

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

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

Collegio Sindacale

<i>Presidente</i>	VINCENTI Dr. Mario
<i>Sindaci effettivi</i>	BERTINI Prof. Umberto ROSACE Prof. Santo
<i>Sindaci supplenti</i>	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 verificatisi 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, accantonamenti 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).