

- Il 1.5.1999 la stessa Passaggi S.p.A. ha acquisito, mediante contratto di fitto di Ramo d'Azienda, stipulato in data 31.3.1999, la gestione del ramo agenziale dalla società SAP S.r.l. in liquidazione.
- In data 16.9.1999 è stata ceduta l'intera quota di partecipazione nella G.S.A. Gruppo Saima Avandero S.r.l. alla S.N.C.B. Société Nationale des Chemins de Fer Belges.
- In data 17.11.1999 è stata costituita la Franital Rail S.a.s. la cui denominazione sociale è stata modificata in Artesia S.a.s.. La società, detenuta pariteticamente con SNCF, ha per oggetto la realizzazione di prestazioni che contribuiranno allo sviluppo ed al miglioramento della qualità del servizio passeggeri diurno e notturno tra la Francia e l'Italia e viceversa.
- In data 28.12.1999 è stata costituita dalla Capogruppo la Basicitel S.r.l., società avente per oggetto la realizzazione, l'acquisizione, la gestione di infrastrutture e di impianti di telecomunicazioni e connessi sistemi di rete sia propri che di terzi, nonché la prestazione di servizi, di trasmissione via cavo, via etere e via spazio di dati, immagini e fonìa.
- In data 28.12.1999 si è perfezionato l'acquisto, deliberato dal Consiglio di Amministrazione di FS S.p.A. nella seduta del 13.12.1999, delle seguenti quote di partecipazione detenute da Crediop:
 - n. 500.000 azioni, pari al 20% del capitale sociale della società Fercredit S.p.A.; la quota detenuta da FS S.p.A. è passata dal 70% al 90%;
 - n. 4.000 azioni pari al 2,5% del capitale sociale della società Metropolis S.p.A.; a seguito di tale operazione FS S.p.A. detiene il 100% della società;
 - n. 778 azioni pari al 5,48% del capitale sociale della società Italferr S.p.A.; a seguito di tale operazione FS S.p.A. detiene il 98,41% della società.

2. Gruppo FS Cargo

- Le assemblee straordinarie della Serfer S.r.l. tenutesi l'8.4.1999 e il 29.11.1999 hanno deliberato la copertura delle perdite, accumulate rispettivamente al 30.6.1999 e al 30.9.1999, attraverso l'abbattimento del capitale sociale e la successiva ricostituzione dello stesso. La FS Cargo S.p.A. ha sottoscritto tali aumenti di capitale sia per la quota di sua spettanza che per le quote di CEMAT S.p.A. e del Gruppo Fintra-Movifer rimaste inoperte e, conseguentemente, ha portato la sua partecipazione in Serfer S.r.l. dal 36% al 99,9%, acquisendo il controllo diretto della stessa e indiretto delle sue partecipate Servizi Ferroviari Portuali Ferport S.r.l. e Servizi Ferroviari portuali Ferport Napoli S.r.l..
- Nel corso dell'esercizio 1999 FS Cargo S.p.A. nel perseguire l'intento di uscire progressivamente dalla compagine azionaria della Idrovie S.p.A. non ha aderito agli interventi sul capitale sociale deliberati dalle Assemblee Straordinarie della partecipata del 15 aprile e del 29 luglio del 1999: conseguentemente la sua quota di partecipazione è passata dal 30% al 2,83%.
- In data 2.8.1999 e 16.11.1999 la FS Cargo S.p.A. ha acquistato n. 3.100 azioni della S.G.T. S.p.A. dal socio di minoranza Trafer, incrementando la quota di partecipazione dal 36% al 43,75%.
- In data 5.8.1999 FS Cargo S.p.A. ha ceduto l'intero pacchetto azionario detenuto nella società Interporto di Vado S.c.p.a. alla Multiterminal S.r.l..
- In data 13.9.1999 la Omniaexpress S.p.A. ha ceduto a terzi il 65% della quota posseduta nella Alom S.r.l. passando dal 75% al 10%.
- In data 30.11.1999 l'Assemblea della Omniaexpress Sardegna S.r.l. ha revocato lo stato di liquidazione della stessa e la contestuale modifica dell'oggetto e della ragione sociale in Omnia logistica S.r.l.. Con decorrenza 14.12.1999 il controllo della società è passato a FS Cargo S.p.A. a seguito della cessione dell'intera partecipazione da parte di Omniaexpress S.p.A..
- In data 15.12.1999 è stata costituita la Chemoil Logistica S.r.l., interamente posseduta da FS Cargo S.p.A., avente per oggetto la fornitura di servizi di trasporto e logistica integrata di merci e prodotti industriali.

