- il nuovo apparato ACS di Roma Smistamento;
- 16 nuovi apparati ACEI: Isola della Scala, Novara Boschetto, Poggio Renatico, S. Lorenzo, Russi, Siracusa C.le, Melito, Punta Raisi, Piraineto, Venafro, Nola, Palazzo Reale-Orleans, Taggia Arma, Il Cionco, Orbetello, Frosinone;
- telecomandi punto-punto interessanti 61 Km di tratte di linea: Buttapietra-Isola della Scala, Occhiobello-Pontelagoscuro, Poggio Renatico-S. Pietro in Casale, S. Lorenzo-Taggia, Nola-Cancello, Palazzo Reale/Orleans-Palermo C.le, Spregiano-Treviso;
- sestuplicamento Tiburtina.

Nell'anno 2001, inoltre, sono stati soppressi 162 passaggi a livello di cui 130 su linee principali e 32 su linee regionali.

13. [illegible] SOCIALE

In data 24.1.2001, l'Assemblea degli azionisti ha deliberato, in sede straordinaria, le seguenti operazioni:

- 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 cadauna, a parziale copertura della perdita di lire 2.851.175.968.882 risultante dal bilancio chiuso al 31.12.1999. Tale perdita si riduce pertanto a lire 882 che rappresenta la quota frazionabile da riportare 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 effettuati nel corso del 2000 in conto futuri aumenti di capitale (legge finanziaria 2000);

- ulteriore aumento di capitale sociale a lire 40.354.687.459.000 da effettuarsi entro il 30 aprile 2001.

Non essendo intervenuti la sottoscrizione ed il versamento, entro il 30.4.2001, dell'ulteriore aumento del capitale sociale a lire 40.354.687.459.000, il capitale sociale a seguito della suddetta delibera risulta sottoscritto e versato per lire 39.894.687.459.000.

In data 21 giugno 2001 l'Assemblea degli azionisti, in sede straordinaria, ha deliberato la riduzione del capitale sociale per effetto della scissione parziale del complesso aziendale composto dai rami di azienda "Corporate" e "Centro servizi" e dalle partecipazioni afferenti il relativo ramo di attività per un importo di lire 7.514.615.338.000 (pari a 3.880.974.935 euro) e la conseguente modifica dello statuto sociale.

Con delibera dell'Assemblea ordinaria del 25 luglio 2001, avvalendosi della procedura semplificata prevista dall'art. 17 del D.Lgs. 24 giugno 1998, n. 213, è stata deliberata la conversione del capitale sociale di lire 32.380.072.121.000 in euro, con riduzione del numero delle azioni da 32.380.072.121 a 16.722.911.639, ciascuna del valore nominale di 1 euro cadauna, e contestuale accredito a riserva legale della differenza di 0,91 euro. Il capitale sociale, pertanto, a seguito di tale delibera, risulta pari a 16.722.911.639 euro.

Infine, in data 16 novembre 2001, l'Assemblea degli azionisti, in sede straordinaria, ha deliberato l'aumento del capitale sociale da 16.722.911.639 euro a 20.433.401.312 euro, con conseguente modifica dello statuto sociale, mediante emissione anche in più tranches di n. 3.710.489.673 nuove azioni del valore unitario di euro 1 cadauna, da offrire in opzione all'unico Azionista. Al 31 dicembre 2001 l'aumento del capitale sociale risulta sottoscritto e versato per 20.338.109.932 euro.

B. INFORMAZIONI DI CARATTERE PARTICOLARE

1. RAPPORTI CON LO STATO

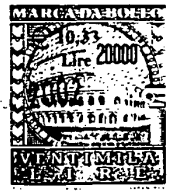
Il 2 maggio del 2001 è stato firmato tra Ferrovie dello Stato - Società di trasporti e servizi per azioni ed il Ministero dei Trasporti e della Navigazione il Contratto di programma 2001-2005. L'accordo, di durata quinquennale, disciplina le modalità di finanziamento dello Stato a favore del Gestore dell'infrastruttura in materia di contributi in conto esercizio, erogati principalmente per la copertura dei costi di manutenzione ordinaria, ed in conto capitale riconosciuti per gli investimenti da realizzare sull'infrastruttura ferroviaria in concessione. Il contratto, oggi riferibile a RFI, comporta l'assolvimento di una serie di adempimenti, anche di natura informativa, con scadenze infra-annuali.

