contributi a carico dei dipendenti per la riliquidazione dell'indennità di buonuscita, quale è appostata nel relativo fondo. Il saldo residuo al 31 dicembre 2000 di 4.251 milioni, è relativo a recuperi ancora da effettuare tramite trattenute mensili. Esistono incertezze sulla recuperabilità di detti crediti e, pertanto, la Capogruppo ha provveduto ad effettuare, per pari importo, un accantonamento al Fondo Rischi ed Oneri.

I mutui ex OPAFS sono i residui crediti nei confronti del personale della Capogruppo (3.937 milioni) per mutui e prestiti concessi dal suddetto Ente e successivamente trasferiti alla FS per effetto della soppressione dell'OPAFS. Con la cessione del ramo d'azienda trasporto, a seguito del trasferimento di parte del personale della Capogruppo, sono stati ceduti a Trenitalia S.p.A. crediti per 6.139 milioni.

Nei crediti diversi sono ricompresi i crediti verso l'Erario per anticipi di imposte sul T.F.R. versati ai sensi della legge 140/97, comprensivi delle rivalutazioni di legge maturate.

Impieghi del Fondo Pensioni presso la Cassa DD.PP.

Come già evidenziato nella Relazione sulla Gestione, in attuazione dell'art. 43 della legge 23 dicembre 1999, il Fondo Pensioni della Capogruppo è stato soppresso con decorrenza 1° aprile 2000 e, contestualmente, è stato istituito un apposito Fondo Speciale presso l'INPS al quale è stato iscritto obbligatoriamente tutto il personale.

ATTIVO CIRCOLANTE

Rimanenze

Valore al 31.12.2000	1.380.242
Valore al 31.12.1999	1.416.582
Aumento (Diminuzione)	(36.340)

Rimanenze di materiali per:	31/12/2000	31/12/1999	Differenze
Materie prime, sussidiarie e di consumo	1.360.873	1.332.167	28.706
Lavori in corso su ordinazione	6.283	64.951	(58.668)
Prodotti finiti e merci	941	2.091	(1.150)
Acconti	2.488	2.315	173
Cespiti radiati da alienare	9.657	15.058	(5.401)
TOTALE	**1.380.242**	**1.416.582**	**(36.340)**

Il livello delle scorte è rimasto pressoché invariato rispetto al 31 dicembre 1999.

La variazione della voce "Lavori in corso su ordinazione" è dovuta essenzialmente al decremento delle rimanenze fatto registrare dalla Capogruppo in quanto nel corso dell'esercizio i lavori relativi al Giubileo (33.111 milioni) ed al passante di Torino (15.856 milioni) sono stati tutti completati.

La voce "Cespiti radiati da alienare" è relativa essenzialmente al materiale rotabile che a seguito di radiazione, è riclassificato fra le rimanenze, in attesa della vendita o, in alternativa, della rottamazione e svalutato per ricondurlo al presumibile valore di realizzo, attraverso l'iscrizione di un apposito fondo svalutazione. Tale voce è riconducibile essenzialmente alla Società Trenitalia S.p.A., in quanto è stata trasferita in proprietà alla stessa dalla Capogruppo in conformità al contratto d'affitto per un valore di 186.960 milioni al netto del relativo fondo svalutazione di 175.708 milioni.

La voce si è, inoltre, decrementata per dismissioni di materiale rotabile per un valore netto di 14.369 milioni. A fronte di tali dismissioni il fondo è stato utilizzato per 12.711 milioni.

Crediti

Valore al 31.12.2000	13.387.779
Valore al 31.12.1999	12.737.583
Aumento (Diminuzione)	650.196

Crediti: Verso clienti

In dettaglio la voce è composta come segue:

Descrizione	31 Dicembre 2000			31 Dicembre 1999			Differenze		
	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale
Crediti verso clienti	1.657.334	6.019	1.663.353	1.353.106	3.296	1.356.402	304.228	2.723	306.951
Fondo svalutazione crediti	320.785		320.785	306.675		306.675	14.110	0	14.110
Valore netto	1.336.549	6.019	1.342.568	1.046.431	3.296	1.049.727	290.118	2.723	292.841

L'incremento della voce è riconducibile essenzialmente alle società Trenitalia S.p.A. e Fercredit S.p.A.

Crediti: verso imprese controllate

Il dettaglio della voce è il seguente:

Crediti verso imprese controllate	31/12/2000	31/12/1999	Differenze
Basictel S.p.A	291.996	12	291.984
SAP S.r.l. - in liquidazione	10.937	9.593	1.344
Sest S.p.A. - in liquidazione	0	639	(639)
Crediti lordi	302.933	10.244	292.689
Fondo svalutazione crediti	9.463	9.463	0
TOTALE	293.470	781	292.689

L'importo più significativo è relativo ai crediti della Capogruppo nei confronti di Basictel S.p.A., derivante dalla cessione del diritto di utilizzazione degli elettrodotti per il passaggio di cavi in fibre ottiche e trovano correlata appostazione tra i "Risconti passivi".

Crediti: Verso imprese collegate

Il dettaglio della voce è il seguente:

Descrizione	31 Dicembre 2000			31 Dicembre 1999			Differenze		
	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale
Crediti verso imprese collegate	75.754		75.754	52.504	0	52.504	23.250	0	23.250

Tali crediti hanno natura essenzialmente commerciale; quelli di importo più significativo riguardano le società Cisalpino AG (21.114 milioni), Ferrovie Nord Milano S.p.A. (10.702 milioni), Smafer S.p.A. (9.161 milioni), Cemat S.p.A. (8.857 milioni), Sve Rail AB (7.785 milioni), T.S.F. S.p.A. (1.803 milioni), Viaggi e Turismo Marozzi S.r.l. (1.698 milioni) e Sinter Inland Terminal S.p.A. (1.004 milioni).

Crediti: Verso altri

Il dettaglio della voce è il seguente:

Crediti per tipologia di debitore	31 Dicembre 2000			31 Dicembre 1999			Differenze		
	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale	Esigibili entro 5 anni	Esigibili oltre 5 anni	Totale
Ferrovie, Agenzie ed altre aziende di trasporto	180.266		180.266	140.499		140.499	39.767	0	39.767
Personale	38.646		38.646	44.426		44.426	(5.780)	0	(5.780)
Erario	3.936.203		3.936.203	2.646.344		2.646.344	1.289.859	0	1.289.859
Ministero del Tesoro	6.913.050		6.913.050	8.247.026		8.247.026	(1.333.976)	0	(1.333.976)
Altre Amministrazioni dello Stato	134.080	3.150	137.230	91.111		91.111	42.969	3.150	46.119
Debitori diversi	470.592		470.592	453.033	12.132	465.165	17.559	(12.132)	5.427
TOTALE	11.672.837	3.150	11.675.987	11.622.439	12.132	11.634.571	50.398	(8.982)	41.416

L'incremento dei crediti verso l'Erario è dovuto principalmente al maggiore credito IVA fatto registrare dalla Capogruppo (464.008 milioni) e dalla società TAV S.p.A. (316.455 milioni) ed al credito derivante dai maggiori pagamenti effettuati dalla Capogruppo per l'imposta patrimoniale dei primi otto mesi del 1992 per i quali è stato richiesto lo sgravio (545.738 milioni). Il diritto allo sgravio è stato riconosciuto dall'Amministrazione finanziaria con la nota del 25 maggio 2001 – prot. 01/G00/34335/2 – dell'Agenzia delle Entrate – Centro di Servizio delle Imposte Dirette e Indirette.

In tale voce sono ricompresi crediti per imposte anticipate per 6.245 milioni calcolate dalle Società Omnia Express S.p.A., Passaggi S.p.A., Ferport S.r.l., Romaduemila S.p.A., Metropolis S.p.A., Metropark S.p.A., Grandi Stazioni S.p.A., Fercredit S.p.A. e Italferr S.p.A. sull'ammontare complessivo di tutte le differenze temporanee tra il valore attribuito alle attività e passività secondo i criteri civilistici ed il valore attribuito alle stesse secondo criteri fiscali, nonché 830 milioni riferibili a rettifiche di consolidamento.

I crediti verso il Ministero del Tesoro e verso debitori diversi sono analizzati successivamente in apposite tabelle.

I crediti verso il Tesoro sono analizzati come segue:

DESCRIZIONE	31/12/2000	31/12/1999	Differenze
Gestione del debito ante 1997	72.674	55.017	17.657
Gestione del debito 1.1.97 - 20.5.97	13.267	56.796	(43.529)
Copertura disavanzo F.do pensioni da liquidare	0	1.000.000	(1.000.000)
Disavanzo Fondo Pensioni da coprire	0	1.043.918	(1.043.918)
Somme dovute in forza dei Contratti di Programma e di Servizio Pubblico per esercizi precedenti:			
- Conguagli e ritenute per personale in mobilità	39.914	39.914	0
- Interessi per ritardato pagamenti Contratto di Programma	96.651	0	96.651
Somme dovute in forza dei Contratti di Programma e di Servizio Pubblico per l'esercizio in corso	5.930.000	5.697.400	232.600
Crediti verso il Tesoro L.87/94	760.544	353.981	406.563
Totale crediti verso il Tesoro	**6.913.050**	**8.247.026**	**(1.333.976)**

L'importo relativo al 1999 del credito per la "Gestione del debito ante 1997" (55.017 milioni) è in realtà la risultante netta di partite di segno opposto che riguardano la detta gestione effettuata dalla Capogruppo per conto del Ministero del Tesoro: su tali partite esistevano divergenze nei punti di vista delle parti. A seguito di un parere dell'Avvocatura dello Stato, emesso a fine anno 2000, si è addivenuti ad una conclusione concordata della vicenda, per cui si è proceduto nel modo seguente: la precedente partita è stata scissa nelle sue componenti e, cioè, 186.943 milioni di crediti e 131.926 milioni di debiti. Della componente debitoria si parlerà nel commento alla posta del passivo; per quanto riguarda i crediti si è proceduto alla cancellazione di 125.454 milioni mediante utilizzo di un fondo rischi e incrementando il credito residuo (61.489 milioni) degli interessi maturati sino al 31.12.2000 pari a 11.185 milioni.

I crediti relativi ai disavanzi del Fondo Pensioni (2.043.918 milioni), sono confluiti nel debito netto verso il Ministero del Tesoro, a seguito della regolazione delle partite creditorie e debitorie esistenti

alla data del 31.3.2000, riguardanti il Fondo Pensioni, effettuata in attuazione dell'art. 43 della legge 23 dicembre 1999, n. 488.

I crediti per interessi dovuti per ritardati pagamenti relativi al Contratto di Programma e di Servizio Pubblico sono stati riconosciuti dal Ministero del Tesoro alla Capogruppo a seguito di parere favorevole dell'Avvocatura dello Stato.

I crediti verso il Tesoro legge 87/94 riguardano le somme anticipate dalla Capogruppo per la riliquidazione dell'indennità di buonuscita ai dipendenti in quiescenza dal 1984 al 1994. L'incremento di 406.563 milioni è dovuto all'ammontare delle somme pagate nel 2000.

La voce Debitori diversi si articola come segue:

Tipologia di credito o di debitore	31/12/2000	31/12/1999	Differenze
Operazioni di pronti c/termine	59.935	113.146	(53.211)
Acconti a fornitori per prestazioni correnti	27.619	28.743	(1.124)
IVA c/ acquisti in sospeso	15.844	15.841	3
Ricavi da fatturare	5.553	6.055	(502)
Crediti verso Compagnie di assicurazione per indennizzi liquidati	32.543	8.822	23.721
Crediti in corso di recupero	16.461	6.870	9.591
Premi garanzia appalti	0	1.125	(1.125)
Altre partite	312.637	284.563	28.074
TOTALE	**470.592**	**465.165**	**5.427**

Le variazioni più significative sono relative alle mutate posizioni creditorie per operazioni di pronti contro termine della Capogruppo (-88.201 milioni), FS Cargo S.p.A. (+18.999 milioni) e Sita S.p.A. (+19.996 milioni) e agli indennizzi assicurativi non ancora riscossi dalla Capogruppo.

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

Partecipazioni

L'analisi della voce è la seguente:

Società	31/12/2000	31/12/1999	Differenze
Società collegate			
ITEF S.p.A.	7.459	0	7.459
Totale società collegate	**7.459**	**0**	**7.459**
Altre partecipazioni			
Lingotto S.p.A. (già Lingotto Uffici S p A)	0	16.202	(16.202)
Idrovie S.p.A.	41	41	0
Interporto Arquata Scrivia S p A	0	1.604	(1.604)
Totale altre partecipazioni	**41**	**17.847**	**(17.806)**
TOTALE	**7.500**	**17.847**	**(10.347)**

L'incremento intervenuto nelle partecipazioni in imprese collegate è dovuto al trasferimento dalle immobilizzazioni finanziarie della partecipazione nella società Itef S.p.A. in quanto destinata alla vendita.

Il decremento nelle partecipazioni in altre imprese è dovuto:

- al trasferimento tra le immobilizzazioni finanziarie della partecipazione nella società Lingotto S.p.A., che nello scorso esercizio era iscritta in questa voce in attesa del perfezionamento della vendita a terzi, a seguito della cessione, invece, a Metropolis S.p.A.;
- alla cessione da parte di FS Cargo S.p.A. dell'intera quota posseduta nella società Interporto Arquata Scrivia S.p.A.

Altri titoli

Valore al 31.12.2000	16 471
Valore al 31.12.1999	7.280
Aumento (Diminuzione)	9.191

La voce è costituita da investimenti in certificati di deposito, azioni e titoli di Stato effettuati dalle società Sogin S.r.l. e Sita S.p.A.

Disponibilità liquide

Il dettaglio della voce è il seguente:

DISPONIBILITA' LIQUIDE	31/12/2000	31/12/1999	Differenze
Depositi bancari e postali	852.485	449.034	403.451
Assegni	830	252	578
Danaro e valori in cassa	4.493	2.459	2.034
Conti correnti di tesoreria	673.997	279.711	394.286
TOTALE	1.531.805	731.456	800.349

L'incremento della voce è dovuto alle maggiori disponibilità nei conti correnti di Tesoreria (394.286 milioni) della Capogruppo e nei conti correnti bancari della società Grandi Stazioni S.p.A. (369.866 milioni).

Per quanto riguarda la Capogruppo, nelle disponibilità sono compresi anche fondi vincolati a particolari destinazioni, quali quelli relativi alla legge 35/95 (127.526 milioni), alla legge 605/66 (22.615 milioni) e alla Cassa per il Mezzogiorno (7.579 milioni); comprendono inoltre somme vincolate per pignoramenti (85.186 milioni).