- In data 29.12.1999 la Omnia Logistica S.r.l. ha acquistato il ramo d'azienda dalla Omniaexpress S.p.A., con l'obiettivo di sviluppare sistemi logistici integrati strada-rotaia dedicati alle grandi aziende industriali e di sostituire Omniaexpress S.p.A. nella prestazione dei servizi di "Sistemi dedicati" e "Sistemi multicienti specialistici".
- Nel mese di dicembre 1999 la SIT S.p.A. ha ceduto la quasi totalità del parco carri di sua proprietà alla VTG Lehnkering AG; l'efficacia di tale contratto è attualmente condizionata all'approvazione della competente autorità antitrust tedesca. A seguito di tale cessione la SIT S.p.A. ha visto ridursi in termini sostanziali la propria operatività e sono in corso approfondimenti per effettuare entro l'esercizio 2000 la sua fusione per incorporazione in FS Cargo S.p.A..

3. Gruppo Metropolis

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

4. Gruppo Sogin

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

In ordine agli effetti prodotti da tali operazioni nell'ambito dell'area di consolidamento del Gruppo si rinvia alla sezione 2, paragrafo "Variazioni area di consolidamento" della Nota Integrativa.

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

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

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

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

Per quanto riguarda il trasporto via mare, dopo un biennio durante il quale la domanda aveva fatto registrare una forte espansione, i dati dei primi nove mesi del 1999 hanno evidenziato una brusca inversione di tendenza con una perdita dei volumi di traffico del 4,4% e del 6,6%, rispettivamente nel cabotaggio e nel traffico internazionale. Tuttavia, in media d'anno, la flessione dovrebbe risultare più contenuta in relazione alla ripresa dell'attività economica manifestatasi proprio negli ultimi mesi del 1999.

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

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

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

Andamento della gestione nei settori in cui opera la Capogruppo

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

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

Settore passeggeri media-lunga percorrenza

L'analisi dei dati congiunturali ha rilevato un primo quadrimestre caratterizzato dal perdurare della recessione della domanda e poi, via via, un attenuarsi della flessione del traffico per giungere ad

una inversione di tendenza con risultati positivi che hanno evidenziato una netta ripresa a partire dall'ultimo quadrimestre.

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

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

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

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

L'aumento della domanda è stato accompagnato da un aumento dell'offerta dei treni km Eurostar, ma ciò è avvenuto in misura sensibilmente più contenuta (9%), a riprova che il mix offerto è risultato pienamente rispondente alle esigenze della clientela, grazie anche a regole meno restrittive per l'accesso a bordo su tali treni.

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

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

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

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

Settore Trasporto Regionale

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

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

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

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

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

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

Settore merci

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

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

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

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

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

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

tonnellate km del traffico interno nel 1999 sono state 12,3 milioni con una flessione del 2,3% sull'anno precedente.

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

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

La stessa analisi, svolta in termini di tonnellate, ha evidenziato, a fronte di una crescita del combinato dello 0,6%, una flessione nel tradizionale del 4,1%; l'incidenza del combinato sul totale delle tonnellate trasportate per la clientela è salita dal 40,3% al 41,4%.

Risorse umane del Gruppo

Anche nell'esercizio in esame è proseguita l'opera di contenimento degli organici presenti nel Gruppo. Al 31 dicembre 1999 la consistenza del personale è risultata di 115.986 unità (4.381 unità in meno rispetto al 31/12/98), mentre la consistenza media annua è stata di 118.084 unità (122.080 nel 1998).

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

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

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

La sicurezza dell'esercizio ferroviario

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

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

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

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

Il Piano della Sicurezza per il 1999 ha raccolto ed ha rilanciato gli impegnativi obiettivi del precedente piano ed ha allargato la visione sistematica della sicurezza, integrando le aree della circolazione, del lavoro e dell'ambiente. Inoltre, particolare attenzione è stata data al fattore umano nel sistema uomo-macchina, al fine di apportare miglioramenti alle condizioni di guida del personale di macchina.

Nell'esercizio il numero degli incidenti "tipici", quelli cioè direttamente connessi alla circolazione ferroviaria, è diminuito ulteriormente passando dai 106 incidenti del 1998 (valore questo già ben al di sotto dei 146 incidenti verificatisi nel 1997), ai 100 incidenti del 1999. Tali dati confermano quindi che il vettore ferroviario resta il mezzo più sicuro tra i diversi sistemi di trasporto.

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

L'infrastruttura

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

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

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

La rete elettrificata, a fine anno, ammonta a 10.689 km pari al 66,4% del totale, mentre quella a doppio binario interessa 6.174 km, e rappresenta il 38,3% della rete complessiva. Le stesse percentuali, riferite all'anno 1985, risultavano essere rispettivamente del 55,2% e del 33,8%.