Una novità rilevante è costituita dal Dossier di valutazione degli investimenti, strumento di carattere informativo che permette di valutare sotto il profilo strategico, industriale, operativo ed economico i progetti d'investimento infrastrutturali.

Nel primo anno di vigenza dell'accordo, oltre alla metodologia suddetta, è stato presentato il Piano di Priorità degli Investimenti, strumento di pianificazione economica con il quale sono stati classificati gli investimenti di RFI secondo una griglia di obiettivi sviluppati in rispondenza alle linee strategiche dell'azienda, ai criteri determinati dallo stesso accordo, nonché agli indirizzi generali indicati dal Piano generale dei trasporti e della logistica, dando evidenza, nell'arco del quinquennio 2001-2005, degli impegni di natura economica da assumere annualmente per ciascun progetto.

La sottoscrizione del Contratto di Programma 2001-2005 ha reso operative le risorse finanziarie recate dalla legge 388/2000 (c.d. Finanziaria 2001), attraverso la allocazione delle stesse ai singoli progetti di investimento del Contratto stesso, autorizzando l'assunzione di impegni nei limiti di importo e per progetti così come indicato nel Contratto.

In particolare, per l'esercizio 2001, il Contratto di Programma ha previsto il riconoscimento di contributi in conto esercizio pari a 1.477,5 milioni di euro,



interamente iscritti nel conto economico dell'esercizio 2001 e riflessi, al netto degli incassi, per 154.937 migliaia di euro tra i crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze al 31 dicembre 2001.

Peraltro in base all'art. 17 del Contratto di Programma, è previsto che la Società presenti entro il 30 giugno 2002 apposita rendicontazione che attesti l'entità degli extra-costi di circolazione e di condotta sostenuti, nonché degli oneri concessori e tasse concessionali, al fine di determinare le eventuali differenze annuali rispetto ai contributi riconosciuti in via preventiva.

Su tali basi saranno definite con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti gli eventuali conguagli sulle somme già riconosciute per il 2001. Tuttavia sulla base di stime preliminari effettuate tenendo conto delle risultanze contabili del sistema gestionale per l'esercizio 2001 e in coerenza con la normativa di riferimento applicabile e con i criteri sottostanti alla determinazione originaria dei contributi in conto esercizio previsti dal Contratto di Programma, peraltro allineati ai criteri utilizzati per la predisposizione del Piano d'Impresa, si ritiene che dalla suddetta definizione non emergeranno conguagli a debito della Società.

Nel mese di dicembre, in ottemperanza agli obblighi del Concessionario previsti all'articolo 3.1 f) dell'Atto di Concessione (DM 138 T del 31/10/2000), RFI ha trasmesso ufficialmente al Ministero vigilante la propria proposta di modifica alle condizioni contrattuali con le Imprese Ferroviarie, al vaglio delle strutture competenti. Tale modifica riguarda l'introduzione - a partire dal 1° Gennaio 2002 – di un sistema di premi/penalità collegati alla corretta effettuazione dei servizi dell'infrastruttura e del loro utilizzo, riferita a predeterminati parametri di qualità ("performance regime"), sistema che sarà adottato per il primo anno senza dar luogo ad esborsi finanziari fra le Parti (RFI ed Imprese Ferroviarie).

2. LO SVILUPPO DEI SISTEMI INFORMATIVI

Nell'ambito dei sistemi informativi del Gestore dell'infrastruttura, nel triennio 1998-2000 sono stati compiuti rilevanti progressi, con il perfezionamento dell'automatizzazione di tutti i processi di gestione aziendale (in particolare per

quanto riguarda la contabilità e l'amministrazione) e con la messa a regime di strumenti innovativi per la gestione dei processi di produzione, sia per la circolazione che per la manutenzione dell'infrastruttura.