Ratei e risconti attivi

Il dettaglio della voce è il seguente:

RATEI E RISCONTI ATTIVI	31/12/2000	31/12/1999	Differenze
Fitti attivi	0	23	(23)
Interessi attivi	108	85	23
Fitti passivi	162	333	(171)
Canoni di leasing	300	587	(287)
Premi di assicurazione	835	1.278	(443)
Interessi passivi	2.348	3.254	(906)
Altri ratei attivi	299	57	242
Altri risconti attivi	3.981	3.153	828
TOTALE	8.033	8.770	(737)

STATO PATRIMONIALE: PASSIVO

Patrimonio netto

Le variazioni intervenute nel 2000 sono riassunte nella tabella che segue.

La variazione maggiormente significativa, riconducibile alla Capogruppo, è relativa al versamento di lire 6.150.000 milioni in conto futuri aumenti di capitale; il perfezionamento dell'aumento di capitale è avvenuto nell'esercizio successivo, come illustrato al punto B.3.1. della Relazione sulla Gestione.

Il capitale sociale risulta al 31 dicembre 2000, pertanto, invariato rispetto all'esercizio precedente. Esso è interamente detenuto e versato dal Ministero del Tesoro ed è composto da 36.595.863.427 azioni da lire 1.000 ciascuna.

Prospetto dei movimenti nelle voci di patrimonio netto di gruppo al 31 dicembre 2000

COMPOSIZIONE PATRIMONIO NETTO	Saldo al 31/12/1999	Destinazione perdite da consolidamento	Versamento soci in conto futuri aumenti di capitale	Altre variazioni	Movimenti della riserva da differenze di traduzione	Risultato al 31/12/2000	Saldo al 31/12/2000
Capitale sociale	36.595.863						36.595.863
Riserve:			6.150.000				6.150.000
Contributi della U.E. e di Enti pubblici per incrementi patrimoniali	5.459			(208)			5.251
Riserva da differenze di traduzione	2.625				1.890		4.515
Riserva di consolidamento	14.065			70			14.135
Utili (perdite) a nuovo	(156.893)	(2.879.948)		(2.008)			(3.038.849)
Utili (perdite) dell'esercizio	(2.879.948)	2.879.948				(1.334.871)	(1.334.871)
TOTALE PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	33.581.171	0	6.150.000	(2.146)	1.890	(1.334.871)	38.396.044

Riserva di consolidamento

La riserva di consolidamento passa da 14.065 milioni a 14.135 milioni.

Riserva da differenze di traduzione

Il valore della riserva da differenze di traduzione passa da 2.625 milioni al 31 dicembre 1999 a 4.515 milioni al 31 dicembre 2000.

La variazione è dovuta esclusivamente alla fluttuazione dei cambi.

Utili (perdite) a nuovo

Il valore ivi indicato riflette sostanzialmente le perdite e gli utili riportati a nuovo delle società consolidate nonché le rettifiche di consolidamento emerse nei precedenti esercizi.

PROSPETTO DI RACCORDO
al 31.12.2000 e al 31.12.1999
tra il bilancio di esercizio delle Ferrovie dello Stato S.p.A. ed il bilancio consolidato relativamente al risultato di esercizio ed al patrimonio netto

	31 dicembre 2000		31 dicembre 1999	
	Patrimonio Netto	Risultato di esercizio	Patrimonio Netto	Risultato di esercizio
Bilancio Ferrovie dello Stato S.p.A.	38.349.576	(1.545.111)	33.744.687	(2.851.176)
- Utili (perdite) delle partecipate consolidate dopo l'acquisizione al netto dei dividendi e delle svalutazioni:				
- quota di competenza del gruppo degli utili (perdite) dell'esercizio e di quelli precedenti	(445.319)	(460.043)	9.135	(8.873)
- elisione svalutazione partecipazioni	578.658	506.837	86.863	38.885
- storno dividendi	(9.738)	(14.317)	(9.738)	(2.378)
Totale	123.600	32.477	86.259	27.634
- Altre rettifiche di consolidamento				
- valutazione a patrimonio netto delle partecipazioni in imprese controllate non consolidate e collegate	(16.907)	5.939	(15.825)	11.105
- storno utili/perdite infragruppo	(291.098)	(67.947)	(223.568)	(67.526)
- ammortamento differenza di consolidamento	(47.243)	(2.131)	(45.105)	(984)
- altre	254.215	241.902	12.573	1.000
Totale	(101.034)	177.762	(271.925)	(56.406)
- Riserve per contributi da Enti pubblici ricevuti da società consolidate	5.251	0	5.459	0
- Riserva di consolidamento	14.135	0	14.065	0
- Riserva da differenze di traduzione	4.515	0	2.625	0
PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	**38.396.044**	**(1.334.871)**	**33.581.171**	**(2.879.948)**
- Patrimonio netto di competenza dei terzi (escluso utile/perdita)	228.644	0	57.332	
- Utile (perdita) di competenza dei terzi	12.894	12.894	7.563	7.563
PATRIMONIO NETTO DEI TERZI	**241.538**	**12.894**	**64.895**	**7.563**
TOTALE PATRIMONIO NETTO CONSOLIDATO	**38.637.582**	**(1.321.977)**	**33.646.066**	**(2.872.385)**

Fondi per rischi ed oneri

I fondi per rischi ed oneri ammontano a 45.963.282 milioni con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 1999 di 5.129.546 milioni.

Descrizione	Saldo al 31/12/1999	Trasferimenti rettifiche e riduzione fondi	Incrementi	Utilizzi	Saldo al 31/12/2000
Fondo per trattamento di quiescenza e obblighi simili	8.231	0	0	(2.670)	5.561
Fondo imposte	33.122	4	8.679	(17.538)	24.267
Fondo ristrutturazione industriale	947.726	0	828.428	(309.444)	1.466.710
Fondo ristrutturazione ex lege 448/98	46.787.332	0	0	(7.243.423)	39.543.909
Fondo per altri rischi ed oneri	3.316.417	(133.545)	361.678	(593.537)	2.951.013
Fondo rettifica valore cespiti	0	0	4.481.572	(2.509.750)	1.971.822
TOTALE	**51.092.828**	**(133.541)**	**5.680.357**	**(10.676.362)**	**45.963.282**

I fondi sono così dettagliati:

Fondi per trattamento di quiescenza e obblighi simili

Valore al 31.12.1999	8.231
Utilizzi	(2.670)
Saldo al 31.12.2000	5.561

Ammontano a 5.561 milioni e si riferiscono ai fondi costituiti dalle società Omniaexpress S.p.A. e SITA S.p.A.. a titolo di fondo integrativo TFR e fondo per collocamento in quiescenza ai fini dell'incentivazione all'esodo anticipato del personale.

La diminuzione è dovuta all'utilizzo effettuato dalla società SITA S.p.A. per 1.424 milioni per fronteggiare oneri relativi a controversie con il personale sul TFR.

Nei precedenti esercizi in tali fondi era ricompreso il Fondo Pensioni della Capogruppo (art. 210 e segg. del DPR n. 1092/1973). Con decorrenza dal 1° aprile 2000, come già commentato nella Relazione sulla Gestione, nel corso dell'esercizio 2000 è stata data attuazione all'art. 43 della legge 23 dicembre 1999 (Legge finanziaria 2000) che prevedeva la soppressione del Fondo Pensioni gestito dalla Capogruppo e l'istituzione presso l'INPS di un apposito Fondo speciale al quale è stato iscritto obbligatoriamente tutto il personale dipendente dalla Capogruppo.. Pertanto le risultanze della "Gestione

patrimoniale" del fondo in questione, pari a 1.248.828 milioni sono confluite nella determinazione del debito netto nei confronti del Ministero del Tesoro, mentre il patrimonio del Fondo di 1.246 milioni è stato ricompreso nei debiti verso l'INPS.

I movimenti intervenuti nei primi tre mesi dell'esercizio sono riportati nella tabella che segue:

Descrizione	Risultanze al 31/3/2000
Patrimonio del Fondo all'inizio del periodo	1.246
Entrate	
- Ritenute al personale	123.258
- Contributi del datore di lavoro (*)	369.730
- Contributi da altri fondi ed entrate diverse	2.739
- Contributi dello Stato da legge di bilancio	
	495.727
Uscite	
- Pagamento pensioni	1.736.381
- Contributo del Fondo alle spese di gestione	8.174
	1.744.555
Sbilancio del periodo	(1.248.828)
Patrimonio del fondo alla fine del periodo	1.246

(*) Compresi gli oneri per prepensionamenti

Fondo Imposte

Saldo al 31.12.1999	33.122
Incrementi	8.679
Utilizzi e altri movimenti	(17.534)
Saldo al 31.12.2000	24.267

Come già nel precedente esercizio, esiste, per la Capogruppo, un cospicuo contenzioso fiscale apertosi a seguito di contestazioni da parte della Guardia di Finanza e degli Uffici finanziari.

Sulla scorta dei pareri di volta in volta resi da autorevoli studi professionali tributari, che hanno valutato generalmente infondate e/o illegittime tali contestazioni, la Capogruppo ha proposto tempestivamente ricorso avverso gli atti di accertamento notificati dagli Uffici Finanziari ponendo in

essere tutte le attività difensive del caso.

Detto contenzioso e la sua evoluzione nel corso del 2000 e nei primi mesi del 2001 vengono di seguito sintetizzati.

Con riguardo agli avvisi di rettifica e provvedimenti di diniego notificati dall'Ufficio IVA di Roma, per gli esercizi dal 1988 al 1993 (pretesa erariale di circa 14.720.345 milioni), di cui si è già riferito nei precedenti bilanci, si osserva quanto segue:

- per quanto concerne le annualità 1988-1992, la Commissione Tributaria Regionale del Lazio, con sentenza n.110/1/00 (depositata il 14 luglio 2000) ha confermato la pronuncia di primo grado che aveva annullato l'avviso di accertamento, respingendo l'appello principale dell'Ufficio;
- per quanto riguarda l'annualità 1993, la sentenza di primo grado, che ha accolto il ricorso della Capogruppo, è passata in giudicato per decorrenza dei termini previsti dalla legge per il ricorso da parte dell'Ufficio.

Il contenzioso che riguardava i rapporti FS/TAV - avente ad oggetto la fornitura a TAV S.p.A. da parte di FS. delle progettazioni di massima ed esecutive ed altre operazioni inerenti il sistema Alta Velocità - scaturito dall'impugnazione dell'avviso di rettifica emesso dall'Ufficio IVA di Roma nell'aprile 1999, recante una pretesa erariale complessiva di 6.818 milioni relativamente all'esercizio 1995, si è recentemente esaurito con l'istanza di sgravio presentata il 17 gennaio 2000 ed accolta dal 2 ° Ufficio IVA il quale nelle more del giudizio ha richiesto alla Commissione provinciale di dichiarare cessata la materia del contendere.

Con riferimento all'avviso di accertamento notificato in data 10 novembre 1999 dal II Ufficio delle II.DD. di Roma, sulla base del P.V. della Guardia di Finanza del 26 aprile 1999, relativo alla contestazione concernente la debenza degli interessi passivi iscritti dalla Capogruppo sul debito per pensioni verso il Ministero del Tesoro, sono ancora pendenti presso la competente Commissione Tributaria i ricorsi relativi: alla pretesa erariale di 797.447 milioni per IRPEG e ILOR per l'anno 1993 comprese le relative sanzioni (per tale pretesa è stata accolta l'istanza di sospensione nell'udienza del 6 marzo 2001); alla pretesa per imposta patrimoniale di circa 33.496 milioni comprese le relative sanzioni (il ricorso è stato presentato in data 2 aprile 2000).

Circa tale ultima pretesa, concernente l'imposta patrimoniale, in realtà il ricorso si è limitato a confutare solo una parte dei rilievi. Conseguentemente, nel corso dell'anno 2000 si è provveduto al pagamento, per un importo di 13.887 milioni, della quota pro-parte non contestata, con copertura dell'onere mediante utilizzo del presente Fondo, già interessato, a titolo di accantonamento, nel bilancio 1999 per 15.000 milioni.

In ordine alle altre riprese, invece, non è stato appostato alcuno stanziamento in bilancio alla luce di pareri formulati dai professionisti interpellati i quali si sono espressi per l'infondatezza dei rilievi della Guardia di Finanza e quindi delle pretese erariali conseguenti.

Sulla scorta dei rilievi formulati dalla Guardia di Finanza con il P.V. di constatazione del 17 dicembre 1997, del quale si è fatta ampia menzione nelle note integrative dei bilanci 1998-1999, cui si rinvia, oltreché con il P.V. della stessa Guardia di Finanza del 26 aprile 1999 – di cui si è detto in precedenza –, l'Ufficio delle Entrate di Roma 4 ha notificato, il 19 dicembre 2000, un avviso di accertamento per l'anno 1994 col quale ha rettificato la perdita fiscale, dichiarata – per detto anno – dalla

Capogruppo in 2.646.457 milioni, in ragione di complessive 1.892.967 milioni. Si segnala altresì che il ricorso avverso l'avviso di accertamento relativo all'annualità del 1992, scaturito dal citato verbale del 17 dicembre 1997, è ancora pendente presso la Commissione Tributaria di Roma.

Non avendo detto atto impositivo generato alcun debito d'imposta per IRPEG ed ILOR, ma solo la rettifica delle perdite fiscali dichiarate, non si è proceduto ad alcun accantonamento prudenziale. La Capogruppo ha, comunque, presentato tempestivamente ricorso alla Commissione Tributaria Provinciale di Roma.

Lo stesso Ufficio delle Entrate, in sede di accertamento della posizione fiscale del 1994 ha, altresì, notificato, in data 19 dicembre 2000, un avviso di accertamento per l'Imposta Patrimoniale per un maggiore tributo di 11.219 milioni ed una sanzione per 5.605 milioni, per un totale di 16.824 milioni. La Capogruppo ha presentato, in data 24 gennaio 2001, istanza di annullamento all'Ufficio delle Entrate di Roma 4, ancora senza esito. Nelle more della risposta del predetto Ufficio, è stato inoltrato ricorso alla Commissione Provinciale Tributaria di Roma in data 21 febbraio 2001. Sulla scorta di autorevole parere professionale, si ritiene che l'accertamento sia infondato per inesistenza del presupposto oggettivo, in quanto è stata rettificata la base imponibile di Patrimonio Netto che a suo tempo fu correttamente diminuita degli accantonamenti operati per far fronte al pagamento dell'Imposta Patrimoniale per gli anni 1992 e 1993. Pertanto non si è ritenuto di operare alcuno stanziamento in bilancio.