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

La concentrazione del traffico sulla rete FS si è mantenuta sempre a livelli piuttosto alti; al riguardo, si è evidenziato che il 5% della rete ha assorbito circa il 95% delle Unità di Traffico complessive e circa l'83% dei treni km effettuati.

La qualità del servizio

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

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

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

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

Informazioni riguardanti le altre entità operanti nel Gruppo

Volgendo l'attenzione ai profili evolutivi e strategici manifestati dalle altre realtà aziendali che operano nei diversi settori di intervento del Gruppo si possono trarre le seguenti considerazioni.

Trasporti su gomma (Gruppo Sogin)

SOGIN S.r.l. è la sub holding del Gruppo FS per il controllo delle partecipazioni nel comparto del trasporto passeggeri con autobus. L'attività operativa della società è caratterizzata dall'organizzazione e gestione dei servizi automobilistici ferroviari, regolati da apposita convenzione stipulata con la Capogruppo.

La Società, nel corso del 1999, si è modificata sotto il profilo dell'assetto della proprietà, avendo il socio Vinella acquistato, attraverso FIN-PART S.p.A., società a questi facenti capo, il 10% del capitale detenuto della società COFIRI S.p.A., elevando così la propria quota di partecipazione al 45%.

Il Gruppo SOGIN, attraverso acquisizioni e partecipazione alle gare, punta a realizzare condizioni per poter competere nelle varie modalità innanzitutto sul mercato italiano, che registra un forte interessamento da parte dei leader esteri, francesi ed inglesi.

Nell'ottica di un rafforzamento della leadership in Italia e di un presenziamento dei mercati nazionali più interessati, si è raggiunta, attraverso la controllata SITA S.p.A., l'acquisizione di una partecipazione del 49% del capitale della F.N.M. Autoservizi S.p.A., società di autotrasporti controllata dalla Ferrovie Nord Milano S.p.A..

La società chiude con un utile netto d'esercizio di 598 milioni, inferiore rispetto a quello dell'esercizio 1998 di 36.816 milioni; va comunque precisato che il risultato positivo del 1998 era stato fortemente influenzato dal dividendo straordinario di 38.500 milioni erogato dalla controllata SITA S.p.A.

La controllata SITA S.p.A., la quale rappresenta la realtà operativa più significativa, ha fatto registrare un risultato positivo di 20,7 miliardi, rispetto ai 14,7 miliardi dell'esercizio precedente, nonostante l'incidenza dell'IRAP sul risultato per 8,2 miliardi, che per il 1998 non era dovuta in relazione al diverso regime fiscale vigente. Il miglioramento è dovuto essenzialmente a partite di natura straordinaria quali: rimborsi dall'INPS relativi ad esercizi precedenti, transazioni con gli Enti locali, incassi di contributi d'esercizio di competenza degli esercizi precedenti.

Settore logistica integrata (Gruppo FS CARGO)

La controllata **FS CARGO S.p.A.** rappresenta la leva commerciale a disposizione della Divisione Cargo delle FS per convogliare il traffico merci verso quest'ultima. La Società agisce in Italia e all'estero ed ha per scopo la gestione delle partecipazioni operanti nell'ambito dell'organizzazione, della produzione, della gestione e vendita di servizi di trasporto delle merci e della logistica integrata, con particolare riferimento a quelli riguardanti la Capogruppo. Nel corso dell'esercizio 1999, come già evidenziato in altri paragrafi, è proseguito il processo di ottimizzazione del portafoglio partecipativo, in particolare nel business terminalistico e intermodale.

La società chiude il bilancio con una perdita di 15 miliardi, alla quale hanno contribuito i risultati negativi delle società partecipate, che hanno risentito del calo dei traffici derivante dalla crisi della produzione industriale nei settori della siderurgia, chimica, argille, piastrelle, auto e traffici marittimi, settori nei quali le realtà societarie appartenenti al Gruppo FS CARGO sono meglio posizionate.