Dal 2001, con riferimento alla gestione della circolazione, i sistemi informativi assicurano l'informatizzazione dei processi operativi della programmazione orario e dell'offerta delle tracce (il sistema ROMAN-FS -Route Management di FS) e la gestione dell'esercizio su tutto il territorio nazionale, con il Sistema Integrato di Supervisione della Circolazione Treni - SISCT/RIACE che è stato oggetto di un processo di certificazione da parte del TUV Italia. Inoltre, nel corso dell'anno sono state implementate le applicazioni necessarie per:

- adeguarsi alle nuove regole di commercializzazione dell'offerta, che prevedono la stipula di contratti formali con i clienti, la vendita di tracce-treni in corso d'orario, la rendicontazione dei valori economici delle tracce;
- costruire i meccanismi di gestione del performance regime (articolo 2, comma 1f) dell'Atto di Concessione);
- realizzare l'integrazione con i nuovi sistemi di comando e controllo del traffico (Progetto SCC);
- completare l' informatizzazione delle cosiddette *prescrizioni ai treni*, ovvero gli elaborati di stampa prodotti in modo automatico, e consegnati ai treni, che riportano l'orario ed altre informazioni necessarie alla circolazione in sicurezza ad uso dei macchinisti (SCHEDA TRENO);
- realizzare i sistemi per l'informazioni al pubblico nelle medie (Infostazioni) e nelle piccole stazioni (Infolinea).

Con riferimento alle attività di controllo della sicurezza della circolazione ferroviaria, come previsto nell'articolo 7 comma 2 c) dell'Atto di Concessione, è stato completato il nuovo sistema di Banca Dati Sicurezza (BDS), che raccoglie ed elabora secondo criteri riconosciuti in ambito UIC tutti gli eventi che hanno dato origine a incidenti, pericolati incidenti o altre condizioni rilevate di pericolo. Detto sistema deve consentire un controllo accurato a posteriori della circolazione ai fini di sicurezza e quindi input per le analisi e gli interventi necessari. La qualità dei dati gestiti dovrà

essere migliorata prevedendo un collegamento telematico diretto con tutte le imprese di trasporto, per le attività di immissione/lettura e certificazione di propria competenza.

Per quanto riguarda invece, la gestione dell'infrastruttura, il sistema IN.RETE che supporta i sottoprocessi di manutenzione ordinaria, straordinaria ed approvvigionamento e logistica materiali, è stato completato con la messa a regime delle funzioni di programmazione ciclica e di pianificazione. È stata anche realizzata la rappresentazione, per mezzo di cartografia digitale tematica e cartogrammi, delle informazioni sugli "oggetti" dell'infrastruttura che possono essere tematizzate efficacemente sul grafo georeferenziato realizzato con un software di tipo GIS.

IN.RETE, inoltre, mediante l'interfacciamento con il sistema S.FIN.GE. di cui è parte integrante, costituisce lo strumento gestionale della Società, per la contabilità industriale ed il controllo dei costi e la costruzione dei report e del "cruscotto" direzionale. Infatti, la complessità e le dimensioni fisiche ed economiche dell'infrastruttura ferroviaria comportano necessariamente una notevole numerosità di informazioni ed anche grandi dimensioni di data base.

Nel corso del 2001 è stato realizzato il sistema di Gestione per la Qualità per la gestione di processi relativi alla manutenzione dell'infrastruttura, con particolare riferimento alla gestione Qualità dell'Unità Territoriale Nord della Direzione Compartimentale Infrastruttura di Reggio Calabria e dell'Unità Territoriale di Foligno della Direzione Compartimentale Infrastruttura di Ancona. Tali sistemi sono stati realizzati in conformità alle norme ISO 9000:2000 e saranno certificati entro il mese di Febbraio del 2002.

Sempre nel settore della manutenzione, si è intrapreso analogo progetto per la Certificazione ISO 9000:2000 dell'Officina Nazionale di Catanzaro Lido che va così a completare quanto già intrapreso con le Officine TE di Bologna e l'Officina

Armamento di Pontassieve, strutture, queste, certificate ISO 9002 rispettivamente nel 98 e 99.

Lo sviluppo di un Sistema di Gestione per la Qualità è stato attuato anche per il processo relativo alla Gestione della Banca Dati Sicurezza della Circolazione Ferroviaria in ambito Direzione Movimento. Il Sistema è stato reso operante dal mese di Novembre e nel mese di Febbraio 2002 verrà certificato secondo le ISO 9000:2000.

4. [illegible]

L'attività patrimoniale si sostanzia nella gestione del patrimonio strumentale e non strumentale dell'azienda, per quest'ultimo, in particolare, con l'obiettivo di dismettere i cespiti non strumentali al processo industriale ottimizzandone il ritorno economico-finanziario anche attraverso una preliminare attività di valorizzazione, di norma limitata alla modifica degli assetti urbanistici, in un'ottica di mercato.

