

A.2 - VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione evidenzia un decremento di 764 miliardi rispetto al 1998 ed è dettagliato come segue:

(in miliardi di lire)		
Descrizione	1999	1998
Prodotti del traffico viaggiatori		
- Clientela ordinaria	3.729	3.575
- Contratto di servizio pubblico con Enti pubblici territoriali	13	14
Totale viaggiatori	3.742	3.589
Prodotti del traffico merci e poste	1.354	1.474
Contratto di servizio pubblico con lo Stato	2.927	2.924
Totale prodotti del traffico	8.023	7.987
Prestazioni a terzi, vendite ed altri	635	568
Variazione lavori in corso su ordinazione	49	(3)
Incremento immobilizzazioni per lavori interni	1.515	1.262
Altri ricavi e proventi		
- Contributi in conto esercizio	3.012	3.489
- Utilizzo Fondo ristrutturazione (L.448/98)	1.886	1.743
- Altri ricavi e proventi	188	1.026
Totale altri ricavi e proventi	5.086	6.258
Totale valore della produzione	15.308	16.072

Come appare dalla tabella sopra riportata, alla sfavorevole dinamica del totale del Valore della Produzione, rispetto all'esercizio 1998, riconducibile essenzialmente alla Capogruppo, hanno contribuito i minori interventi dello Stato derivanti dai Contratti di Servizio Pubblico e di Programma, i minori ricavi nel trasporto delle merci, nonché la forte contrazione della posta "altri ricavi e proventi", che nell'esercizio 1998 includeva 720 miliardi per la concessione alla Società Infostrada del diritto di passaggio sul sedime ferroviario per la realizzazione di una rete di telecomunicazioni in fibre ottiche. Tale andamento sfavorevole è stato parzialmente compensato: dal maggiore utilizzo rispetto al 1998 del Fondo di Ristrutturazione costituito ai sensi dell'art. 43 punto 5 della legge 23.12.1998 n.448 "Misure di Finanza Pubblica per la stabilizzazione e lo sviluppo"; dall'aumento verificatosi nel comparto dei ricavi tipici relativamente all'attività di trasporto dei passeggeri; dall'incremento nella posta "altri ricavi delle vendite e delle prestazioni".

Nell'esercizio 1999, l'utilizzo del Fondo di ristrutturazione è stato pari a 1.886 miliardi per la copertura degli oneri di ammortamento del "Gestore dell'infrastruttura".

A.3 - COSTI DELLA PRODUZIONE

L'ammontare complessivo dei costi della produzione, che presentano una contrazione di 114 miliardi, rispetto all'esercizio trascorso, risulta così articolato:

(in miliardi di lire)		
Descrizione	1999	1998
Materie prime, sussidiarie, di consumo ecc..	1.377	1.317
Servizi	2.780	2.570
Godimento beni di terzi	226	261
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(27)	39
Totale altri costi della produzione prima degli ammortamenti, svalutazioni ed altri	4.356	4.187
Personale	9.180	9.295
Ammortamenti e svalutazioni	3.851	3.818
Accantonamenti	379	471
Altri accantonamenti	19	130
Oneri diversi di gestione	208	206
Totale costi della produzione	17.993	18.107

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

Sono compresi in questa voce l'acquisto di materiali per i consumi, per le esigenze di manutenzione e per gli investimenti nonché le spese sostenute per l'energia elettrica per la trazione e per l'illuminazione e forza motrice.

Il totale relativo a questo comparto ha evidenziato un incremento nei costi di 60 miliardi rispetto all'esercizio precedente attestandosi a 1.377 miliardi contro i 1.317 miliardi dell'esercizio 1998. Tale aumento sconta la diminuzione verificatasi a seguito dell'uscita dal Gruppo delle società Metrotipo S.p.A. e PRM Industriale S.p.A.

L'incremento registrato in tale settore, riconducibile essenzialmente alla Capogruppo, è dovuto all'effetto differenziale tra i maggiori costi sopportati sia nell'acquisto di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci - le quali hanno risentito oltre che dell'aumento dei prezzi per effetto dell'inflazione anche dell'aumento dei volumi della produzione -, sia di illuminazione e forza motrice a fronte di minori spese sostenute per l'approvvigionamento di energia elettrica per la trazione dei treni, dovute, da un lato, ad una efficiente gestione della rete elettrica in alta tensione e dall'altro alla riduzione del traffico.

E' da sottolineare inoltre che nell'anno 1999, la Capogruppo ha profuso un grande impegno per arginare le azioni politiche ed istituzionali che stanno minacciando di portare, in tempi brevi, ad una rivoluzione delle tariffe elettriche di FS, onde contenere l'aumento dei costi, facendo valere le particolari ragioni di FS sulla pregressa cessione gratuita delle centrali elettriche, sulla gestione strategica della rete e sulla specificità del servizio.

Servizi

Nel comparto in esame si è registrato, rispetto all'esercizio 1998, un incremento complessivo di 210 miliardi.

Tale aumento ha interessato principalmente i settori relativi a: servizi appaltati (di pulizia, servizi sostitutivi, trasporti ecc.), personale in prestito, utenze, servizi informatici, pubblicità e marketing, prestazioni del genio ferrovieri, mense e ticket. A fronte di tali aumenti sono per contro diminuiti i costi per manutenzioni e riparazioni, consulenze e prestazioni professionali, concorsi e compensi ad altre ferrovie, provvigioni e istruzione professionale.

Personale

Il costo del personale è passato dai 9.295 miliardi del 1998 ai 9.180 miliardi dell'esercizio 1999 con una diminuzione di 115 miliardi.