Similari considerazioni sono state fatte per taluni paralleli contenziosi in essere a carico delle controllate TAV S.p.A. ed Italferr S.p.A., i cui amministratori hanno ritenuto che non esistessero, salvo che per marginali aspetti, i presupposti per effettuare stanziamenti in bilancio, come illustrato nella Relazione sulla gestione.

La voce include, infine, 1.744 milioni per imposte differite calcolate sulle rettifiche di consolidamento e 4.687 milioni per accantonamenti effettuati da Metropolis S.p.A. in applicazione del principio contabile n. 25 "Il trattamento contabile delle imposte sul reddito" emanato dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri. Si precisa che né la Capogruppo, né le altre società del Gruppo hanno provveduto ad effettuare accantonamenti per imposte differite, non sussistendone i presupposti.

Fondo ristrutturazione industriale

Tale fondo è stato costituito nel bilancio 1993 della Capogruppo, con apporti dello Stato di 3.500.000 milioni, a fronte degli oneri di pari importo che nel piano di investimenti la Capogruppo si è impegnata a realizzare con il Contratto di Programma 1993. Negli esercizi successivi il Fondo è stato in larga parte utilizzato a fronte di detti oneri.

Parte del fondo pari a 582.779 milioni è stato trasferito con la cessione di ramo d'azienda a Trenitalia S.p.A. la quale ha anche provveduto ad incrementarlo di 828.428 milioni per adeguarlo agli oneri di personale che deriveranno a seguito della realizzazione del riassetto societario stabilito nel Piano d'Impresa; quest'ultimo, infatti, prevede, tra l'altro, una riorganizzazione del ciclo produttivo, anche attraverso la realizzazione di investimenti in nuove tecnologie, che rende esuberante parte del personale attualmente impiegato nella società e, a fronte di tali esuberi, una serie di esodi scaglionati negli anni della sua durata (fino al 2003). L'incremento del fondo è stato realizzato attribuendo a questa voce una

parte del " badwill" risultante dalla differenza tra il patrimonio netto contabile del ramo ceduto e il prezzo di cessione, in aderenza a quanto stabilito dai principi contabili internazionali (IAS n° 22).

Il fondo è stato utilizzato per 177.593 milioni dalla Capogruppo e per 131.851 milioni da Trenitalia S.p.A. a fronte degli oneri sostenuti per incentivare l'esodo anticipato dei dipendenti, nel quadro dei processi di ristrutturazione anzidetti.

Nella tabella sono riportate le movimentazioni registrate nell'esercizio 2000:

Saldo al 31.12.1999	947.726
Incrementi	828.428
Utilizzi	(309.444)
Saldo al 31.12.2000	1.466.710

Fondo ristrutturazione ex lege 448/98

In attuazione di questa disposizione, e in conformità a quanto deliberato dall'Assemblea Ordinaria e Straordinaria del 14 giugno 1999, è stato costituito un Fondo ristrutturazione per 50.416.764 milioni di cui 17.792.271 milioni già riflessi nel bilancio al 31 dicembre 1998, nei limiti delle riserve esistenti e 32.624.493 milioni stanziati nel corso dell'esercizio 1999 a fronte di pari diminuzione del capitale sociale e, marginalmente, di residue riserve.

A valere rispettivamente sugli esercizi 1998, 1999 e 2000 tale fondo è stato utilizzato, rispettivamente: per 1.743.159 milioni, 1.886.273 milioni e 1.933.423 milioni, a fronte delle quote annuali di ammortamento relative ai beni del ramo d'azienda Infrastruttura, in conformità delle modalità di utilizzo stabilite dall'Assemblea Ordinaria del 14 giugno e previa specifica autorizzazione delle Assemblee del 14 giugno1999, del 21 dicembre 1999 e del 23 maggio 2001.

E' stato inoltre utilizzato nel 2000 per la copertura della minusvalenza di 5.310.000 milioni derivante dalla cessione del compendio aziendale costituente "l'Azienda Trasporto" alla società controllata Trenitalia S.p.A., in conformità a quanto autorizzato dall'Assemblea della Capogruppo del 15 novembre 2000.

Nella tabella che segue sono riportate le movimentazioni registrate nell'esercizio 2000.

Saldo al 31.12.1999	46.787.332
Incrementi	0
Utilizzi	(7.243.423)
Saldo al 31.12.2000	39.543.909

Fondo rettifiche di valore dei cespiti

La perizia di stima del ramo d'azienda, trasferito dalla Capogruppo a Trenitalia S.p.A. in base al contratto di compravendita, ha indicato soprattutto nella scarsa redditività dell'esistente parco rotabili il motivo della differenza tra il valore dell'azienda stabilito dalla perizia medesima determinato con il metodo misto patrimoniale-reddituale, e quello risultante dal suo patrimonio netto contabile.

Per tenere conto della scarsa redditività, il materiale rotabile più vetusto è stato completamente svalutato, così come indicato nel commento della voce "Immobilizzazioni materiali".

Per quello ancora pienamente utilizzabile, relativo a tipologie per le quali, però, non sono previsti ulteriori investimenti, in quanto le nuove acquisizioni sono orientate verso un materiale tecnologicamente più avanzato, non si è operata una svalutazione diretta, ma è stato appostato un fondo al passivo da imputare a riduzione degli ammortamenti secondo un piano di utilizzo proporzionale alle quote di ammortamento.

Il fondo, costituito attraverso l'attribuzione del " badwill" per 4.481.572 milioni, è stato utilizzato per 2.494.784 milioni a diretta riduzione del materiale rotabile acquisito dalla Capogruppo e per 14.966 milioni a parziale compensazione degli ammortamenti delle altre categorie di rotabili e cespiti con ridotta capacità di reddito.

Anche in questo caso il trattamento contabile seguito risulta essere aderente a quanto stabilito dal già citato IAS n° 22.

Nella tabella sono riportate le movimentazioni registrate nell'esercizio 2000:

Saldo al 31.12.1999	0
Incrementi	4.481.572
Utilizzi	(2.509.750)
Saldo al 31.12.2000	1.971.822

Fondo per altri rischi ed oneri

Descrizione	Saldo al 31/12/1999	Incrementi (1)	Utilizzi	Riduzione fondi eccedenti	Saldo al 31/12/2000
- Competenze al personale da definire	30.540	6.058	(4.816)	(12)	31.770
- Partite relative a crediti nei confronti del Tesoro:					
a) personale in mobilità c/o Enti pubblici territoriali	39.914	0	0	0	39.914
b) interessi gestione del fondo debiti pregressi	125.454		(125.454)	0	0
c) interessi per ritardati pagamenti - in contestazione		12.270			12.270
- T.F.R. ditte appaltate	18.450	1.503	(1.194)	0	18.759
- T.F.R. medici fiduciari	1.773	124	(122)	0	1.775
- Ristorni commerciali	8.565	4.190	(4.337)	(5.565)	2.853
- Adeguamento valore scorte	213.874	23.685	(165.410)	0	72.149
- Contenzioso nei confronti del personale e terzi	2.035.986	238.601	(157.816)	(109.793)	2.006.978
- Fondo sostituzione e smaltimento traverse	217.502	0	(12.986)	0	204.516
- Fondo decoibentazione rotabili	180.358	34.000	(40.006)	0	174.352
- Prestazioni continuative ex OPAFS in corso di definizione	4.318	0	(676)	0	3.642
- Decremento valore dei cespiti	302.959	0	(64.042)	0	238.917
- Fondo oneri partecipazioni	2.170	6.430	(477)	0	8.123
- Altri rischi minori	134.554	34.817	(16.201)	(18.175)	134.995
TOTALE	3.316.417	361.678	(593.537)	(133.545)	2.951.013

(1) Di cui 344.500 milioni per accantonamenti dell'esercizio e 17.178 milioni imputati ad altre voci di conto economico

Competenze al personale da definire

Si tratta di un fondo iscritto nei bilanci della Capogruppo e di Trenitalia S.p.A. per fronteggiare oneri verso il personale che vengono riportati in questa voce di bilancio, anziché tra i debiti, perché al momento del loro accertamento non sono individuate con esattezza le categorie di personale destinatarie delle competenze accertate.

Il fondo è stato utilizzato per le somme liquidate nell'esercizio ed è stato incrementato per adeguarlo alle nuove esigenze.

Partite relative a crediti nei confronti del Tesoro

- Personale in mobilità presso Enti pubblici territoriali

Il fondo è a fronte dei crediti iscritti dalla Capogruppo, in misura pari alle riduzioni delle somme dovute dallo Stato per Contratti di Programma e di Servizio Pubblico operate in corrispondenza degli oneri relativi al personale trasferito ad altri Enti della Pubblica Amministrazione.

Il fondo residuo rappresenta l'ammontare dei crediti tuttora iscritti in bilancio in base alla legge 448/98.

- Interessi relativi al Fondo Gestione Speciale del Debito

Il fondo, costituito dalla Capogruppo a fronte dei crediti verso il Ministero del Tesoro per interessi maturati per ritardati rimborsi dei crediti derivanti dall'ammortamento dei prestiti privi di decreti autorizzativi, a seguito del loro blocco attuato da parte della Corte dei Conti, è stato utilizzato a seguito del parere sfavorevole espresso dall'Avvocatura dello Stato circa il riconoscimento del credito alla FS S.p.A..

- Interessi per ritardati pagamenti – in contestazione

Il fondo è stato prudenzialmente costituito dalla Capogruppo a fronte dei crediti verso il Ministero del Tesoro per interessi maturati per ritardati rimborsi dell'ammortamento dei prestiti relativi al Fondo Speciale del Debito.per i quali sussistono dubbi sulla recuperabilità.

Fondo adeguamento scorte

Il fondo, costituito dalla Capogruppo sin dalla trasformazione dell'Azienda Autonoma statale in Ente pubblico è stato parzialmente utilizzato nel 2000 a seguito della cessione a Trenitalia S.p.A. delle giacenze di magazzino al 31 maggio 2000; è stato incrementato dalla Capogruppo nell'esercizio tenuto conto di quanto ritenuto necessario per far fronte alla presumibile perdita di valore dei materiali in giacenza a lenta movimentazione nel loro complesso.

Fondi relativi al contenzioso

I fondi al 31 dicembre 2000 si riferiscono al contenzioso nei confronti del personale e di terzi.

Per il personale l'ammontare dei possibili oneri accantonati è da porre in relazione alle contestazioni in essere ed alle cause attivate presso le competenti Preture del Lavoro, riguardanti essenzialmente rivendicazioni economiche e di carriera, nonché il risarcimento dei danni subiti per contrazione di malattie professionali. I fondi, inoltre, sono destinati a coprire gli oneri che dovessero manifestarsi, per cause imputabili alla gestione della Capogruppo, in relazione al personale trasferito a Trenitalia S.p.A..

Si segnala, inoltre, che l'INPS, sulla base della presunta assoggettabilità al Fondo Pensioni Nazionale del personale della Capogruppo distaccato presso la controllata Italferr S.p.A., ha in passato notificato alla controllata stessa un verbale di accertamento richiedendo la corresponsione dei relativi contributi spettanti. La consistenza del fondo in esame è ritenuta tale da coprire anche le eventuali passività che potessero derivare al Gruppo in relazione a ciò.

Per quanto riguarda i terzi, trattasi essenzialmente di cause in corso verso i fornitori della Capogruppo e di Trenitalia S.p.A. per appalti di opere, servizi e forniture, nonché di contenzioso potenziale relativo a riserve avanzate dai fornitori.

I fondi sono stati, poi, in parte incrementati ed in parte decrementati a seguito di una revisione delle possibili soccombenze in controversie con il personale e con i terzi.

Ristorni commerciali

Si tratta del fondo trasferito dalla Capogruppo a Trenitalia S.p.A. relativo ad accantonamenti per sconti concessi ai maggiori clienti del trasporto merci quando vengono raggiunti particolari livelli di volume di traffico e non ancora liquidati in via definitiva. Tali accantonamenti sono portati a diretta diminuzione dei prodotti del traffico.

Fondo sostituzione e smaltimento traverse

Come già indicato nei bilanci precedenti, sono stati rilevati difetti tecnici di costruzione in numerose traversine in cemento armato precompresso (fessurate sia sulla parte superiore che su quella inferiore) in passato acquistate con due serie di contratti, rispettivamente del 1984 e del 1991.

Il fondo, costituito dalla Capogruppo, è a fronte del prevedibile costo relativo alla completa sostituzione delle traversine, comprensivo dell'onere che, per esigenze di carattere ambientale, si prevede di dover sostenere per lo smaltimento di traversine e spezzoni di legno, residuati a seguito di interventi di rinnovamento delle linee, in giacenza presso svariati magazzini periferici, non più utilizzabili nell'uso originario e considerati "rifiuto tossico e nocivo".

Nel corso degli anni dal 1994 al 2000 tale fondo è stato parzialmente utilizzato per far fronte agli oneri in questione.

Fondo decoibentazione rotabili

Il fondo è stato costituito dalla Capogruppo e trasferito a Trenitalia S.p.A. a fronte degli oneri previsti per la decoibentazione da amianto del materiale rotabile ai sensi della normativa vigente. Il fondo, incrementato dalla Capogruppo prima della cessione di ramo d'azienda a seguito di più restrittive normative nel frattempo intervenute, è stato utilizzato per le spese sostenute dalla Capogruppo e da Trenitalia S.p.A. nell'esercizio. Non essendo intervenute ulteriori variazioni della normativa, né modifiche delle tariffe applicate dalle officine esterne per l'attività di decoibentazione loro affidata, il fondo è stato ritenuto congruo e, pertanto, Trenitalia S.p.A. non ha proceduto ad effettuare ulteriori accantonamenti.

Fondo decremento valore dei cespiti

Il fondo è stato costituito nell'esercizio 1996 dalla Capogruppo a fronte di possibili minusvalenze su cespiti già in esercizio o in corso di costruzione.

La parte del fondo riguardante le minusvalenze attese sui rotabili è stata trasferita, con la cessione di ramo d'azienda, a Trenitalia S.p.A.

Il fondo è ritenuto congruo per far fronte a prevedibili svalutazioni e, pertanto, non si è proceduto ad effettuare ulteriori accantonamenti.

Altri fondi per rischi minori

Trattasi di fondi per rischi ed oneri di natura residuale.