Nell'ambito del Gruppo le controllate che rappresentano la realtà operativa più significativa sono di seguito esposte:

- **ITALCONTAINER S.p.A.** che si occupa della organizzazione e commercializzazione di traffici di container e di unità di trasporto intermodale. L'esercizio 1999 è stato caratterizzato da un lieve incremento del traffico nazionale, da una riduzione dei volumi di traffico realizzati per conto di Intercontainer – Interfrigo di circa il 15% e da una contrazione dei volumi di traffico internazionale, in seguito alla perdurante situazione di crisi che stanno attraversando i paesi dell'ex URSS. La società chiude con una perdita di 1.983 milioni con un peggioramento di circa 3.000 milioni rispetto all'utile netto conseguito nell'esercizio 1998. Il peggioramento del risultato è da attribuire soprattutto all'incremento dei costi della trazione ferroviaria, recuperato solo in parte attraverso l'aumento dei prezzi praticati alla clientela e dagli oneri per le regolarizzazioni e penali previste dall'Accordo particolare sottoscritto con FS relativi agli esercizi 1997 e 1998 per 1.969 milioni. Per l'esercizio 2000 è previsto un incremento dei volumi di traffico sia interno che internazionale che dovrebbe migliorare sostanzialmente il risultato della gestione rispetto a quello conseguito nel 1999.
- Coerentemente con le linee strategiche di riferimento e, più in generale, con il processo di riassetto del sistema partecipativo di FS CARGO S.p.A., come già accennato, è stato delineato per **OMNIA EXPRESS S.p.A.** un nuovo posizionamento, che all'inizio dell'esercizio 2000 la vede impegnata solo nello svolgimento di trasporti in servizio per conto di FS. In linea con tale orientamento lo scorso 29 dicembre è stato formalizzato, con efficacia dalle ore 24 del 31 dicembre 1999, l'atto di cessione del ramo di attività di logistica integrata, comprensivo del trasporto di autovetture (sistemi dedicati) e dell'attività collettamistica (sistemi multiclienti generici) alla **OMNIA LOGISTICA S.r.l.**, società precedentemente in liquidazione.
- La società **OMNIA EXPRESS S.p.A.** chiude con una perdita di 4.584 milioni, con un miglioramento di 710 milioni rispetto alla perdita conseguita nell'esercizio 1998. Tale risultato è stato influenzato essenzialmente dagli oneri per esodi incentivati e mobilità (5.578 milioni), dai minori introiti derivanti dai servizi resi alla Capogruppo FS in base alla convenzione esistente (6.650 milioni) e dai minori ricavi nei confronti del Provveditorato Generale dello Stato (590 milioni) che ha unilateralmente interrotto il contratto decennale. Tali effetti negativi sul risultato d'esercizio sono stati parzialmente attenuati dalla plusvalenza scaturente dalla cessione del ramo d'azienda a Omnia Logistica S.r.l., come da perizia giurata (4.902 milioni).
- **SERFER S.r.l.** opera principalmente nel settore dei raccordi privati ed in quello della gestione delle manovre, con un ruolo di sviluppo del mercato del trasporto ferroviario, attraverso l'attività di progettazione/costruzione dei raccordi ferroviari e della loro gestione. Nel corso del 1999 sono proseguiti gli interventi previsti dal piano di ristrutturazione finalizzati al rilancio delle attività ed al recupero della sostenibilità economica della società.
Tra gli interventi posti in essere, i più significativi riguardano l'acquisizione del controllo assoluto da parte di FS CARGO S.p.A. sul capitale della società e la chiusura del complesso sistema dei rapporti con le società del gruppo Fintra/Movifer. Nonostante gli interventi strutturali attuati a tutto il 1999, il business della gestione delle manovre si è rilevato ancora in perdita, in quanto sconta gli effetti negativi derivanti dalla precedente gestione e i benefici derivanti dall'azione commerciale di rinegoziazione delle tariffe non sono stati in grado di bilanciare la riduzione del traffico dovuta al peggioramento della congiuntura economica e, quindi, al calo della produzione industriale dei principali clienti della società. La perdita dell'esercizio ammonta a 10.957 milioni, contro 8.077 milioni del 1998. Sulla base delle proiezioni del Piano d'Impresa è previsto che gli interventi

finalizzati al recupero della sostenibilità economica della società possano produrre i loro benefici solo dal 2001.

Settore trasporti alta velocità (TAV S.p.A. e ITALFERR S.p.A.)

La controllata TAV S.p.A., nel corso del 1999, ha proseguito l'attività iniziata negli esercizi precedenti, confermando la volontà di perseguire il programma previsto per l'esercizio in corso e di valorizzare le sinergie di Gruppo e la cooperazione con il sistema finanziario.

Nel corso dell'esercizio l'iter autorizzativo della dorsale Milano-Napoli si è completato con l'inserimento dei tasselli mancanti: il nodo di Firenze, la variante di Corcolle a Roma, gli ultimi 14 chilometri della Roma-Napoli compresa la stazione campana di Afragola, la strada comunale 870 nell'ambito della tratta Bologna-Firenze. Particolarmente significativa è stata l'approvazione da parte della Commissione Trasporti della Camera della risoluzione relativa al quadruplicamento dell'intera tratta Torino-Milano, nel quadro di una progressiva realizzazione di un progetto di rete che interessi tanto la direttrice principale Torino-Milano-Venezia, quanto gli interventi complementari alla stessa.