La complessa azione operativa derivante è, come noto, svolta attraverso Metropolis che assicura una completa gamma di servizi integrati in campo immobiliare contemplata nei contratti di gestione, vendita e valorizzazione, nonché da Grandi Stazioni e, recentemente, Medie Stazioni che replica, per le stazioni di medie dimensioni, l'esperienza già avviata sulle principali stazioni italiane in termini di riqualificazione e valorizzazione.

L'aspetto saliente che ha caratterizzato l'esercizio in esame è costituito dalla messa a punto del progetto di spin-off immobiliare che - avviato come operazione di finanza straordinaria - è risultato comunque utile per svolgere l'intensa attività propedeutica alla vendita di beni che consentirà di rispondere rapidamente a quanto emanato dal Governo, con D.L. n. 351/01, in termini di processo di cartolarizzazione, per il cui dettaglio si rinvia al capitolo "Fatti di rilievo intervenuti successivamente al 31/12/2001".

Oltre tale prevalente impegno, **l'attività di gestione** è proseguita nei consueti settori di intervento che, come noto, vanno dalla gestione amministrativa (rapporti e rinnovi contrattuali, fatturazioni, recupero oneri accessori, recupero crediti e contenzioso,

30 MAG 2002

gestione banca dati) del patrimonio locato (alloggiativo, commerciale, direzionale e dei terreni), a quella patrimoniale (custodia titoli di proprietà ed archivi patrimoniali, catasto, tutela, espropri, adempimenti giuridico-fiscali) nonché tecnica che riguarda la manutenzione ordinaria e straordinaria dei beni non strumentali e la gestione degli attraversamenti e parallelismi.

In sintesi, tale attività è valutabile sulla base dei seguenti parametri quantitativi (dati al 31/12/01):

Consistenza patrimonio

76.270 unità fabbricati

136.600 particelle terreni

Rapporti di utenza

21.900 contratti di locazione (60% alloggi, 15% commerciali,25 % terreni)

68.150 attraversamenti e parallelismi

1.550 comodati

L'attività di dismissione è stata condizionata, nell'ultima parte dell'esercizio, dalle disposizioni governative in termini di cartolarizzazione e di conseguenza concordata con i competenti uffici e limitata ai cespiti per i quali era in avanzato corso di attuazione il processo di vendita; nel complesso sono stati alienati beni per circa 175 milioni di euro dei quali circa 80 milioni di euro relativi alla cessione a Grandi Stazioni dei quattro ex palazzi compartimentali situati nelle stazioni di Roma Termini, Venezia S. Lucia, Genova P.ta Nuova e Napoli Centrale, procedendo di conseguenza ad effettuare un piano di razionalizzazione dell'utilizzo degli spazi da parte di R.F.I.

Circa la metà della parte residua (37 milioni di euro) è costituita da alloggi, venduti sulla base della L. 560/93, mentre i beni rogitati a seguito dell'**attività di valorizzazione** ammontano a circa 13 milioni di euro; si segnala inoltre che a seguito della positiva conclusione del processo di valorizzazione sono stati inoltre stipulati nel trascorso esercizio contratti preliminari per ulteriori 15 milioni di euro.

Per quanto riguarda la **riqualificazione** strutturale e l'incremento reddituale degli **asset patrimoniali strumentali** di rilevante interesse, si è intensificato il rapporto con

Grandi Stazioni al fine di mettere a regime tutti gli aspetti contrattuali definiti ed agevolare il conseguimento degli obiettivi di valorizzazione alla base del processo di privatizzazione attuato per lo sviluppo commerciale nelle principali stazioni italiane.
Analogamente, dopo la trasformazione, in data 7 giugno 2001, in S.p.A. della società Medie Stazioni, (trasferita con l'atto di scissione alla Capogruppo) essa assumerà il contratto per l'utilizzazione, la gestione e la riqualificazione dei complessi immobiliari delle 103 medie stazioni italiane, che vede quale controparte RFI, in qualità di proprietaria dei complessi immobiliari in riferimento.
Infine, per quanto attiene alla attività patrimoniale, si segnala che nel 2001 è iniziata l'attività di individuazione dei 1.500 siti che la Società IPSE 2000 SpA – in forza del contratto stipulato in data 25.10.2000 – ha il diritto di selezionare ed utilizzare, fino al 31 dicembre 2016, per l'installazione di antenne ed apparecchiature per la tecnologia UMTS.