Le "riduzioni fondi eccedenti" riguardano principalmente la cancellazione del fondo costituito negli esercizi precedenti a seguito del definitivo trasferimento alla Capogruppo del fabbricato di Villa Patrizi (103.875 milioni) e per il venir meno del rischio di restituzione da parte della TAV S.p.A. di progettazioni cedute dalla Capogruppo in esercizi precedenti (17.775 milioni).

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

Consistenza del fondo al 31 12 1999	6.730.435
Incrementi (accantonamenti e rivalutazioni)	658.272
Diminuzioni	(655.151)
Altre variazioni	(10.875)
Consistenza del fondo al 31 12 2000	6.722.681

La voce accoglie sia il trattamento di fine rapporto riguardante il personale delle società consolidate e della Capogruppo (2.187.437 milioni), sia il fondo indennità di buonuscita, assimilabile al trattamento di fine rapporto, riferito al solo personale della Capogruppo e di Trenitalia S.p.A. (4.535.244 milioni).

Si tratta del fondo derivante dalla chiusura dell'OPAFS (comma 43 dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 1993, n. 537), l'Ente pubblico preposto al pagamento della *"indennità di buonuscita"* in favore del personale ferroviario. Tale fondo riflette il debito nei confronti dei dipendenti FS maturato per il periodo di lavoro prestato a tutto il 31 dicembre 1995. Con il passaggio del personale al regime TFR il suddetto fondo è soggetto alla sola rivalutazione calcolata in analogia a quanto previsto per il TFR ed in base agli accordi con le OO.SS. Con il contratto di compravendita del ramo d'azienda la quota riferibile al personale trasferito è stata ceduta a Trenitalia S.p.A.

Debiti

Valore al 31.12.2000	15.607.034
Valore al 31.12.1999	13.924.069
Aumento (Diminuzione)	1.682.965

Debiti: obbligazionari, verso banche e verso altri finanziatori

L'analisi della voce è la seguente:

TIPOLOGIA DI DEBITI	31 dicembre 2000			31 dicembre 1999			Differenze		
	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale debiti	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale debiti	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale
Debiti verso Banche	2.496.055	3.753.972	6.250.027	1.121.802	2.365.477	3.487.279	1.374.253	1.388.495	2.762.748
Debiti verso altri finanziatori									
- Anticipazioni Cassa DD.PP.	130.114	62.829	192.943	155.592	92.240	247.832	(25.478)	(29.411)	(54.889)
- Altri finanziatori	97.787	12.079	109.866	96.601	1.052	97.653	1.186	11.027	12.213
	227.901	74.908	302.809	252.193	93.292	345.485	(24.292)	(18.384)	(42.676)
TOTALE	2.723.956	3.828.880	6.552.836	1.373.995	2.458.769	3.832.764	1.349.961	1.370.111	2.720.072

L'incremento nella voce "Debiti verso banche" è dovuto, essenzialmente, alla maggiore esposizione debitoria verso istituti finanziari da parte della controllata TAV S.p.A. (2.389.167 milioni) e da anticipazioni concesse dalle banche alla Capogruppo (300.000 milioni).

Il decremento della voce "Anticipazioni della Cassa Depositi e Prestiti" è dovuto al rimborso, effettuato dalla Capogruppo, delle quote dei prestiti scadute nel 2000 (54.889 milioni).

Tali anticipazioni ricevute nel 1987, di durata ventennale, maturano interessi al tasso fisso dell'8%.

Acconti

La voce ammonta a 121.938 milioni, con un aumento di 16.788 milioni rispetto al 31 dicembre 1999, riconducibile essenzialmente ai maggiori anticipi ricevuti dalla Capogruppo da clienti per lavori da eseguire, per vendite di materiali e di beni patrimoniali da effettuare.

Debiti verso fornitori

Descrizione	31 dicembre 2000			31 dicembre 1999			Differenze		
	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale debiti	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale debiti	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale
Fornitori ordinari	4.409.411		4.409.411	3.565.218	0	3.565.218	844.193	0	844.193

La variazione in aumento è dovuta all'effetto differenziale tra i maggiori debiti verso fornitori ed appaltatori fatti registrare dalla Capogruppo e da Trenitalia S.p.A. (385.202 milioni complessivamente), da TAV S.p.A. (476.996 milioni) e Sita S.p.A. (17.270 milioni) e dai minori debiti rilevati da Italferr S.p.A. (21.267 milioni).

Debiti verso imprese controllate

I debiti verso le società controllate si compongono come segue:

Descrizione	31 dicembre 2000			31 dicembre 1999			Differenze		
	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale debiti	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale debiti	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale
EFESO S.p.A. - in liquidazione	4.472		4.472	4.340	0	4.340	132	0	132
SAP S.r.l. - in liquidazione	1.622		1.622	1.686	0	1.686	(64)	0	(64)
TOTALE	6.094	0	6.094	6.026	0	6.026	68	0	68

I debiti verso le imprese controllate sono per la maggior parte da attribuire a rapporti di natura commerciale.

Debiti verso imprese collegate

Descrizione	31 dicembre 2000			31 dicembre 1999			Differenze		
	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale debiti	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale debiti	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale
Imprese collegate	146.819		146.819	187.396	0	187.396	(40.577)	0	(40.577)

I debiti verso imprese collegate scaturiscono essenzialmente da rapporti di natura commerciale; quelli di importo più significativo riguardano le società T.S.F. S.p.A. (122.044 milioni), Cisalpino AG (15.126 milioni), Isfort S.p.A. (2.195 milioni), Viaggi e Turismo Marozzi S.r.l. (1.636 milioni), Cemat S.p.A. (1.072 milioni) e Port Multimodal Services S.r.l. (1.060 milioni).

Debiti tributari

Descrizione	31 dicembre 2000			31 dicembre 1999			Differenze		
	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale debiti	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale debiti	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale
Debiti tributari	385.709		385.709	406.066	0	406.066	(20.357)	0	(20.357)

Di seguito si fornisce il dettaglio di tali debiti.

Debiti tributari	31/12/2000	31/12/1999	Differenze
Erario per IRPEG	10.751	5.082	5.669
Erario per ILOR	47	47	0
Erario per IVA	207	6.554	(6.347)
Erario per ritenute alla fonte	152.092	264.736	(112.644)
Erario per imposta patrimoniale	0	122.193	(122.193)
Erario per IRAP	105.875	4.852	101.023
Altri debiti verso l'Erario	116.737	2.602	114.135
TOTALE	**385.709**	**406.066**	**(20.357)**

L'azzeramento del debito per imposta patrimoniale è conseguente al versamento dell'ultima rata, effettuato dalla Capogruppo in data 19 giugno 2000, con cui è stato saldato il debito per imposta patrimoniale per gli esercizi dal 1992 al 1995, comprensivo dei relativi interessi, che, in base agli accertamenti ricevuti dagli Uffici finanziari, era stato richiesto.

La Capogruppo non avendo iscritto, già nell'esercizio 1998, il debito per imposta relativa ai primi otto mesi del 1992, pari a 545.738 milioni perché ritenuta non dovuta, si è venuta a trovare in posizione creditoria nei confronti dell'Erario. Per maggiori chiarimenti si rinvia al commento della voce "Crediti verso altri".

La voce comprende, inoltre, le ritenute operate nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi in qualità di sostituto di imposta (152.062 milioni) da versare all'Erario e i debiti per imposte sul reddito (10.751 milioni).

Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale

Descrizione	31 dicembre 2000			31 dicembre 1999			Differenze		
	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale debiti	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale debiti	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale
Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale	950.627		950.627	468.256	0	468.256	482.371	0	482.371

Di seguito si fornisce il dettaglio di tali debiti.

Dettaglio	31/12/2000	31/12/1999	Differenze
I.N.P.S. - FONDO SPECIALE	439.372	0	439.372
I.N.P.S.	25.463	12.000	13.463
I.N.P.D.A.I.	2.790	2.310	480
PREVINDAI	2.341	2.133	208
E.N.P.A.M.	120	130	(10)
INAIL	323.453	308.701	14.752
IPSEMA	3.500	4.246	(746)
Debiti per contributi previdenziali su competenze da liquidare	96.274	130.824	(34.550)
Debiti presunti verso Fondo Speciale INPS per prepensionamenti (Legge 141/90)	49.634	0	49.634
Altri Istituti	7.680	7.912	(232)
TOTALE	950.627	468.256	482.371

La voce accoglie, oltre alle ritenute a carico del personale ed ai contributi a carico del datore di lavoro rimasti da versare al 31 dicembre 2000, anche l'ammontare dei contributi calcolati sulle competenze

al personale accertate, ma non ancora liquidate.

L'incremento dei debiti verso l'INPS è da attribuirsi all'iscrizione di tutto il personale della Capogruppo e di Trenitalia S.p.A. al Fondo Speciale istituito in attuazione dell'art. 43 della legge 23 dicembre 1999 (Legge Finanziaria 2000) che prevedeva la soppressione del Fondo Pensioni e l'istituzione presso l'INPS di un apposito Fondo speciale.

I debiti per prepensionamenti, ai sensi della legge n. 141/90, sono relativi agli oneri per contributi straordinari al Fondo Speciale INPS prelevati dal Fondo di ristrutturazione industriale all'atto del prepensionamento e da riversare, alla loro maturazione, alla gestione del fondo medesimo. Nell'esercizio 1999 erano compresi nella voce "Altri debiti".

La diminuzione dei debiti per contributi accertati sulle competenze maturate da liquidare è da porre in relazione alla riduzione del personale della Capogruppo e di Trenitalia S.p.A.

Altri debiti

Descrizione	31 dicembre 2000			31 dicembre 1999			Differenze		
	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale debiti	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale debiti	di durata inferiore a 5 anni	di durata superiore a 5 anni	Totale
Altri debiti	3.033.590	10	3.033.600	5.352.977	216	5.353.193	(2.319.387)	(206)	(2.319.593)

Di seguito si fornisce il dettaglio di tali debiti.

Dettaglio	31/12/2000	31/12/1999	Differenze
Debiti verso il personale	1.403.312	1.476.900	(73.588)
Debiti verso ferrovie estere	218.401	169.046	49.355
Debiti verso il Tesoro per pagamento pensioni	331.913	2.623.048	(2.291.135)
Debiti verso il Tesoro per partite diverse	169.447	14.842	154.605
Depositi cauzionali	40.394	35.981	4.413
Debiti verso pubbliche amministrazioni	11.096	22.639	(11.543)
Debiti verso Fondo Pensioni per prepensionamenti L. 141/90	0	195.481	(195.481)
Compensi organi sociali	1.380	1.719	(339)
Altre imprese partecipate	222.759	223.102	(343)
Altri debiti	634.898	590.435	44.463
TOTALE	3.033.600	5.353.193	(2.319.593)

Il decremento dei debiti nei confronti del tesoro per il pagamento delle pensioni è dovuto alla definitiva regolazione di tutte le partite, creditorie e debitorie, esistenti alla data del 31 marzo 2000 riguardanti il Fondo Pensioni. Detta regolazione è da porre in relazione all'attuazione dell'art 43 della legge 23 dicembre 1999 (Legge Finanziaria 2000).

L'incremento dei debiti verso il Tesoro per partite diverse è dovuto all'iscrizione dei debiti per introiti realizzati a seguito di ristrutturazione di prestiti (131.926 milioni) che, nell'esercizio 1996, erano stati conguagliati con altre partite di credito nei confronti dello stesso Ministero. Su detto importo sono stati calcolati gli interessi maturati al 31 dicembre 2000, pari a 23.996 milioni.

I debiti verso il personale sono relativi all'accertamento dei costi per competenze maturate nell'esercizio, non ancora liquidate e alle ferie maturate e non godute alla fine dell'esercizio. Il decremento è da ascrivere, come già detto, alle minori consistenze di personale.

I debiti per prepensionamenti, ai sensi della legge n. 141/1990, sono stati compresi nella voce "Debiti verso Istituti Previdenziali".

Ratei e Risconti Passivi

La posta ammonta a 495.971 milioni con un incremento rispetto all'esercizio 1999 di 255.762 milioni.

Il dettaglio della voce è il seguente:

Dettaglio	31/12/2000	31/12/1999	Differenze
Affitti passivi	0	159	(159)
Interessi passivi	52.083	46.372	5.711
Affitti attivi	1.814	28.784	(26.970)
Canoni concessioni attivi	292.340	75	292.265
Ferie, oneri ed altre competenze	9.002	2.066	6.936
Altri ratei passivi	226	279	(53)
Altri risconti passivi	140.506	162.474	(21.968)
TOTALE	**495.971**	**240.209**	**255.762**

I ratei passivi sono relativi agli interessi passivi sui prestiti a medio lungo termine maturati nell'esercizio e non liquidati, agli interessi sui debiti della Capogruppo verso l'INAIL e l'IPSEMA.

I risconti passivi sono riconducibili essenzialmente alla Capogruppo e sono relativi per milioni 291.996 alla quota di ricavi di competenza di esercizi futuri derivanti dalla cessione a Basictel S.p.A. dei diritti di utilizzazione degli elettrodotti per il passaggio di cavi in fibre ottiche, aventi durata ventennale. Comprendono altresì quote di contributi concessi dallo Stato per ripristinare le opere danneggiate dall'alluvione del Piemonte del 1994.

CONTI D'ORDINE

I conti d'ordine comprendono principalmente:

- il valore d'acquisto del materiale rotabile di proprietà Eurofima per 3.077.627 milioni (3.669.002 milioni nel 1999), che sarà trasferito alla società Trenitalia S.p.A. all'atto dell'estinzione dei relativi mutui; negli anni precedenti tale voce era iscritta nel bilancio della Capogruppo e, a seguito della già citata cessione di ramo d'azienda, è iscritta dal corrente esercizio ai conti d'ordine della società Trenitalia S.p.A.;
- l'ammontare degli impegni per 15.130.346 milioni (6.679.244 milioni nel 1999), riconducibile essenzialmente alla società TAV S.p.A.;
- l'ammontare dei rischi per garanzie prestate per 761.868 milioni (722.214 milioni nel 1999);
- gli investimenti da realizzare da parte della Capogruppo, previsti dal Contratto di Programma con lo Stato o da specifica normativa, per 50.202.640 milioni, di cui 50.025.998 milioni per investimenti e 176.642 milioni da destinare alla ristrutturazione industriale. La copertura finanziaria dei suddetti investimenti si realizza per 11.295.640 milioni con fondi già provveduti e per 38.907.000 milioni con fondi da provvedere:
- il valore del fondo di solidarietà per 25.564 milioni (35.052 milioni nel 1999);
- le altre fonti di finanziamento di investimenti stabiliti da disposizioni di legge, relativi alla Capogruppo, per 808.000 milioni. Le disposizioni in parola non stabiliscono il dettaglio degli impieghi di tali fondi;
- l'ammontare dei debiti imputati al Ministero del Tesoro, ai sensi della legge n. 662/96, valorizzati al cambio del 31 dicembre 2000 per 21.319.207 milioni (25.668.233 milioni nel 1999);
- il valore nozionale delle operazioni finanziarie di copertura, nell'ambito della gestione dei predetti debiti, ai sensi del Decreto del Ministro del Tesoro del 21 marzo 1997, in essere al 31 dicembre 2000 per 1.750.000 milioni (swap a copertura prestiti obbligazionari e opzioni su tassi interessi).