Come già segnalato nella relazione al bilancio consolidato 1998, in data 4.3.1999 il Nucleo Centrale di Polizia Tributaria della Guardia di Finanza ha notificato un Processo Verbale di Constatazione nel quale si configurano presunte irregolarità amministrative e fiscali su operazioni poste in essere nel periodo dal 1992 al 1996. Tali rilievi sono stati recepiti in successivi avvisi di rettifica ai fini IVA e avvisi di accertamento ai fini delle Imposte Dirette. Sui rilievi stessi sono state effettuate dalla TAV S.p.A. approfondite verifiche il cui confortante esito ha indotto (anche sulla scorta di autorevoli pareri esterni) a non effettuare, salvo che per un marginale aspetto, stanziamenti in bilancio.

La società chiude con una perdita di 428 milioni determinata da partite di natura straordinaria, non legate all'attività tipica, in quanto i costi operativi sono stati interamente coperti dai ricavi derivanti dal valore della produzione e dai proventi finanziari.

La Società ITALFERR S.p.A. ha per oggetto la progettazione e la realizzazione di opere attinenti i sistemi di trasporto sia in Italia che all'estero.

L'attività svolta dalla società consiste, principalmente, nella fornitura di servizi di progettazione, gestione di commesse e supervisione della costruzione fino al pre-esercizio per gli investimenti sia per conto della Capogruppo che di TAV S.p.A.

Nel corso del 1999 sono stati perfezionati, a valere sui contratti in essere, incarichi per complessivi 431 miliardi, di cui 427 miliardi per la Capogruppo e 4 miliardi per la TAV S.p.A., portando il portafoglio ordini al 31.12.1999 ad oltre 2.100 miliardi.

Pur concentrando i suoi sforzi sulla cura degli investimenti FS, ITALFERR S.p.A. ha continuato ad estendere la sua presenza sui mercati terzi, nazionali ed internazionali. Tra i principali incarichi acquisiti in Italia ricordiamo il concorso alla progettazione della Metropolitana di Cagliari, la direzione dei lavori per la Metropolitana di Salerno, alcuni studi di fattibilità per la Regione Molise e la Regione Toscana. All'estero, l'assistenza tecnica per le ferrovie dello Swaziland, il programma di training per le ferrovie del Venezuela e l'assistenza tecnica per le ferrovie dell'Uzbekistan. Inoltre, sempre sul mercato estero, la società, mantenendo la sua connotazione di fornitrice di servizi senza

acquisire partecipazioni in capitale di rischio, ha intrapreso importanti iniziative quali: il collegamento ferroviario tra Buenos Aires e l'aeroporto internazionale di Ezeiza in Argentina, il treno leggero per la città di Gerusalemme in Israele, la metropolitana di Los Teques in Venezuela. Tra le iniziative in corso di promozione è da segnalare quella relativa alla progettazione e costruzione di una linea ad alta velocità in Iran, tra le città di Teheran – Qom – Isfahan.

Come già segnalato nella relazione al bilancio consolidato 1998, nel corso del mese di marzo 1999 il Nucleo Centrale di Polizia Tributaria della Guardia di Finanza ha redatto due Processi Verbali di Constatazione concernenti presunte violazioni in materia di imposte sui redditi e di imposte sul valore aggiunto relativi, rispettivamente, agli esercizi 1992/1997 e 1993/1995. Tali verbali sono stati successivamente trasmessi dalla Guardia di Finanza agli uffici competenti per l'accertamento dei tributi cui le presunte violazioni si riferiscono e delle relative sanzioni. Nei mesi successivi, a fronte dei suddetti verbali, sono stati notificati dall'Ufficio IVA di Roma avvisi di rettifica relativi agli anni 1993 e 1994 e dall'Ufficio delle Imposte dirette avviso di accertamento per IRPEG/ILOR relativi agli esercizi 1992 e 1993. Sulla base della normativa in vigore, e dei pareri legali a suo tempo acquisiti e recentemente confermati, la società ritiene che il rischio di oneri derivante dagli avvisi di accertamento o rettifica ricevuti sia remoto e, pertanto, come per l'esercizio 1998, non è stato effettuato alcun accantonamento al fondo per rischi ed oneri.