5. [illegible]

Nel 2001 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.

6. [illegible]

L'esercizio 2001 è stato caratterizzato dai seguenti fatti significativi:

- la definizione in ambito ministeriale del contratto di appalto di camera, mensa e coperta con la Cooperativa Garibaldi. L'accordo che è stato siglato a seguito di tale definizione ha chiuso un contratto estremamente oneroso per il settore

Navigazione. Con l'internalizzazione e/o razionalizzaizone delle attività il corrispondente numero degli addetti è passato da circa 650 a 290;

- l'accordo con le Organizzazioni Sindacali di Civitavecchia, che ha consentito l'esodo di oltre 90 unità nel mese di dicembre e la messa in disarmo della Nave Traghetto Gallura per la sua successiva alienazione;
- l'inizio della costruzione della nuova bidirezionale da adibire al traghettamento, in Sicilia, del gommato;
- gli interventi di ammodernamento della flotta che hanno portato ad adottare per le navi della Sicilia nuove tecniche d'automazione permettendo di classificare le unità navali in classe IAQ1. Tale riclassifica oltre che ad un miglioramento dei costi operativi permette di raggiungere migliori standard di sicurezza della navigazione;
- gli interventi alle infrastrutture portuali per riportare ad uno stato di efficienza i cunei di invaso e le relative strutture dei ponti mobili.

Per quanto attiene l'andamento dell'esercizio, si evidenziano i fenomeni che hanno caratterizzato le relazioni con le due isole.

Sardegna

Nel corso dell'anno è stata disarmata la Nave Traghetto "Gallura", mentre la Nave Traghetto "Logudoro" è stata tolta dall'esercizio continuo e posta in posizione di nave di riserva alla N/T "Garibaldi".

Nel corso dell'anno il servizio commerciale (passeggeri ed auto) è stato dismesso in attuazione di quanto previsto nel piano industriale 1999-2003.

Per quanto riguarda il traffico dei carri ferroviari di Trenitalia è risultato inferiore di circa il 10% a quanto programmato.

Sicilia

L'andamento del traffico sui vari segmenti è stato caratterizzato da una generale flessione pari al (9,2%) nel segmento ferroviario, pari al (1,9%) nel segmento gommato e passeggeri e del (16%) nel segmento dei mezzi veloci.

7. ATTIVITA' E RAPPORTI CON LE IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATI E CONTROLLANTI

Nel seguito sono riportati alcuni dati sull'andamento economico delle principali società controllate e collegate.

Migliaia di euro

Società	Valore della Produzione	Risultato di esercizio
CONTROLLATE:		
Treno Alta Velocità - TAV S.p.a.	5.685	0
Self S.p.a.	0	(7,4)
COLLEGATE:		
Italcertifer Sp.A.	0	(9,5)
Lyon Turin Ferroviaire Sas (*)	N.D.	N.D.

(*) La Società, di diritto francese, si è avvalsa della facoltà, consentita dalla normativa locale, di presentare il bilancio successivamente all'avvio dell'attività operativa, prevista per il 2002.

TRENO ALTA VELOCITA' - TAV S.p.a. (controllata)

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 2001 la società ha effettuato investimenti finalizzati alla realizzazione delle opere ("beni gratuitamente devolvibili") per 1.880 milioni di euro (1.290 milioni di euro nel 2000), al lordo del decremento di 14 milioni di euro di investimenti prevalentemente dovuti allo stralcio dal perimetro della concessione dell'attività progettuale relativa alla Tratta Padova-Mestre ed al nodo di Venezia già effettuata da TAV e "rilevata" da RFI, con conseguente subentro diretto della stessa nelle attività di investimento.



30 MAG 2002

Il pagamento delle prestazioni di investimento dell'anno 2001, comprese le anticipazioni, ammonta a complessivi 1.950,5 milioni di euro e sono stati così coperti:

- per 1.360,7 milioni di euro attraverso finanziamenti accesi presso il sistema bancario, al netto dei rimborsi di periodo;
- per 589,8 milioni di euro 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 1991e successive modifiche. Le modalità di rimborso di quest'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.

S.EL.F. S.r.l. (controllata)

La Società, che è stata costituita in data 7 aprile 2000 con capitale sociale di 50.000 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 2001, essa non è ancora operativa.

