

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

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

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

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

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

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

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

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

B.3.9. — Il giorno 11.10.1999 è stata introdotta alla Stazione Termini di Roma la nuova plancia di comando elettronico per l'attivazione scambi, il cui costo è stato di circa 70 miliardi. In particolare tale sistema consentirà, con migliore efficienza e sicurezza, la circolazione giornaliera di 900 treni al giorno (contro i 600 treni del preesistente sistema), grazie ai sensibili risparmi di tempo nella programmazione dell'itinerario di un treno e alla maggior velocità dei treni all'ingresso nella stazione.

La sostituzione del preesistente sistema ha comportato la chiusura per due giorni della stazione con il dirottamento del traffico sulle stazioni limitrofe dell'area cittadina e taluni inconvenienti nel servizio prontamente risolti.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

B.3.17. - Introduzione della Moneta Unica Europea

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

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

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

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

B.3.18. - Giubileo 2000

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

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

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

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

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

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

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

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

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

de interessate. Il D.M. 91-T/96 ha definito poi le modalità e la tempistica per l'attuazione di quanto disposto dalla legge 662/96.

Il Piano di ristrutturazione e sviluppo delle Ferrovie in gestione commissariale governativa durante il 1999 ha subito successive modulazioni, sia nel corso del passaggio preliminare con le Regioni e le Organizzazioni Sindacali, sia nell'iter per la sua approvazione da parte delle Commissioni Parlamentari.

Tali modifiche, dettate dalla necessità di conciliare esigenze di risanamento con problematiche connesse sia all'impatto sociale, sia alla lentezza tipica di processi di adeguamento delle reti di trasporto, hanno consentito solo a tre delle 16 Aziende interessate di raggiungere, nei tre anni previsti per la ristrutturazione, l'obiettivo che prevedeva di conseguire il raggiungimento del 35% nel rapporto tra ricavi del traffico e costi operativi.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Gli azionisti beneficeranno di:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

B.5 - INDAGINI GIUDIZIARIE IN CORSO

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

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

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

Per tale procedimento la Società non ha ritenuto di costituirsi parte civile anche in considerazione del fatto che, dalle carte processuali, non emergono comportamenti "infedeli" delle persone coinvolte nei confronti della Società e, d'altro canto, la Società stessa è portata a condividere, confortata da numerosi pareri legali, le scelte in concreto operate;

- c) la costituzione della società quale parte civile nei confronti dell'ex Amministratore Delegato, nell'ambito del procedimento penale n. 7138/98R pendente avanti il Tribunale di Roma, nel quale vengono ipotizzati i reati di concorso in truffa aggravata e falso in bilancio, ai danni della società TAV;
- d) la recente sentenza emessa dal Tribunale di Milano contro l'ex Amministratore Delegato in relazione al c.d. Scalo Fiorenza. In quest'ultimo procedimento la società si è costituita parte civile.

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

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

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

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

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

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

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

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

B.6 - EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

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

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

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

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

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

B.7 - PROPOSTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Signori azionisti,

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

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

ALLEGATO A

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

- A) nuove linee, raddoppi e varianti di tracciato**
Km 364;
- B) elettrificazioni km 461;**
- C) realizzazione di sistemi centralizzati di controllo del traffico (C.T.C.), km 2.480;**
- D) attrezzaggio di tratti di linea con A.T.C.**
km 340;
- E) attrezzaggio di tratti di linea con il blocco automatico**
km 2.748;
- F) realizzazione di apparati A.C.E.I.**
N. 308;
- G) soppressione N. 138 ed automazione N. 52 di passaggi a livello.**

PRINCIPALI OPERE E FORNITURE CONSEGNATE
ALL'ESERCIZIO
FERROVIARIO NEL QUINQUENNIO 1995-1999

Per quanto riguarda l'attuazione degli interventi, di seguito sono riportate le principali opere consegnate all'esercizio suddivise nel quinquennio 1995-99 per le seguenti *tipologie di opere*:

- A) nuove linee, raddoppi e varianti di tracciato;**

- B) elettrificazioni;*
- C) realizzazione di sistemi centralizzati di controllo del traffico (C.T.C.);*
- D) attrezzaggio di tratti di linea con ATC;*
- E) attrezzaggio di tratti di linea con il blocco automatico;*
- F) realizzazione di apparati A.C.E.I.;*
- G) soppressione ed automazione di passaggi a livello*

ANNO 1999

A) Nuove linee, raddoppi e varianti di tracciato per un totale di 125 Km.

- nuova linea Lingotto – Susa;
- nuova linea Milano Certosa – Lancetti;
- nuova linea Genova Voltri Mare – Borzoli;
- nuova linea S.Stefano – Arcola;
- raddoppio linea Cesano – Monte Mario;
- variante Brennero – Colle Isarco.

B) Elettrificazione per un totale di 203 Km.

- Linea Mantova – Nogara – Monselice;
- Linea Roma – Viterbo.

C) Sistemi di esercizio, con controllo centralizzato del traffico (sistemi CTC/DCO) per un totale di 324 Km.