CONTO ECONOMICO

Nei prospetti che seguono vengono analizzati i ricavi e i costi dell'esercizio 2000 raffrontati con l'analogo periodo dell'esercizio precedente.

A) VALORE DELLA PRODUZIONE

Valore al 31.12.2000	16.260.140
Valore al 31.12.1999	15.308.186
Aumento (diminuzione)	951.954

Descrizione	2000	1999	Differenze
Ricavi vendite e prestazioni	9.228.847	8.657.812	571.035
Variazioni rimanenze di prodotti in corso di lavorazione, semilavorati e prodotti finiti	18	0	18
Variazione lavori in corso su ordinazione	(65.550)	48.584	(114.134)
Incrementi immobilizzazioni per lavori interni	1.673.037	1.515.542	157.495
Altri ricavi e proventi	5.423.788	5.086.248	337.540
TOTALE	**16.260.140**	**15.308.186**	**951.954**

Il dettaglio delle variazioni verificatesi nel "Valore della produzione" è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Ricavi delle vendite e delle prestazioni

Descrizione	2000	1999	Differenze
Prodotti del traffico viaggiatori			
Clientela ordinaria			
-Traffico interno	3.533.170	3.336.556	196.614
-Traffico internazionale	420.333	392.266	28.067
- Rimborsi	0	0	0
	3.953.503	3.728.822	224.681
Contratti di servizio pubblico con Enti pubblici territoriali	14.700	12.647	2.053
Totale ricavi viaggiatori	**3.968.203**	**3.741.469**	**226.734**
Prodotti del traffico merci			
Clientela ordinaria			
-Traffico interno	764.342	656.932	107.410
-Traffico internazionale	663.424	688.247	(24.823)
-Rimborsi	(4.521)	(6.284)	1.763
	1.423.245	1.338.895	84.350
Trasporti postali	0	15.153	(15.153)
Totale ricavi merci	**1.423.245**	**1.354.048**	**69.197**
Contratto di servizio pubblico con lo Stato	**3.123.129**	**2.927.400**	**195.729**
Totale prodotti del traffico	**8.514.577**	**8.022.917**	**491.660**
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	**714.270**	**634.895**	**79.375**
TOTALE	**9.228.847**	**8.657.812**	**571.035**

L'incremento registrato nei prodotti del traffico viaggiatori, riconducibile principalmente alla Capogruppo e a Trenitalia S.p.A., è da attribuire, da un lato, ai risultati della politica di razionalizzazione dell'offerta, tendente a privilegiare lo sviluppo di servizi di migliore qualità (prodotto Eurostar) e ad adeguare l'offerta dei treni notturni alla costante riduzione della domanda, e, dall'altro, ai vantaggi che si sono prodotti con la riforma del sistema dei prezzi ed al lancio di nuove azioni commerciali.

Anche nel trasporto regionale si è registrato un incremento dei ricavi attribuibile all'aumento della domanda di servizi soprattutto nelle aree metropolitane.

I ricavi viaggiatori sono comprensivi dei contributi per contratti di Servizio Pubblico con gli Enti Locali direttamente attribuibili al segmento del trasporto regionale.

Per quanto riguarda il traffico merci, si registra, anche in tale ambito, un incremento di circa il 6,9%, da attribuire prevalentemente ai risultati positivi realizzati dalla Capogruppo e da Trenitalia S.p.A. nel settore del trasporto combinato.

Come nel precedente esercizio, in pendenza del rinnovo del Contratto di Servizio Pubblico , i relativi contributi dello Stato sono stati contabilizzati nella misura degli stanziamenti previsti dal Bilancio dello Stato e dalla Legge Finanziaria.

Per quanto riguarda gli altri ricavi delle vendite e delle prestazioni la variazione è dovuta principalmente:

- ai maggiori ricavi realizzati dalla Capogruppo per lavori di potenziamento dell'infrastruttura ferroviaria, eseguiti nell'interesse di Enti pubblici;
- ai maggiori ricavi realizzati da Grandi Stazioni S.p.A. determinati principalmente dallo sviluppo della gestione attiva dei complessi di stazione, con l'apertura delle nuove aree ristrutturate nel complesso di Roma Termini e l'avvio della gestione integrata sulle altre grandi stazioni affidate nel 1999;
- ai maggiori ricavi realizzati dalla società Romaduemila S.p.A. verso il Comune di Roma per le opere realizzate nell'area di Roma S. Pietro, nell'ambito del Giubileo;
- ai minori ricavi realizzati dalla società Omnia Logistica S.p.A. nel settore del trasporto a collettame.

Variazione lavori in corso su ordinazione

Il decremento della voce di 114.134 milioni, attribuibile essenzialmente alla Capogruppo, è dovuto al completamento nel corso dell'esercizio di lavori su immobili di terzi.

Incremento delle immobilizzazioni per lavori interni

La voce passa da 1.515.542 milioni a 1.673.037 milioni con un aumento di 157.495 milioni.

Le variazioni più significative – in aumento – riguardano la Capogruppo e Trenitalia S.p.A. per lavori di manutenzione ciclica ai rotabili (70.513 milioni nel complesso), e le società TAV S.p.A. (89.325 milioni), Italferr S.p.A. (3.148 milioni) e Metropolis S.p.A. (2.968 milioni) e – in diminuzione – la società Romaduemila S.p.A. (8.409 milioni) per minori commesse di investimento realizzate per il gruppo.

Altri ricavi e proventi

Descrizione	2000	1999	Differenze
Contributi in conto esercizio dallo Stato, U.E. ed altri			
Contratto di Programma	2.806.871	2.770.000	36.871
Altri	267.204	242.071	25.133
	3.074.075	**3.012.071**	**62.004**
Utilizzo fondo ristrutturazione ex lege 448/98	**1.933.423**	**1.886.274**	**47.149**
Altri ricavi e proventi			
Proventi immobiliari	84.084	75.256	8.828
Altri proventi	313.805	77.203	236.602
Plusvalenze gestione caratteristica	18.401	35.444	(17.043)
	416.290	**187.903**	**228.387**
TOTALE	**5.423.788**	**5.086.248**	**337.540**

Relativamente ai contributi del Contratto di Programma, per l'esercizio 2000, gli stessi sono stati contabilizzati nella misura degli stanziamenti previsti dal Bilancio dello Stato e dalla Legge Finanziaria, così come specificatamente confermati nel Contratto di Programma 2001-2005.

L'incremento registrato nella voce "Altri contributi" è riconducibile per 7.604 milioni alla Capogruppo, dovuto all'effetto differenziale tra la quota attribuita all'anno dei contributi ricevuti per l'alluvione del Piemonte e la riduzione degli altri contributi e per milioni 17.287 a Trenitalia S.p.A. a seguito della stipula effettuata nel corso del 2000, delle convenzioni tra le Direzioni della Divisione Trasporto Regionale e le Amministrazioni territoriali che riconoscono contributi in conto esercizio a fronte, prevalentemente, della manutenzione dei rotabili adibiti al trasporto metropolitano e regionale.

L'utilizzo, da parte della Capogruppo, del fondo ristrutturazione ex lege 448/98, autorizzato dall'assemblea del 23 maggio 2001, è stato determinato in misura pari agli ammortamenti dei beni attribuibili al gestore dell'infrastruttura.

La variazione della voce "Altri proventi" è dovuta:

- ai maggiori ricavi realizzati dalla Capogruppo derivanti da corsi di informatica effettuati al Ministero della Pubblica Istruzione (13.960 milioni), dal risarcimento, da parte del fondo di solidarietà, di danni arrecati dal personale (11.249 milioni) e da sopravvenienze attive derivanti da sgravi contributi INAIL e IPSEMA relativi al 1999 (24.846 milioni);
- alle sopravvenienze attive rilevate dalla Capogruppo, relative all'accertamento verso il Tesoro degli interessi per ritardati pagamenti delle somme dovute in esercizi precedenti per i Contratti di Programma e di Servizio Pubblico (96.651 milioni);

- all'utilizzo da parte di Trenitalia S.p.A. del Fondo di ristrutturazione (39.748 milioni) per la stima dei costi dell'esercizio relativi al personale ricompreso nel piano degli esodi previsto dal piano d'Impresa e del Fondo Rettifica valore dei cespiti (14.966 milioni) a parziale compensazione degli ammortamenti;
- all'utilizzo da parte di Italferr S.p.A. del fondo rischi contrattuale per perdite su commesse (8.892 milioni);
- alle minori plusvalenze realizzate dalla Capogruppo (20.702 milioni);

B) COSTI DELLA PRODUZIONE

Valore al 31.12.2000	17.838.785
Valore al 31.12.1999	17.993.518
Aumento (diminuzione)	(154.733)

Descrizione	2000	1999	Differenze
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	1.645.527	1.377.340	268.187
Servizi	2.817.957	2.780.416	37.541
Godimento di beni di terzi	257.643	226.149	31.494
Personale:			
- salari e stipendi	6.652.293	6.834.472	(182.179)
- oneri sociali	1.712.600	1.720.130	(7.530)
- trattamento di fine rapporto	658.272	610.048	48.224
- altri costi	15.766	15.341	425
	9.038.931	**9.179.991**	**(141.060)**
Ammortamenti e svalutazioni:			
- immobilizzazioni immateriali	74.794	93.082	(18.288)
- immobilizzazioni materiali	3.595.357	3.552.661	42.696
- altre svalutazioni delle immobilizzazioni	50.986	89.621	(38.635)
- svalutazioni dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	54.740	115.157	(60.417)
	3.775.877	**3.850.521**	**(74.644)**
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(192.928)	(27.449)	(165.479)
Accantonamenti per rischi	305.692	379.557	(73.865)
Altri accantonamenti	38.808	18.902	19.906
Oneri diversi di gestione	151.278	208.091	(56.813)
Totale costi della produzione	**17.838.785**	**17.993.518**	**(154.733)**

Il dettaglio delle variazioni verificatesi nei costi della produzione è illustrato nelle tabelle e nei commenti di seguito esposti.

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

Descrizione	2000	1999	Differenze
Acquisto di materiali	1.407.627	1.131.218	276.409
Energia elettrica per la trazione dei treni	161.004	169.651	(8.647)
Illuminazione e forza motrice	76.896	76.471	425
TOTALE	**1.645.527**	**1.377.340**	**268.187**

La voce mostra un saldo di 1.645.527 milioni con un incremento, rispetto all'esercizio 1999, di 268.187 milioni, attribuibile:

- all'effetto differenziale tra i maggiori acquisti di materiali effettuati da Trenitalia S.p.A. (409.070 milioni) cui, si contrappongono, ovviamente, minori acquisti della Capogruppo (145.004 milioni) per effetto della cessione del ramo d'azienda. Complessivamente, l'incremento netto (264.066 milioni) è dovuto al maggior volume degli acquisti, connesso all'aumento dell'attività produttiva, soprattutto, nel settore degli investimenti;
- ai minori costi per "Energia elettrica per la trazione dei treni" derivanti da una più efficiente gestione della rete elettrica in alta tensione.

Costi per servizi

Descrizione	2000	1999	Differenze
Pulizia, servizi sostitutivi, trasporti ed altri servizi appaltati	1.036.181	1.053.849	(17.668)
Manutenzioni e riparazioni	381.496	400.773	(19.277)
Concorsi e compensi ad altre ferrovie	87.361	88.868	(1.507)
Consulenze e prestazioni professionali	121.957	127.003	(5.046)
Prestazioni personale in prestito	10.446	14.240	(3.794)
Utenze	118.295	115.734	2.561
Premi assicurativi	85.046	72.512	12.534
Spese postali e postelegrafoniche	6.528	5.835	693
Software	207.970	193.052	14.918
Carrozze letto e ristorazione	86.389	114.239	(27.850)
Servizi a bordo delle navi traghetto	38.264	42.012	(3.748)
Provvigioni	103.405	96.137	7.268
Pubblicita' e marketing	67.169	40.689	26.480
Prestazioni Genio ferrovieri	14.289	24.432	(10.143)
Prestazioni Polfer	7.885	8.044	(159)
Compensi organi sociali	5.894	6.137	(243)
Istruzione professionale	13.931	15.271	(1.340)
Buoni pasto e mense	142.096	125.763	16.333
Viaggi e soggiorno	36.866	32.047	4.819
Altre prestazioni di terzi	246.489	203.779	42.710
TOTALE	2.817.957	2.780.416	37.541

I costi per servizi sono aumentati di 37.541 milioni.

Le variazioni più significative riguardano:

- costi per servizi di pulizia che presentano nel complesso un decremento di 17.668 milioni attribuibile alla razionalizzazione dei servizi di pulizia effettuata dalla Capogruppo e da Trenitalia S.p.A.;
- costi per servizi appaltati per la conduzione delle stazioni sostenuti da Grandi Stazioni S.p.A. che aumentano di 33.470 milioni;
- costi per i servizi informatici in outsourcing e per l'acquisto e la realizzazione di software che registrano un incremento di 14.918 milioni, riconducibile essenzialmente alla Capogruppo (11.846 milioni) e a Trenitalia S.p.A. (1.635 milioni);
- costi per ristorazione che presentano un decremento (27.850 milioni) derivante da migliori condizioni contrattuali;
- costi per premi assicurativi il cui aumento (12.534 milioni) è attribuibile alla Capogruppo (9.847 milioni) e alle società Italferr S.p.A. (1.016 milioni) e Omnia Logistica S.p.A. (831 milioni);
- costi per pubblicità e marketing che registrano un incremento di 26.480 milioni, riconducibile principalmente ai maggiori costi sostenuti dalla Capogruppo (19.861 milioni) per la campagna

informativa sulla societarizzazione condotta nel corso del 2000 e alle società Italferr S.p.A. (2.024 milioni), TAV S.p.A. (1.602 milioni) e Trenitalia S.p.A. (1.432 milioni);

- costi sostenuti dalla Capogruppo per la riparazione dei danni causati dalle alluvioni verificatesi nel 2000 e per il ripristino delle opere danneggiate nell'alluvione del Piemonte del 1994 (39.375 milioni). Tali costi sono ricompresi nella voce "Altre prestazioni di terzi".