Il bilancio dell'esercizio 1999 chiude con un valore della produzione di 264 miliardi e con un utile netto di 5 miliardi. Nel 1999 l'attività prevalente della Società ha continuato ad essere quella per la realizzazione del Sistema Alta Velocità; i valori di produzione sono stati adeguati alla struttura della Società ed i margini delle commesse sono stati più che sufficienti a coprire i costi generali.

Settore Finanziario (FERCREDIT S.p.A.)

La società ha come oggetto sociale l'esercizio dell'attività di factoring, leasing e di credito al consumo nei confronti dei fornitori FS e delle società del Gruppo, nonché l'analisi finanziaria dei fornitori della Capogruppo.

L'esercizio 1999 ha prodotto un risultato netto positivo di 5,2 miliardi (6,2 miliardi nel '98).

Questo risultato è diretta conseguenza di un'attenta politica di gestione iniziata fin dalla metà dell'esercizio 1997, mirata essenzialmente al riposizionamento del portafoglio crediti factoring all'interno del mercato captive del Gruppo FS ed all'aumento della penetrazione in questo segmento, al contenimento dei costi di struttura e all'espansione degli impieghi nel credito al consumo con i dipendenti della Capogruppo.

Perseguendo tale politica, anche per l'esercizio trascorso si è costantemente continuato a limitare gli impieghi, potenzialmente più rischiosi, verso clientela esterna al Gruppo FS, concentrando l'attività di sviluppo quasi esclusivamente verso fornitori della Capogruppo e delle altre società del mondo FS.

Il perseguimento di questa linea si è reso improcrastinabile anche per via dell'entrata in vigore del regime della ponderazione dei rischi esteso dalla Banca d'Italia alle società di factoring.

I risultati di esercizio conseguiti negli ultimi due anni, sostenuti dall'apporto della Capogruppo, che ha deliberato, alla fine dell'esercizio 1998, un aumento del capitale sociale di 15 miliardi di lire,

hanno portato ad un rafforzamento dei mezzi patrimoniali della società, ridotti significativamente dopo la perdita di 4,9 miliardi registrata nel 1997.

Il Patrimonio di vigilanza, calcolato secondo la normativa della Banca d'Italia, è cresciuto da 13,5 miliardi di inizio 1998 a 54,8 miliardi al 31 dicembre 1999. Per effetto di tale incremento, alla stessa data la società raggiungeva un più elevato margine di operatività aziendale: il limite massimo di esposizione globale dei "grandi rischi", calcolato ai sensi della richiamata normativa della Banca d'Italia, risultava, infatti, pari a 438 miliardi di lire a fronte di un totale grandi rischi assunto dalla società pari a 115 miliardi.

Più in dettaglio le principali attività svolte dalla società hanno registrato:

- nel settore del factoring un turnover di 1.603 miliardi di cessioni di credito, con un aumento di oltre il 23% rispetto al turnover realizzato nel precedente esercizio. La società detiene inoltre in portafoglio contratti di cessione di crediti futuri per circa 1.989 miliardi (+13% rispetto al precedente esercizio), che troveranno attuazione nell'esercizio 2000 e seguenti, man mano che i relativi contratti di appalto e/o forniture avranno esecuzione;
- nel settore del leasing la stipulazione di 48 nuovi contratti per un importo totale di circa 15 miliardi, mentre i contratti globalmente operativi a fine esercizio sono 203 per complessivi 107 miliardi. Tale settore si mantiene sostanzialmente sui livelli dello scorso esercizio. Il rallentamento della crescita deriva, peraltro, da una deliberata scelta aziendale, che ha privilegiato i settori del factoring e del consumer credit, dettata sia dalla volontà di selezionare forme di impiego che, tipicamente, presentano una maggiore rischiosità, sia dai limiti più restrittivi posti dalla citata disciplina della Banca d'Italia in materia di concentrazione e ponderazione dei rischi.
- nel settore del credito al consumo la conferma di un elevato tasso di sviluppo. Questa attività, avviata nel 1996, è rivolta ai dipendenti della Capogruppo, nella forma della cessione del quinto dello stipendio, affiancata da ulteriori modalità di intervento che hanno trovato analogo favore presso la clientela. I finanziamenti complessivamente erogati nel corso del 1999 sono stati 2.846 per un importo totale di circa 38,1 miliardi, con un incremento di oltre il 120% rispetto al 1998, mentre i contratti globalmente operativi a fine esercizio sono circa 3.000, per un importo complessivo di oltre 49 miliardi.
- nel settore dell'analisi finanziaria dei fornitori e dei terzi operanti nel Gruppo FS un sensibile incremento. Anche quest'anno sono stati apportati miglioramenti alle procedure informatiche ed è stata ampliata la gamma di interventi mirati alla manutenzione della base dati disponibile. Le valutazioni effettuate nel corso dell'esercizio sono state 1.720 contro le 850 circa del 1998, con un incremento percentuale del 102%.