- Linea Caserta – Foggia tratto Caserta – Solopaca;
- Linea Roccasecca – Avezzano tratto Roccasecca – Avezzano;
- Linea Paola – Cosenza tratto Castiglione – Cosenza;
- Linea Cancellò – Benevento tratto Mercato S. Severino – Montoro;
- Linea Civitanova Marche – Fabriano tratto Macerata – Albacina;
- Linea Savigliano – Saluzzo – Cuneo tratto Saluzzo – Cuneo;
- Linea Empoli – Siena – Grosseto tratto Monte Antico – Montepescali;
- Linea Metaponto – Reggio Calabria tratto R.C. Pellaro – Reggio Calabria C.le;
- Linea Chivasso – Aosta tratto Chivasso – Aosta.

D) Automatic train control (ATC) per un totale di 96 Km.

- Linea Cremona – Fidenza;
- Linea Cremona – Mantova.

E) Regimi di circolazione, per un totale di 623 Km.di nuovi blocchi per il distanziamento dei treni (BACC/BACF/BCA)

- Linea Genova – Ventimiglia tratto Spotorno – Finale L.;
- Linea Udine – Tarvisio tratto Tarcento – P.M.Vat e tratto Ugovizza; Valbruna – Pontebba e tratto Udine – P.M.Vat;
- Linea Verona – Brennero tratto Verona Parona – Verona P.ta Nuova e tratto Colle Isarco – Campo di Trens e tratto Trento – Lavis;
- Linea pontremolese tratto S.Stefano di M. – Vezzano e tratto S.Stefano di M. – Arcola;
- Linea Pisa – Roma tratto Chiarone – Civitavecchia e tratto Quercianella – Cecina;
- Linea Metaponto – Reggio Calabria tratto R.C.Pellaro – Reggio Calabria C.le;
- Linea Nodo Roma tratto D.B.Nomentano – Roma Sm.to;
- Linea Milano (passante) tratto Certosa – Lancetti;
- Linea Nodo Torino tratto Torino S.Paolo – Torino P.ta Nuova - Torino P.ta Susa e tratto Torino P.ta Nuova – Lingotto;
- Linea Nodo Genova tratto Borzoli - P.P.Corvi - Genova Voltri Mare;
- Linea Venezia – Trieste tratto Quarto D'Altimo - S.Stino di Livenza;
- Linea Orte Falconara tratto Baiano – Terni;
- Linea Catania – Siracusa tratto Bicocca – Lentini D.;
- linea Brindisi – Lecce tratto Squinzano – Lecce;
- linea Messina – Catania tratto Ali Terme – S.Teresa – Letojanni;
- linea Caserta – Foggia tratto Caserta – Solopaca;
- linea Roccasecca – Avezzano tratto Roccasecca – Avezzano;
- linea Rovigo – Chioggia tratto Loreo – Chioggia;
- linea Canello – Benevento tratto Nocera Inferiore – Codola – Montoro;
- linea Chivasso – Aosta tratto Caluso – Aosta;
- linea Brindisi – Lecce tratto P.M.Surbo – Lecce;

- linea Civitanova Marche – Fabriano tratto Macerata – Albacina;
- linea Roma – Viterbo P.F. tratto Cesano – Monte Mario;
- linea Decimomannu – Iglesias tratto Villamassargia – Iglesias;
- linea Alessandria – Piacenza tratto Spintorta – Tortona;
- linea Tortona – Novi Ligure tratto Tortona – Rivalta Scrivia;
- linea Roma – Nettuno tratto Padiglione – Nettuno;
- linea Torino (passante) tratto Torino Lingotto – Torino P.ta Susa.

F) n.61 apparati di stazione (ACEI-ACS) consegnati all'esercizio

- linea Udine – Tarvisio: Tarcento, P.M.Vat, Tricesimo, Ugovizza Valbruna, P.C.Bagni S.Caterina, Bagni di Lusnizza, Laglesie;
- linea Verona – Brennero: Campo di Trens, P.C.Fleres, P.C.Terne di Brennero P.C.Moncucco;
- linea Caserta - Foggia: Frasso, Amorosi; Teleso, Solopaca, Maddaloni Sup., Valle di Maddaloni;
- linea Orte – Falconara: Giuncano, Baiano;
- linea Messina – Catania: S.Alessio, Roccalumera;
- linea Catania – Siracusa: Passomartino;
- linea La Spezia – Parma/Fidenza: Villafranca Bagnone;
- linea Bari – Lecce: P.M. Surbo, Lecce;
- linea Bologna – Ancona: Ancona;
- linea Ancona – Termoli: Pedaso;
- linea S.Stefano di M. – Vezzano: S.Stefano di Magra;
- linea Pisa – Roma: Montalto di Castro, Tarquinia, Quercianella, Rosignano;
- linea Roma – Cassino: Ceccano;
- linea Decimomannu – Iglesias: Iglesias;
- linea Napoli – Reggio Calabria: Pontecagnano;
- linea Ancona – Pescara: Porto S.Giorgio;
- linea Torino – Alessandria: Castello D'Annone;
- linea Roccasecca – Avezzano: Capistrello, Civitello Roveto;
- linea Rovigo – Chioggia: Chioggia, Cavanella;
- linea Padova – Calalzo: Montebelluna;
- linea Canello – Benevento: Mercato S.Severino;