Godimento beni di terzi

La voce passa da 226.149 milioni a 257.643 milioni, con un incremento di 31.494 milioni dovuto essenzialmente ai noli RIV ed EUROP legati ai maggiori volumi di traffico.

Personale

Descrizione	2000	1999	Differenze
Salari e stipendi	6.652.293	6.834.472	(182.179)
Oneri sociali	1.712.600	1.720.130	(7.530)
Trattamento di fine rapporto	658.272	610.048	48.224
Altri costi	15.766	15.341	425
TOTALE	9.038.931	9.179.991	(141.060)

I costi di personale passano da 9.179.991 milioni del 1999 a 9.038.931 milioni del 2000, con una diminuzione di 141.060 milioni.

La variazione dipende principalmente dalla riduzione dell'organico della Capogruppo e di Trenitalia S.p.A. derivante da esodi incentivati, blocco del turn-over e mancati rinnovi dei contratti di formazione e lavoro. Altro motivo di riduzione dei costi della Capogruppo è stato il trasferimento definitivo del personale in posizione di distacco presso le società Italferr S.p.A. e Metropolis S.p.A. che, di contro, hanno fatto registrare un incremento dei loro costi rispettivamente per 62.996 milioni e 10.305 milioni. Anche la società Grandi Stazioni S.p.A. presenta un incremento di 5.302 milioni derivante dall'aumento del proprio organico, dovuto all'avvio della gestione integrata delle 13 grandi stazioni.

Ammortamenti e svalutazioni

Descrizione	2000	1999	Differenze
Immobilizzazioni immateriali	74.794	93.082	(18.288)
Immobilizzazioni materiali	3.595.357	3.552.661	42.696
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	50.986	89.621	(38.635)
Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	54.740	115.157	(60.417)
TOTALE	3.775.877	3.850.521	(74.644)

Gli ammortamenti sono stati calcolati sulla base delle relative consistenze dei cespiti.

Le aliquote di ammortamento applicate alle immobilizzazioni immateriali sono in linea generale del 20%, mentre le aliquote utilizzate per l'ammortamento delle immobilizzazioni materiali sono esposte nei criteri di valutazione delle stesse alla Sezione 3 B "Criteri di valutazione di Gruppo".

L'incremento della posta ammortamenti, riconducibile alla Capogruppo per 59.669 milioni è dovuto principalmente agli ammortamenti dell'infrastruttura ferroviaria. Infatti nel corso dell'esercizio si è avuto un incremento degli investimenti (sistemazione principali nodi ferroviari, raddoppio delle linee e realizzazione di impianti tecnologici per il miglioramento della qualità del servizio e dei livelli di sicurezza della circolazione).

La voce "Altre svalutazioni delle immobilizzazioni" è riconducibile per la quasi totalità alla Capogruppo (50.868 milioni) per svalutazioni di immobilizzazioni in corso descritte nel commento alle stesse.

La "Svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide" rappresenta l'adeguamento effettuato dalla Capogruppo (41.750 milioni) e dalle altre società del gruppo dei fondi svalutazione crediti, alla stima complessiva dei crediti ritenuti inesigibili al 31 dicembre 2000.

Accantonamenti per rischi

Descrizione	2000	1999	Differenze
Accantonamenti per rischi			
- Adeguamento valore scorte	23.685	93.506	(69.821)
- Contenzioso nei confronti del personale e dei terzi	238.601	262.660	(24.059)
- Altri rischi	43.406	23.391	20.015
Totale	305.692	379.557	(73.865)
Altri accantonamenti			
- Contenzioso		1.500	(1.500)
- Decoibentazione rotabili dall'amianto	34.000	0	34.000
- Oneri su partecipazioni	40	1.394	(1.354)
- Altri	4.768	16.008	(11.240)
Totale	38.808	18.902	19.906
Totale accantonamenti per rischi ed oneri	**344.500**	**398.459**	**(53.959)**

L'accantonamento al fondo rischi per il contenzioso nei confronti del personale e dei terzi, riconducibile alla Capogruppo (226.624 milioni) e a Trenitalia S.p.A. (11.977 milioni), tiene conto della stima delle passività potenziali nei confronti del personale e dei terzi, sia a fronte di cause pendenti, sia a fronte di vertenze non ancora scaturite in contenzioso giudiziale.

L'accantonamento al fondo "Adeguamento valore scorte" di 23.685 milioni è stato effettuato dalla Capogruppo per adeguare il fondo alle necessità stimate sulla base dell'analisi della stratificazione delle scorte stesse.

Gli accantonamenti riguardanti la decoibentazione dei rotabili dall'amianto si riferiscono all'adeguamento effettuato dalla Capogruppo al 31 maggio 2000, in sede di bilancio straordinario.

Per una più approfondita trattazione si rimanda al commento delle corrispondenti poste del passivo.

Oneri diversi di gestione

Descrizione	2000	1999	Differenze
Costi diversi			
- Minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo	52.329	38.291	14.038
- Spese di rappresentanza	1.962	1.835	127
- Quote associative e contributi ad Enti vari	20.411	20.437	(26)
- Altri costi	19.368	20.229	(861)
	94.070	80.792	13.278
Oneri tributari			
- I.V.A. non detraibile	2.616	410	2.206
- I.C.I	19.920	24.796	(4.876)
- Altre imposte	34.672	102.093	(67.421)
	57.208	127.299	(70.091)
TOTALE	**151.278**	**208.091**	**(56.813)**

Gli oneri diversi di gestione diminuiscono complessivamente di 56.813 milioni.

L'incremento più significativo si è registrato alla voce "Minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo" riconducibile alla vendita di terreni patrimoniali da parte della Capogruppo.

La voce "Altre imposte" ha subito una significativa diminuzione in quanto l'esercizio 1999 risentiva dell'imposta di registro pagata dalla Capogruppo, a seguito dell'aumento di capitale sociale.

C) PROVENTI ED ONERI FINANZIARI

Descrizione	2000	1999	Differenze
Proventi finanziari			
Proventi da partecipazioni			
- Dividendi e altri proventi			
- da imprese controllate e collegate	216.392	0	216.392
- da altre imprese	3.747	3.393	354
	220.139	3.393	216.746
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
- da imprese controllate e collegate	131	201	(70)
- su mutui ex OPAFS al personale	1.107	1.254	(147)
- altri	2.398	2.186	212
	3.636	3.641	(5)
Da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	0	97	(97)
Da titoli iscritti nell'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	14.526	12.828	1.698
Altri			
- da imprese controllate e collegate	1.625	1.339	286
- interessi attivi su c/c bancari e postali	16.415	7.778	8.637
- interessi attivi verso clienti	33.789	23.565	10.224
- su operazioni pronti c/termine	4.280	4.393	(113)
- differenze attive di cambio	1.699	4.039	(2.340)
- altri	131.705	103.603	28.102
	189.513	144.717	44.796
Totale Proventi finanziari	**427.814**	**164.676**	**263.138**
Oneri finanziari			
Interessi ed altri oneri			
- differenze passive di cambio	3.117	3.091	26
- verso imprese controllate e collegate	153	63	90
- su debiti obbligazionari		0	0
- su debiti verso istituti finanziari	243.274	143.253	100.021
- altri	109.190	92.362	16.828
Totale Oneri finanziari	**355.734**	**238.769**	**116.965**
Totale proventi ed oneri finanziari	**72.080**	**(74.093)**	**146.173**

L'incremento del saldo della gestione finanziaria, pari a 146.173 milioni è dovuto principalmente:

- ai proventi realizzati dalla Capogruppo per la vendita alla società Albacom S.p.A. dei diritti di opzione sull'aumento di capitale sociale della controllata Basictel S.p.A., pari a 216.392 milioni;

- ai maggiori interessi sui crediti IVA vantati dalla Capogruppo (milioni 11.865 milioni) e da TAV S.p.A. (7.815 milioni);
- ai maggiori interessi sui conti correnti bancari e postali accertati dalla Capogruppo (4.566 milioni) e da Grandi Stazioni S.p.A. (2.162 milioni);
- ai maggiori interessi verso clienti rilevati da Fercredit S.p.A. (8.000 milioni) e Metropolis S.p.A. (2.054 milioni);
- ai maggiori oneri finanziari sui finanziamenti ottenuti da TAV S.p.A. (95.668 milioni) e Fercredit (8.272 milioni).

D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITA' FINANZIARIE

Le rivalutazioni e le svalutazioni riferite alle partecipazioni derivano dall'adeguamento delle stesse ai valori dei patrimoni netti al 31 dicembre 2000 e sono così dettagliate:

Rivalutazioni	2000	1999	Differenze
- Pol Rail S.r.l.	421	152	269
- Smafer S.p.A.	34	65	(31)
- Cemat S.p.A.	158	0	158
- Sve Rail Italia AB	0	113	(113)
- Port Multimodal Service S.r.l	4	2	2
- S.G.T. S.p.A.	177	157	20
- East Rail S.r.l.	43	37	6
- Ferrovie nord Milano S.p.A.	916	0	916
- Cargo SI S.r.l.	15	7	8
- Proger S.p.A.	0	7	(7)
- TSF S.p.A.	8.145	14.800	(6.655)
- Isfort S.p.A.	133	52	81
- Istituto Scientifico Breda S.p.A	14	0	14
- Interporto Rivalta Scrivia S.p.A.	923	74	849
- Viaggi e Turismo Marozzi S.r.l.	1.250	594	656
- Cisalpino AG	2.055	384	1.671
- Itef S.p.A.	0	31	(31)
- Sest S.p.A. - in liquidazione	222	0	222
- Società Alpe Adria S.p.A.	13	0	13
- Artesia Sas	8	0	8
TOTALE	14.531	16.475	(1.944)

Svalutazioni	2000	1999	Differenze
- Lingotto S.p.A.	0	16.198	(16.198)
- Basictel S.p.A	455	0	455
- Sve Rail Italia AB	213	0	213
- Ferrovie Nord Milano S.p.A.	0	1.487	(1.487)
- Metronapoli S.p.A.	16	0	16
- Ferrovie Nord Milano Autoservizi S.p.A.	1.597	0	1.597
- Bologna 2000 S.r.l.	144	205	(61)
- Sinter Inland Terminal S.p.A.	17	46	(29)
- Passaggi S.p.A.	1	0	1
- Euretitalia S.r.l.	0	3	(3)
- Omnia Cargo S.r.l. - in liquidazione	43	64	(21)
- Sita Viaggi S.r.l (già New Siamic Express S.r.l.)	0	178	(178)
- S.A.P. S.r.l. - in liquidazione	7.091	2.592	4.499
- Società Alpe Adria S.p.A.	0	4	(4)
- Cemat S.p.A.	0	246	(246)
- Bimodale Italia S.r.l.	1	8	(7)
- Efeso S.p.A. - in liquidazione	105	129	(24)
- Sest S.p.A. - in liquidazione	0	12	(12)
- Istituto Scientifico Breda S.p.A.	0	224	(224)
- Altre	0	33	(33)
TOTALE	9.683	21.429	(11.746)

E) PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI

Descrizione	2000	1999	Differenze
Proventi straordinari			
- Plusvalenze da alienazioni	298.336	54.570	243.766
- Contributi per ristrutturazione industriale	269.696	194.025	75.671
- Sopravvenienze attive	362.469	320.971	41.498
- Prelievo dal Fondo ristrutturazione industriale ex lege 448/98	5.310.000	0	5.310.000
- Altri	89.607	76.529	13.078
	6.330.108	646.095	5.684.013
Oneri straordinari			
- Minusvalenze da alienazioni	22.882	23.654	(772)
- Minusvalenze per cessione ramo d'Azienda a Trenitalia	5.310.000	0	5.310.000
- Oneri per esodi	269.696	199.604	70.092
- Imposte esercizi precedenti	6.462	3.067	3.395
- Sopravvenienze passive	142.348	173.847	(31.499)
- Altri	40.056	36.967	3.089
	5.791.444	437.139	5.354.305
Totale proventi ed oneri straordinari	**538.664**	**208.956**	**329.708**

Le plusvalenze da alienazione sono relative:

- alla porzione di sovrapprezzo azioni spettante alla Capogruppo e a Metropolis S.p.A. (242.003 milioni), pagato dalla società Schemaventiquattro S.p.A. in occasione della sottoscrizione del capitale sociale nella società Grandi Stazioni S.p.A., come già ampliamente illustrato nella "Relazione sulla Gestione";
- alle plusvalenze realizzate dalla Capogruppo a seguito dell'alienazione di fabbricati civili non strumentali, terreni e altri fabbricati (48.785 milioni);
- alla plusvalenza realizzata dalla società Metropolis S.p.A. (930 milioni) sulla cessione della società Proger S.p.A..

Nell'ambito dei proventi straordinari sono da segnalare:

- l'utilizzo del Fondo ristrutturazione industriale iscritto per 269.696 milioni, speculare ai costi dell'esercizio sostenuti dalla Capogruppo e da Trenitalia S.p.A. per gli esodi agevolati del personale in esubero, iscritti tra i costi straordinari;
- l'utilizzo da parte della Capogruppo del Fondo ristrutturazione ex lege 448/98, in conformità a quanto autorizzato dall'Assemblea del 15 novembre 2000 a copertura della minusvalenza, iscritta tra gli oneri straordinari, derivante dalla cessione del compendio aziendale costituente l' "Azienda Trasporto" ceduta alla controllata Trenitalia S.p.A;
- l'utilizzo del fondo rischi per beni in contestazione (103.875 milioni) a seguito del trasferimento definitivo del fabbricato di Villa Patrizi alla Capogruppo.

IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO

La voce comprende, oltre alle imposte correnti, 1.861 milioni di imposte differite attive e 2.502 milioni di imposte differite passive, calcolate, sia dalle società, come previsto dal principio contabile n. 25 "Trattamento contabile delle imposte sul reddito", sia sulle rettifiche di consolidamento.

Si segnala che ai fini fiscali l'operazione di cessione del ramo d'azienda "Trasporto" è disciplinata dalla legge n. 388/2000 (Legge Finanziaria 2001) che all'art. 131, 5° comma, dispone: "*Tutte le operazioni di ristrutturazione della Società Ferrovie dello Stato effettuate a decorrere dal 1° gennaio 2000, in esecuzione delle direttive comunitarie 91/440/CEE e 95/18/CE, così come recepite dal Decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1999, pubblicato sulla G.U. n. 113 del 17 maggio 1999, sono effettuate in regime di neutralità fiscale e, pertanto, escluse da ogni imposta e tassa*".

