

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 relazione²⁷ - e che hanno condizionato anche la definizione del contratto di servizio²⁸.

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 pubblico²⁹.

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 ferroviario³⁰.

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 1998³¹, per il quale si era, invece, riferito un valore — superiore — pari a 72 miliardi di UT³².

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 servizio³³, 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/km³⁴. 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 dimezzato³⁵.

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 personale³⁶ di FS S.p.A. è scaduto il 31 dicembre 1999 e non è stato ancora rinnovato³⁷.

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 FNDIAI 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 considerato³⁸, 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 addetto³⁹, 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 FS⁴⁰.

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 Fondi	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