Settore Immobiliare (Gruppo METROPOLIS)

La società **METROPOLIS S.p.A.**, che si occupa della gestione del patrimonio immobiliare non strumentale di FS, nel corso dell'esercizio 1999 ha continuato a svolgere le attività per conto della Capogruppo, regolate dai vigenti mandati inerenti la Gestione degli Alloggi, la Gestione Commerciale, la Gestione Tecnica e le Dismissioni del patrimonio, nonché le attività di valorizzazione.

Va sottolineato che nel mese di marzo sono stati sottoscritti con la Capogruppo i nuovi mandati per quanto attiene la gestione integrale del patrimonio immobiliare di FS, che si sono formalizzati.

- nel contratto afferente l'alienazione dei beni immobili non strumentali del patrimonio di FS, ivi compresi gli immobili la cui vendita è disciplinata dalla legge 560/93;
- nel mandato di gestione sia del patrimonio immobiliare disponibile che di quello industriale di FS.

L'ampliamento delle attività societarie, in conseguenza del citato accordo negoziale, che ha affidato a Metropolis S.p.A. compiti in precedenza svolti dalla Capogruppo, ha comportato la ridefinizione dell'intero processo produttivo aziendale in aderenza con i nuovi indirizzi strategici del piano di riorganizzazione del settore immobiliare di Gruppo ed in coerenza con la nuova "missione" individuata dalla Capogruppo.

In questo quadro il 1999 ha visto Metropolis S.p.A. avviare a regime, in contemporanea con l'introduzione del sistema amministrativo SAP, un complesso progetto di informatizzazione del proprio processo produttivo di gestione immobiliare (GES), sul quale era tensionata fin dal 1997. Tale sistema, in accordo con la Capogruppo e ad integrazione del sistema SFINGE, dovrà supportare la gestione a ciclo completo del Patrimonio, nonché lo sviluppo di metodologie, procedure e modelli necessari all'acquisizione dei processi di manutenzione e dei servizi connessi al patrimonio che era precedentemente svolto in ambito FS.

Nel corso dell'esercizio la società ha proseguito la propria azione tesa ad acquisire la gestione di patrimoni immobiliari esterni al Gruppo FS, partecipando alle gare per l'aggiudicazione della gestione del patrimonio immobiliare Edilizia Residenziale Pubblica del Comune di Milano e per l'affidamento del servizio di gestione dismissioni del patrimonio del Comune di Salerno.

Per la prima di queste gare non risultano ancora completate le operazioni di aggiudicazione da parte dell'ente; per la seconda, invece, è pervenuta nel marzo 2000 la notizia che l'offerta formulata è risultata vincente.

Il bilancio chiude con un utile netto di 0,35 miliardi.

Fanno capo a Metropolis le seguenti partecipazioni di controllo:

- **METROPARK S.p.A.**, di cui Metropolis S.p.A. ha rilevato nel corso dell'esercizio la partecipazione residuale detenuta da soggetti esterni al Gruppo FS, chiude il bilancio 1999 con un risultato positivo, per la prima volta, di 0,14 miliardi, che dimostra il positivo andamento delle attività della società e contribuisce a confermare il pieno avvio ed il consolidamento del ruolo e della missione assegnata, che ha comportato la trasformazione da società di "gestione dei parcheggi" a società di "sviluppo e promozione dei parcheggi"; così che, nel futuro tutte le aree che saranno adibite a parcheggio saranno gestite da Metropark S.p.A. indirettamente, attraverso contratti di servizio e/o attraverso contratti di affitto di rami di azienda con terzi.
- **ROMADUEMILA S.p.A.** nel corso dell'esercizio 1999 ha portato avanti gli incarichi ad essa affidati dalla Capogruppo, contenuti nell'Accordo Quadro sottoscritto il 29 agosto 1997 ed integrato da specifici atti attuativi, riguardanti la Valorizzazione del patrimonio immobiliare non strumentale di FS ubicato nel comune di Roma relativi ai progetti delle Stazioni di San Pietro e della Stazione Tiburtina, di cui sono già stati ad oggi approvati i rispettivi Piani per l'assetto delle Aree, e ai progetti delle Stazioni di Ostiense, Quattro Venti e Trastevere. L'incarico di impostazione e coordinamento della comunicazione e rapporti con gli Enti Locali svolto dal settembre 1997 si è risolto consensualmente nel dicembre 1999. Il bilancio ha fatto registrare una

perdita di 0,2 miliardi, significativamente inferiore a quella dell'anno precedente di 1,4 miliardi. Il miglioramento è stato ottenuto grazie al contenimento dei costi e alla realizzazione di un utile netto complessivo sulle citate commesse.