SEZIONE 5 - ALTRE INFORMAZIONI

Numero medio dei dipendenti

Il numero medio totale dei dipendenti del Gruppo FS ammonta al 31 dicembre 2000 a 114.373 unità (118.084 al 31 dicembre 1999). Per una migliore comparazione con i dati dell'esercizio precedente, nella tabella a) viene esposto sia il personale della Capogruppo che quello della società Trenitalia S.p.A.

a) Capogruppo e controllata Trenitalia S.p.A.

Consistenza media per settore di utilizzazione

PERSONALE	2000	1999
Uffici	12.201	13.348
Stazioni	27.730	28.544
Viaggiante	10.482	10.962
Macchinisti	18.544	19.110
Tecnico	38.321	39.855
Navi traghetto	1.288	1.398
	108.566	113.217
Dirigenti	931	976
Totale	109.497	114.193

b) Altre società del gruppo

PERSONALE	2000	1999
Dirigenti	221	152
Quadri	710	175
Impiegati	1.327	1.025
Operai	2.618	2.539
Totale	4.876	3.891

Compensi ad Amministratori e Sindaci

Si evidenziano i compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio Sindacale della Capogruppo per lo svolgimento di tali funzioni anche in altre imprese consolidate.

PERCIPIENTI	Compensi
Amministratori	1.190
Collegio Sindacale	485

Cambi utilizzati al 31 dicembre 2000 a raffronto con l'esercizio precedente

Valute estere	Cambio al 31/12/2000	Cambio medio 2000	Cambio al 31/12/1999	Cambio medio 1999
Franco Svizzero	1.271,180	1.243,507	1.206,324	1.209,924
Corona Svedese	219,250	229,342	226,134	219,916

SEZIONE 6 – EVENTI SUCCESSIVI

Sono illustrati al punto B.3 "Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio 2000" della Relazione sulla Gestione.

Roma,

IL PRESIDENTE

ALLEGATO N. 1

ELENCO IMPRESE INCLUSE NEL CONSOLIDAMENTO CON METODO INTEGRALE (EX ART. 26 D. Lgs. 127/91)

Denominazione	Sede	Capitale Sociale in milioni di lire	Società Partecipante	% di Partecipazione
a) Impresa Controllante:				
Ferrovie dello Stato Società di Trasporti e Servizi per Azioni	Roma	36.595.863		
b) Imprese controllate direttamente:				
Trenitalia S.p.A. (già ITF Italiana Trasporti Ferroviari S.p.A.)	Roma	1.000.000	FS S.p.A.	100,00
Metropolis – Società per le Valorizzazioni e Diversificazioni Patrimoniali S.p.A.	Roma	200.000	FS S.p.A.	100,00
T.A.V. – Treno Alta Velocità S.p.A.	Roma	400.000	FS S.p.A.	100,00
FS Holding S.r.l.	Roma	19	FS S.p.A.	100,00
FS Lab S.r.l.	Roma	1.936	FS S.p.A.	100,00
S.EL.F - Società Elettrica Ferroviaria S.r.l.	Roma	19	FS S.p.A.	100,00
Fercredit - Servizi Finanziari S.p.A.	Roma	25.000	FS S.p.A. Metropolis S.p.A.	90,00 10,00
Italferr S.p.A.	Roma	14.186	FS S.p.A.	98,50
Grandi Stazioni S.p.A.	Roma	8.333	FS S.p.A. Metropolis S.p.A.	47,99 11,99
Sogin S.r.l.	Firenze	30.000	FS S.p.A.	55,00

c) Imprese controllate indirettamente:				
FS Cargo S.p.A.	Roma	177.631	Trenitalia S.p.A.	100,00
Serfer – Servizi ferroviari S.r.l.	Genova	10.000	FS Cargo S.p.A.	100,00
Omniaexpress S.p.A.	Roma	15.267	FS Cargo S.p.A.	100,00
Omnia Logistica S.p.A.	Roma	5.034	FS Cargo S.p.A.	100,00
Ecolog S.p.A. (già Stifes S.p.A.)	Firenze	226	FS Cargo S.p.A.	100,00
Servizi Ferroviari Portuali - Ferport S.r.l.	Genova	1.000	Serfer S.r.l.	100,00
Immobiliare FS Lombardia S.r.l.	Milano	10.000	Metropolis S.p.A.	100,00
Romaduemila S.p.A.	Roma	30.000	Metropolis S.p.A.	100,00
Metropark S.p.A.	Roma	1.000	Metropolis S.p.A.	100,00
Passaggi S.p.A.	Roma	500	Trenitalia S.p.A. Grandi Stazioni S.p.A.	50,00 50,00
Cargo Chemical S.r.l. (già Chemoil Logistica S.r.l.)	Roma	1.994	FS Cargo S.p.A.	95,00
Italcontainer S.p.A.	Milano	11.000	FS Cargo S.p.A.	71,00
Servizi Ferroviari Portuali – Ferport Napoli S.r.l.	Napoli	1.000	Serfer S.r.l.	60,00
Sita S.p.A.	Firenze	7.000	Sogin S.r.l.	100,00
Sita Viaggi S.r.l. (già New Siamic Express s.r.l.)	Padova	190	Sita S.p.A.	97,00
NET – Nord Est Terminal S.p.A.	Padova	3.000	FS Cargo S.p.A.	51,00

ALLEGATO N. 2

ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI VALUTATE CON IL METODO DEL PATRIMONIO NETTO

(Ai sensi dei commi 1 e 3 art. 36 D. Lgs. 127/91)

Denominazione	Sede	Capitale Sociale in milioni di lire	Società Partecipante	% di Partecipazione
a) Imprese controllate:				
Basictel S.p.A.	Roma	9.871	FS S.p.A.	100,00
b) Imprese collegate				
Bologna 2000 S.r.l.	Bologna	418	FS S.p.A.	50,00
Cisalpino AG	Berna	109.321	Trenitalia S.p.A.	50,00
Sve Rail Italia AB	Stoccolma	658	Trenitalia S.p.A.	50,00
Artesia Sas	Parigi	426	Trenitalia S.p.A.	50,00
Pol Rail S.r.l.	Roma	500	FS Cargo S.p.A.	50,00
Cargo SI – Cargo Svizzera Italia S.r.l.	Milano	194	FS Cargo S.p.A.	50,00
Port Multimodal Services S.r.l.	Genova	90	Italcontainer S.p.A.	50,00
Isfort - Istituto Superiore di Formazione e Ricerca S.p.A.	Roma	2.500	FS S.p.A.	49,00
Viaggi e Turismo Marozzi S.r.l.	Bari	2.000	Sita S.p.A.	49,00
Ferrovie Nord Milano Autoservizi S.p.A.	Milano	13.500	Sita S.p.A.	49,00
S.G.T. - Società Gestione Terminali Ferro Stradali S.p.A.	Pomezia-(RM)	400	FS Cargo S.p.A.	43,75
Bimodale Italia S.r.l.	Roma	50	Omniaexpress S.p.A. Italcontainer S.p.A.	20,00 20,00
T.S.F. Telesistemi Ferroviari S.p.A.	Roma	149.099	FS S.p.A.	39,00
Metronapoli S.p.A.	Napoli	1.000	Trenitalia S.p.A.	38,00
Cemat - Società Nazionale per il Trasporto Combinato Strada-Rotaia S.p.A.	Roma	7.000	FS Cargo S.p.A.	35,41
Sinter Inland Terminal S.p.A.	Trieste	3.001	Italcontainer S.p.A.	35,00

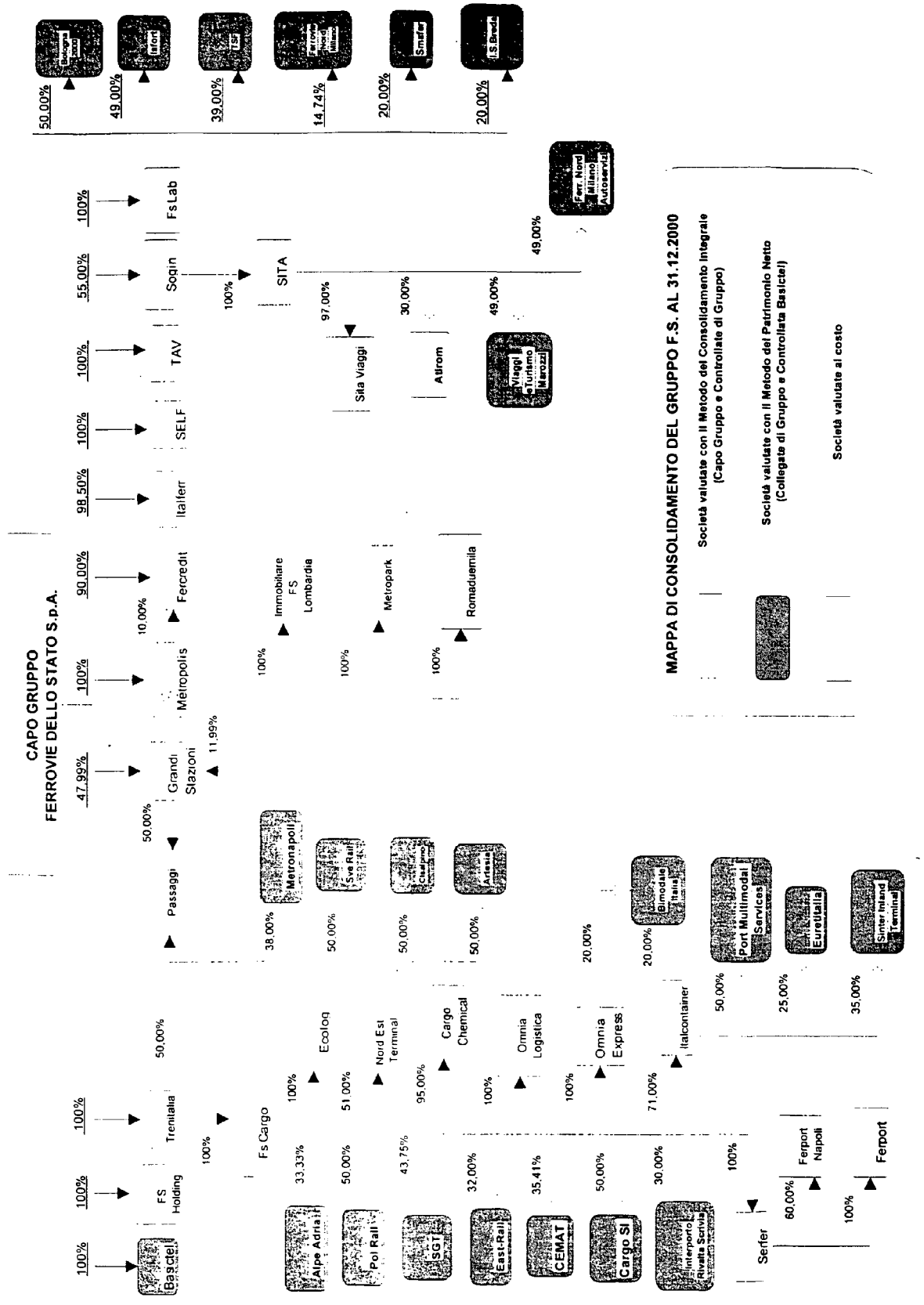
Denominazione	Sede	Capitale Sociale in milioni di lire	Società Partecipante	% di Partecipazione
Società Alpe Adria S.p.A.	Trieste	501	FS Cargo S.p.A.	33,33
East Rail S.r.l.	Trieste	252	FS Cargo S.p.A.	32,00
Interporto Rivalta Scrivia S.p.A.	Tortona (AL)	20.580	FS Cargo S.p.A.	30,00
Euretitalia S.r.l.	Milano	100	Italcontainer S.p.A.	25,00
Smafer - Servizi Media Advertising Ferroviari S.p.A.	Milano	5.000	FS S.p.A.	20,00
Istituto Scientifico Breda S.p.A.	Milano	1.000	FS S.p.A.	20,00
Ferrovie Nord Milano S.p.A.	Milano	207.096	FS S.p.A.	14,74

ALLEGATO N. 3

ELENCO DELLE ALTRE PARTECIPAZIONI NON CONSOLIDATE

Denominazione	Sede	Capitale Sociale in milioni di lire	Società Partecipante	% di Partecipazione	Note
a) Imprese controllate:					
Sap – Servizi Assistenza al Passeggero S.r.l. – in liquidazione	Roma	1.930	FS S.p.A.	100,00	(1)
Efeso S.p.A. – in liquidazione	Roma	10.000	FS S.p.A. Metropolis S.p.A.	98,00 2,00	(1)
Sest S.p.A. – in liquidazione	Roma	930	Metropolis S.p.A. Efeso S.p.A.	51,61 10,75	(1)
b) Imprese collegate:					
Omnia Cargo S.r.l. – in liquidazione	Modena	500	Omniaexpress	45,00	(1)
Ati Rom	Bucarest	500	Sita S.p.A.	30,00	(2)
Note: (1) ex art. 28 comma 1, D.lgs. 127/91 (2) ex art. 28 comma 2a), D.lgs. 127/91					

ALLEGATO N.4


CAPO GRUPPO
FERROVIE DELLO STATO S.p.A.
MAPPA DI CONSOLIDAMENTO DEL GRUPPO F.S. AL 31.12.2000
Società valutate con il Metodo del Consolidamento Integrale
(Capo Gruppo e Controllate di Gruppo)
Società valutate con il Metodo del Patrimonio Netto
(Collegate di Gruppo e Controllate Basicitel)
Società valutate al costo
FS Holding
Trenitalia
Fs Cargo
Passaggi
Grandi Stazioni
Metropolis
Fercredit
Italferr
SELF
TAV
Sogin
Fs Lab
SITA
Sita Viaggi
Atirom
Viaggi e Turismo Marozzi
Ferr. Nord Milano Autoservizi
Immobiliare FS Lombardia
Metropark
Romaduemila
Metronapoli
Fs Rail
Cisalpino
Artesia
Bimodale Italia
Port Multimodal Services
Eurofalia
Sinter Inland Terminal
Ecolog
Nord Est Terminal
Cargo Chemical
Omnia Logistica
Omnia Express
Italcontainer
Alpe Adria
Pol Rail
SGT
East-Rail
CEMAT
Cargo SI
Interporto Rivalta Scrivia
Serfer
Ferport Napoli
Ferport
Basictel
Metrò
USF
Ferrovie Nord Milano
Sviluppo Sistemi
Smafer
I.S. Berth
50,00%
49,00%
39,00%
14,74%
20,00%
20,00%
47,99%
11,99%
50,00%
10,00%
100%
98,50%
55,00%
97,00%
30,00%
49,00%
38,00%
50,00%
20,00%
35,00%
25,00%
33,33%
43,75%
32,00%
35,41%
50,00%
30,00%
60,00%
51,00%
95,00%
71,00%