ITALCERTIFER S.c.p.A. (partecipata)

La società ha per oggetto lo svolgimento dell'attività inerente alla ricerca e sviluppo tecnologico del sistema ferroviario, prove e sperimentazione per la certificazione di componenti e sistemi ferroviari, il coordinamento - nell'ambito delle attività acquisite dalla Società - dei laboratori dei soci ferma restando la responsabilità e l'indipendenza degli stessi, anche al fine di rendere sinergiche le attività dei laboratori relativamente a commesse di prodotti/sistemi/materiali destinati alla progettazione ed allo sviluppo dei centri sperimentali dei soci.

LTF sas (partecipata)

Società promotrice per la progettazione, studi, ricognizioni e dei lavori preliminari del tratto internazionale della nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino.

FERROVIE DELLO STATO S.p.A. (controllante)

I ricavi verso la controllante dell'esercizio 2001 ammontano a 79.243 migliaia di euro, di cui 53.091 migliaia di euro di natura commerciale e 26.152 migliaia di euro di interessi attivi maturati sul c/c intersocietario; i crediti al 31.12.2001 ammontano a 1.177.971 migliaia di euro.

I costi verso la controllante sostenuti nell'esercizio ammontano a 177.988 migliaia di euro, di cui 174.083 migliaia di euro di natura commerciale e 3.405 migliaia di euro per interessi passivi maturati sul conto corrente intersocietario; i debiti al 31.12.2001 ammontano a 117.632 migliaia di euro.

8. FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI NEL CORSO DELL'ESERCIZIO

Oltre ai fatti di rilievo già segnalati nella precedente parte della presente Relazione, si segnalano i seguenti ulteriori eventi:

8.1. L'Assemblea degli Azionisti della "Ferrovie dello Stato - Società di trasporti e servizi per azioni" 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 "Ferrovie dello Stato - Società di trasporti e servizi per azioni"., 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.

8.2. Nella seduta del 22 febbraio 2001, il Consiglio di Amministrazione della "Ferrovie dello Stato - Società di trasporti e servizi per azioni" ha deliberato il

progetto di scissione parziale a favore di FS Holding S.r.l., con il trasferimento del 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. A seguito di tale operazione, perfezionatasi in data 1.7.2001 il capitale sociale della Società scissa è stato ridotto di 3.881 milioni di euro.

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.

8.3. 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 ha previsto un periodo transitorio dall'1 gennaio 1999 al 31 dicembre 2001 nel quale l'Euro ha avuto 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 è l'unica moneta a corso legale e la lira ha cessato di validità.

Tale scenario ha comportato 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, e dei suoi impatti in termini di attività, flussi informativi e sistemi informatici.

RFI - prima nella sua realtà divisionale e, a partire dal 1° luglio 2001, come realtà societaria autonoma - ha partecipato attivamente al progetto avviato dalla Capogruppo.

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.

La conversione degli archivi contabili è avvenuta - come da programma - nel corso del mese di agosto del 2001, concludendosi in anticipo rispetto ai termini previsti. La relazione semestrale è stata redatta in euro, e tutte le operazioni connesse (conversione del capitale sociale, gestione degli arrotondamenti, ecc.) si sono svolte in modo soddisfacente.

8.4. Il 24 marzo 2001, in occasione della Conferenza mondiale delle Ferrovie organizzata dalla UIC e da Ferrovie dello Stato - Società di trasporti e servizi per azioni tenutasi a Firenze, alla presenza di esperti e giornalisti provenienti da tutto il mondo, è stato presentato il primo sistema di radiocontrollo per treni.

Progettato per massimizzare l'utilizzo della rete ed aumentarne la sicurezza, il sistema denominato ERTMS (European Rail Traffic Management Sistem), veicola, attraverso una banda Gsm, dedicata e criptata, a bordo, le informazioni necessarie per il viaggio.



30 MAG 2002

37

Il nuovo congegno è in corso di sviluppo e certificazione e sarà applicato inizialmente sulla tratta A.V. Roma-Napoli.

8.5. - 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 sottoscritto tra le parti in data 2 maggio 2001 - 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 diventano immediatamente spendibili.

Di tali risorse, 2.600 miliardi di lire sono stati destinati all'Alta Velocità Torino-Milano-Napoli.

8.6. Con il Decreto Legislativo n. 299 del 24 maggio 2001 relativo all'"Attuazione della direttiva 96/48/CE del Consiglio del 23 luglio 1996 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità", 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.