- **GRANDI STAZIONI S.p.A.** (già Termini S.p.A), costituita nel 1996, ha per oggetto la gestione, la riqualificazione e la valorizzazione di complessi di stazioni e infrastrutture nodali di trasporto, anche attraverso lo studio, la promozione e l'attuazione di interventi destinati al miglioramento funzionale e alla diversificazione. Nell'esercizio 1999 si è data concreta realizzazione al Programma Grandi Stazioni avviato per l'individuazione di un gestore unico dei complessi immobiliari delle stazioni che, per gli elevati flussi e le notevoli superfici disponibili, consentono significative opportunità di profitto, con l'obiettivo della massimizzazione della loro redditività e dell'innalzamento dello standard dei servizi.

I fatti di rilievo che hanno caratterizzato la gestione 1999 sono:

- a sottoscrizione, in data 26 aprile 1999, del contratto con la Capogruppo, che ha definito il percorso di affidamento della gestione integrata dei complessi immobiliari delle principali stazioni ferroviarie;
- la prosecuzione della procedura di selezione del partner esterno, conclusasi il 1° febbraio 2000, come più ampiamente illustrato in altri paragrafi della presente relazione, con l'aggiudicazione da parte di "SCHEMA VENTQUATTRO" del 40% del capitale sociale della società. La procedura di selezione ha suscitato un forte interesse da parte degli operatori sia in ambito nazionale che internazionale. Le iniziali manifestazioni di interesse sono state circa 40. Attraverso fasi successive di selezione, sono state individuate 3 offerte considerate le migliori in relazione sia alla qualità dei progetti presentati, sia al valore attribuito al capitale economico della società Grandi Stazioni ed agli investimenti associati. I raggruppamenti selezionati hanno successivamente presentato le offerte definitive e vincolanti, tra le quali quella inviata dalla società "SCHEMA VENTQUATTRO" è stata giudicata la migliore, sulla base di criteri esclusivamente finanziari.
- la realizzazione di una serie di interventi di ristrutturazione e valorizzazione della stazione Roma Termini, rientranti nel piano per il Giubileo che l'Ufficio per Roma Capitale presso la presidenza del Consiglio dei Ministri ha deliberato in data 14.7.1998 con finanziamento a totale carico dello Stato;
- la realizzazione di un centro di accoglienza presso la stazione San Pietro, i cui lavori sono stati interamente finanziati con mezzi propri;
- l'estensione, sulla base delle esperienze acquisite sul complesso Roma Termini, alle altre principali stazioni, con particolare riguardo ai complessi di Venezia S. Lucia, Verona e Napoli.

Il bilancio d'esercizio ha fatto registrare un risultato positivo di 3,6 miliardi, rispetto ad un utile netto di 1,03 miliardi dell'esercizio precedente, dovuto essenzialmente al miglioramento della gestione caratteristica.

Settore Agenzie Viaggio (PASSAGGI S.p.A.)

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

La società è nata a seguito della revoca dello stato di liquidazione e contemporanea trasformazione della società Nuova Logistica S.r.l. avvenuta il 27 gennaio 1999. Ha iniziato a svolgere l'attività il 1° maggio 1999 a seguito della stipula, in data 31 marzo 1999, del contratto d'affitto di ramo d'azienda con la società SAP S.r.l. in liquidazione. Al 31 dicembre la società ha registrato una perdita di 776 milioni. Il risultato si riferisce a soli otto mesi di esercizio e non può essere considerato significativo a causa delle particolari condizioni operative che hanno caratterizzato l'avvio dell'attività. I risultati dei primi mesi del 2000 sono incoraggianti con un aumento medio del fatturato del 30% per cui, nel corso del predetto esercizio, superata la fase di start-up, si potranno valutare in concreto i risultati di gestione, anche in considerazione del piano di apertura di nuove agenzie di stazione.

Margine del valore della produzione

Il risultato economico di Gruppo dell'esercizio 1999 è, sotto il profilo della gestione caratteristica, riassumibile nelle seguenti cifre aggregate:

(in miliardi di lire)		
Descrizione	1999	1998
Valore della produzione	15.308	16.072
Costo del personale	(9.180)	(9.295)
Altri costi della produzione prima degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione	(4.356)	(4.187)
Margine del valore della produzione prima degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione	1.772	2.590
Ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione	(4.457)	(4.625)
Margine del valore della produzione	(2.685)	(2.035)