ALLEGATO N. 5

(In miliardi di lire)

RENDICONTO FINANZIARIO CONSOLIDATO DI FLUSSI DI DISPONIBILITA' LIQUIDE		
Operazioni di gestione reddituale	**Esercizio 2000**	**Esercizio 1999**
PERDITA CONSOLIDATA DI ESERCIZIO (1)	(1.322)	(2.872)
AMMORTAMENTI	3.670	3.646
ACCANTONAMENTI TFR	658	610
UTILIZZO FONDI TFR E INDENNITA' DI BUONUSCITA	(655)	(588)
ACCANTONAMENTO FONDI RISCHI ED ONERI	345	383
ALTRE VARIAZIONI FONDI RISCHI ED ONERI	(119)	21
UTILIZZO FONDI RISCHI ED ONERI	(5.366)	(2.426)
SVALUTAZIONI (IMMOBILIZZAZIONI TECNICHE E CREDITI)	106	205
VARIAZIONE RIMANENZE	36	(16)
VARIAZIONE CREDITI VERSO CLIENTI	(330)	(256)
VARIAZIONE CREDITI VERSO SOCIETA' DEL GRUPPO	(310)	53
VARIAZIONE DEBITI VERSO FORNITORI	861	402
VARIAZIONE DEBITI VERSO SOCIETA' DEL GRUPPO	(41)	26
VARIAZIONE CREDITI DIVERSI	319	(2.286)
VARIAZIONE DEBITI DIVERSI	(1.805)	(199)
VARIAZIONE RATEI E RISCONTI ATTIVI	1	(3)
VARIAZIONE RATEI E RISCONTI PASSIVI	256	(317)
VARIAZIONE ALTRE ATTIVITA' NON CORRENTI	(448)	(423)
VARIAZIONE ALTRE PASSIVITA' NON CORRENTI	(53)	(230)
TOTALE	(4.197)	(4.271)
Attivita' di investimento		
INCREMENTO IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	(332)	(310)
INCREMENTO IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	(8.793)	(6.564)
DISMISSIONI IMMOBILIZZAZIONI	5.025	1.597
VARIAZIONI NETTE DELLE PARTECIPAZIONI	(7)	10
INCREMENTO ALTRE IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	1	3
TOTALE	(4.107)	(5.265)
Attivita' di finanziamento		
AUMENTO DI CAPITALE SOCIALE	0	7.400
CONTRIBUTI IN CONTO CAPITALE	0	0
VERSAMENTO C/ FUTURI AMENTI DI CAPITALE	6.150	0
ALTRE VARIAZIONI DI PATRIMONIO NETTO DI GRUPPO	2	(0)
VARIAZIONI CAPITALE E RISERVE DI TERZI	162	(13)
VARIAZIONE DEBITO M/L TERMINE	2.720	1.647
VARIAZIONE CREDITI V/TESORO PER PRESTITI A M/L	26	(4)
TOTALE	9.060	9.029
FLUSSO DI CASSA COMPLESSIVO	756	(507)
CASSA E BANCHE INIZIALI	852	1.359
CASSA E BANCHE FINALI (2)	1.608	852

(1) Il dato considera l'intero risultato consolidato, ivi incluso quello di competenza dei terzi

(2) Il dato include le operazioni di impiego fonti a breve termine: 76,4 mld nell'esercizio 2000 e 120,4 mld nell'esercizio 1999

FERROVIE DELLO STATO

Collegio Sindacale

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

SUL BILANCIO CONSOLIDATO 2000

Signori Azionisti,

il Consiglio di Amministrazione ha messo a disposizione del Collegio Sindacale, unitamente al progetto di bilancio della Società capogruppo, il bilancio consolidato al 31.12.2000 redatto in conformità di quanto dispone il D.Lgs. 9 aprile 1991, n.127.

Il documento che il Consiglio di Amministrazione sottopone al Vostro esame riflette le risultanze di un esercizio contabile fortemente caratterizzato da eventi di rilievo a loro volta direttamente legati all'articolato processo di riorganizzazione societaria di gruppo, fondamentalmente costituito dalla separazione, prima contabile e successivamente societaria, delle attività afferenti al settore del trasporto ed alla gestione della infrastruttura, conformemente al modello delineato, tra l'altro, dalle direttive governative del 30.01.1997 e 18.03.1999.

Di tali operazioni, quella che maggiormente spicca per la sua rilevanza riguarda l'affitto (dal 1° giugno al 30 novembre 2000) del ramo trasporti alla controllata Trenitalia S.p.A. e, a far tempo dal 1° dicembre 2000, la definitiva cessione allo stesso soggetto societario.

Il bilancio di gruppo al 31.12.2000 chiude con una perdita di L. 1.334.871 milioni a fronte di una perdita 1999 di L. 2.879.948 milioni.

Il Consiglio di Amministrazione nella sua relazione ha illustrato l'attività e i risultati delle Società del gruppo oggetto del consolidamento, e l'attività di ricerca e sviluppo, indicando altresì i fatti di rilievo verificatisi dopo la chiusura dell'esercizio e la prevedibile evoluzione della gestione.

Nella nota integrativa sono esposte le aree di consolidamento ed illustrati i criteri adottati nel processo di consolidamento medesimo nonché i relativi criteri di valutazione.

Il Collegio Sindacale, sulla scorta dei controlli eseguiti ai sensi dell'art. 41, comma 3, del D.Lgs.127/91, per quanto di competenza, dà atto che, rispetto all'esercizio precedente, l'area di consolidamento ha registrato l'ingresso delle seguenti società:

- Sita Viaggi S.r.l. (già New Siamic Express S.r.l.);
- S.E.L.F. S.r.l.;
- F.S. Lab. S.r.l.;
- F.S. Holding S.r.l.;
- Cargo Chemical S.p.A.

Peraltro, a seguito della operazione di fusione, la FS Cargo S.p.A. ha incorporato la Società S.I.T. – Siciliana Ingegneria Trasporti S.r.l.

L'Organo di controllo rileva, inoltre, che:

1) l'area di consolidamento risulta determinata in modo corretto, ai sensi degli artt. 26 e 28 del D.lgs. n. 127/1991;
2) le partecipazioni di controllo diretto ed indiretto sono valutate con il metodo dell'integrazione globale, con l'applicazione dei criteri

diffusamente enunciati nella nota integrativa;

3) le partecipazioni in società collegate sulle quali F.S. esercita, direttamente o indirettamente una influenza significativa o delle quali detiene una quota di capitale compresa tra il 20% (10% se quotate in borsa) ed il 50%, sono valutate con il metodo del patrimonio netto;
4) le società in liquidazione ed escluse dall'area di consolidamento sono iscritte al valore di carico riveniente dall'ultimo consolidamento, rettificato con le modalità espressamente illustrate nella nota integrativa;

Il Collegio prende, ancora, atto che le risultanze di bilancio riferite al 2000 sono messe a raffronto con quelle del precedente esercizio e che i criteri utilizzati per la valutazione delle varie poste del bilancio consolidato, indicati nella nota integrativa, sono determinati, senza alcuna deroga, secondo le disposizioni del Codice Civile e del D.Lgs.127/91.

Inoltre tali criteri sono conformi a quelli utilizzati per redigere il bilancio della Capogruppo, con le eccezioni riportate in Nota Integrativa e non si discostano da quelli utilizzati per redigere il bilancio dell'esercizio precedente.

Rispetto ai suddetti criteri il Collegio Sindacale non ha osservazioni da formulare.

L'Organo di controllo rileva inoltre che, così come indicato nella nota integrativa, i valori iscritti nelle varie poste del bilancio consolidato corrispondono alle risultanze contabili dei bilanci della Capogruppo e delle imprese rientranti nell'area di consolidamento – di cui all'allegato n.1 al

bilancio consolidato – già approvati dalle rispettive Assemblee ovvero, per quelli non ancora approvati, predisposti dai Consigli di Amministrazione, previa opportuna riclassificazione ai fini del consolidamento.

Dal prospetto di raccordo al 31.12.2000 tra il bilancio di esercizio della Ferrovie dello Stato S.p.A. ed il bilancio consolidato relativamente al risultato di esercizio ed al patrimonio netto emerge che la perdita complessiva di gruppo (- 1.334.871 mil.) è inferiore alla perdita della Capogruppo FS S.p.A. (- 1.545.111 mil.).

Roma, 6 giugno 2001

IL COLLEGIO SINDACALE

Dr. Mario VINCENTI - (Presidente)

Prof. Dr. Santo ROSACE - (Sindaco effettivo)

Prof. Umberto BERTINI - (Sindaco effettivo)

KPMG

Revisione e organizzazione contabile

KPMG S.p.A.
Via Ettore Petrolini, 2
00197 ROMA RM

Telefono (0197) 809611
Telefax (0197) 8077475

Relazione della società di revisione

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

1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni chiuso al 31 dicembre 2000. La responsabilità della redazione del bilancio consolidato compete agli amministratori della Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni. È nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio consolidato e basato sulla revisione contabile.

2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi e i criteri per la revisione contabile raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi e criteri, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio consolidato sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio consolidato, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

I bilanci di alcune società controllate che rappresentano rispettivamente il 3% circa dell'attivo consolidato ed il 3,7% circa del valore della produzione consolidato, sono stati esaminati da altri revisori che ci hanno fornito le loro risultanze. Il nostro giudizio, espresso in questa relazione, per quanto riguarda i valori relativi a tali società inclusi nel bilancio consolidato è basato anche sulla revisione svolta da tali revisori.

Per il giudizio relativo al bilancio consolidato dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 22 giugno 2000.

3 A nostro giudizio, il bilancio consolidato del Gruppo Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni al 31 dicembre 2000 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico del Gruppo.

4 Esponiamo i seguenti richiami di informativa:

4.1 Come indicato nella relazione sulla gestione, nell'ambito del processo di riorganizzazione societaria in corso, la capogruppo ha trasferito alla società controllata Trenitalia S.p.A. durante l'esercizio 2000 il ramo d'azienda "Trasporto", inizialmente, con decorrenza 1° giugno 2000, mediante contratto di affitto e successivamente, in data 30 novembre 2000, attraverso cessione a titolo definitivo.

Nel corso dell'esercizio 2000, in attuazione delle direttive comunitarie in materia, la preesistente concessione rilasciata dal Ministero dei Trasporti e della Navigazione alla capogruppo per la gestione dell'infrastruttura e l'esercizio del servizio di trasporto pubblico è stata revocata e sostituita da una concessione della durata di 60 anni per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria rilasciata alla capogruppo stessa e da licenza per lo svolgimento delle attività di trasporto ferroviario rilasciata a Trenitalia S.p.A..

4.2 Come indicato nella nota integrativa, le immobilizzazioni materiali della capogruppo 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.

Pur nell'evolversi delle prospettive di redditività dell'infrastruttura ferroviaria, gli amministratori della capogruppo, come nel precedente esercizio, non hanno ritenuto sussistessero i presupposti per procedere ad una nuova determinazione, in base a parametri di redditività, dei valori di carico dell'infrastruttura stessa in quanto l'art. 55 della Legge 449/97 subordina tale rideterminazione ad apposita valutazione del ramo d'azienda "Gestione dell'Infrastruttura" che dovrà essere disposta dal Ministero del Tesoro.

In ciò, gli amministratori stessi hanno altresì tenuto conto che, quale necessaria cautela a fronte principalmente dei valori di bilancio dell'infrastruttura nelle more dell'attuazione dell'art. 55 della Legge 449/97 di cui sopra, è stato iscritto in bilancio, ai sensi dell'art. 43 della Legge 448/98, un fondo di ristrutturazione commisurato al valore netto dell'infrastruttura risultante dal bilancio al 31 dicembre 1997, determinato in Lit 50.417 miliardi.

Tale fondo, costituito dalla capogruppo per Lit 17.792 miliardi al 31 dicembre 1998 e incrementato per Lit 32.625 miliardi nel corso dell'esercizio 1999, è stato utilizzato per Lit 1.743 miliardi nell'esercizio 1998, per Lit 1.887 miliardi nell'esercizio 1999 e per Lit 1.933 miliardi nell'esercizio 2000 a copertura degli ammortamenti calcolati negli stessi esercizi sui beni attribuiti al ramo d'azienda "Infrastruttura". Nell'esercizio 2000, tale fondo è stato altresì utilizzato a copertura delle minusvalenze di Lit 5.310 miliardi derivanti dalla cessione del ramo d'azienda "Trasporto" alla società controllata Trenitalia S.p.A.. Tale utilizzo ha comportato nel bilancio consolidato una rettifica di valore del materiale rotabile ed un incremento di specifici fondi per rischi ed oneri, in coerenza con la valutazione peritale del ramo d'azienda "Trasporto" e con quanto riflesso nel bilancio d'esercizio al 31 dicembre 2000 della società controllata Trenitalia S.p.A..

Dopo tali utilizzi, da porsi in relazione alla natura e finalità del fondo stesso ed effettuati previa apposita autorizzazione dell'Assemblea degli Azionisti della capogruppo, il fondo al 31 dicembre 2000 ammonta a Lit 39.544 miliardi.

4.3 Come indicato nella nota integrativa, è tuttora in corso un contenzioso fiscale, a carico della capogruppo e di alcune sue controllate, in materia d'IVA, imposte dirette ed imposta patrimoniale avviato dagli uffici finanziari competenti. Sentiti i consulenti fiscali e confortati da favorevoli decisioni delle Commissioni Tributarie nel frattempo intervenute, gli amministratori delle società interessate, come già nello scorso esercizio, non hanno ritenuto di effettuare stanziamenti al riguardo.

4.4 Come indicato nella relazione sulla gestione, alcuni degli attuali e precedenti rappresentanti della capogruppo e di alcune sue controllate risultano coinvolti in procedimenti giudiziari attualmente in corso. Nella relazione stessa si evidenzia che, con riferimento a tali procedimenti, allo stato non sono emersi elementi che possano far ritenere che la capogruppo ed il Gruppo siano esposti a passività o perdite, né comunque elementi che possano apprezzabilmente interessare la loro posizione patrimoniale, economica e finanziaria.

Roma, 20 giugno 2001

KPMG S.p.A.

Stefano Bandini
Socio