Tale minor costo, riconducibile principalmente alla Capogruppo, è imputabile essenzialmente alla riduzione degli organici.

Nel corso dell'esercizio è stato confermato il blocco del turnover mentre si è proceduto alle sole assunzioni scaturite da obblighi legislativi (contratti di formazione lavoro, contratti a termine) od a seguito di contenzioso giudiziario.

Inoltre nel 1999 è proseguito il ricorso a processi di riqualificazione del personale in vari settori aziendali con l'obiettivo di aumentare la flessibilità di utilizzo delle risorse perseguendo politiche di adeguamenti qualitativi e aumenti di professionalità. Nel corso dell'esercizio si sono tenute in totale 322.000 giornate di corsi di formazione, di cui 7.000 giornate per i dirigenti, 15.000 per i quadri e 300.000 per il personale di I - IV area.

Dopo la battuta di arresto registrata nel 1998, nel 1999 la produttività del lavoro, pari a 567 mila Unità di Traffico per addetto, è ritornata a crescere (+ 2,2%), recuperando completamente la precedente flessione dell'1,1%. Significativo comunque resta il trend evolutivo di questa variabile, che dal 1990 ad oggi, è cresciuta di circa il 75% riducendo così il divario rispetto ai livelli di produttività del lavoro delle principali reti europee.

Nel maggio del 1999, in linea con le indicazioni contenute nella Direttiva Governativa del 18 marzo 1999, è stato portato a compimento il processo di riorganizzazione della Capogruppo, iniziato nel luglio 1998, con l'istituzione della Divisione Infrastruttura. E' stata così realizzata una struttura di tipo divisionale che ha permesso di identificare precise aree di business e, al contempo, di assicurare a ciascuna Divisione il controllo diretto di tutte le leve fondamentali per la gestione delle proprie aree di attività.

In tale contesto, le Relazioni Industriali si sono incentrate sulle azioni da adottare per la soluzione delle problematiche organizzative e gestionali scaturite dal processo di "divisionalizzazione". Sono state quindi definite le nuove strutture organizzative, le logiche produttivo-commerciali e la conseguente attribuzione degli impianti alle singole Divisioni, che sono state recepite negli accordi sottoscritti il 13 ottobre con le Organizzazioni Sindacali.

Il 23.11.1999 la Capogruppo e le Organizzazioni Sindacali, alla presenza del Ministro dei Trasporti e del Ministro del Tesoro, hanno sottoscritto un accordo quadro sui piani industriali e sulle modalità di definizione del nuovo contratto delle attività ferroviarie che sostituirà il CCNL del personale FS S.p.A., scaduto il 31.12.1999. Il nuovo CCNL delle attività ferroviarie, rivolto in prospettiva alla pluralità di aziende che operano nel settore ferroviario, decorrerà dall'1.1.2000 e scadrà il 31.12.2003.

Tale intesa, che ha complessivamente recepito le indicazioni contenute nella già citata Direttiva Governativa del 18.3.1998, consentirà di proseguire nel percorso di riequilibrio e di sviluppo, le cui premesse essenziali sono rappresentate dal programma di risanamento e dal nuovo assetto societario.

Nel quadro delle prospettive di risanamento, è stato concordato che il nuovo contratto collettivo di lavoro realizzi un ridimensionamento del costo di lavoro unitario tale da consentire al Gruppo FS la rimozione di squilibri penalizzanti rispetto alla concorrenza.

A.4 - GESTIONE FINANZIARIA

Com'è noto la legge 23/12/1996 n. 662 (finanziaria 1997), ha a suo tempo sancito l'assunzione da parte dello Stato di tutto il debito della Capogruppo con garanzia e oneri a carico dello Stato in essere al 31.12.1996.

In data 21.3.1997 il Ministero del Tesoro ha provveduto ad emanare il decreto che stabilisce, in attuazione dell'art.2 comma 12 della citata legge, le modalità per l'ammortamento del debito e per l'accensione dei mutui da contrarre in futuro.

La gestione del debito in questione, affidata a FS, è regolata da apposito mandato gratuito, stipulato tra FS e il Ministero del Tesoro, a gestire detto debito in nome, nell'interesse e per conto del Ministero del Tesoro. La scadenza del mandato è prevista per il 31.12.2000.

Il debito residuo per prestiti assunti dallo Stato ai sensi della menzionata legge n. 662/96, al 31.12.1999 ammontava, ai cambi di fine anno, a L. 25.668.233.216.567.

L'espletamento del mandato suddetto, nel corso dell'esercizio 1999, ha consentito la rinegoziazione, a condizioni più vantaggiose, di 4 prestiti per complessivi 182 milioni di Fr.Sv.

Per quanto riguarda l'indebitamento a medio e lungo termine della società, al 31.12.1999 questi era pari a L. 247.831.872.054. Gli interessi passivi maturati nell'esercizio sull'indebitamento autonomo di FS, a medio e lungo termine sono ammontati a L. 32.988.904.009, di cui L.

11.932.390.106 relativi all'indebitamento a carico di FS per i soli interessi ed a carico dello Stato in linea capitale.

A.5 - INVESTIMENTI ED OPERE CONSEGNATE NELL'ESERCIZIO 1999

Anche la politica degli investimenti, nel corso del 1999, è strutturalmente riconducibile alla Capogruppo, le cui linee di intervento vengono nel seguito esplicitate.

L'ammontare complessivo degli investimenti tecnici nel 1999 è stato pari a 5.089 miliardi includendo, tra questi, 236 miliardi di finanziamenti alla TAV S.p.A. per i lavori sulle tratte di Alta Velocità.

Per quanto riguarda l'attuazione degli interventi, si segnala che nel corso dell'anno 1999 sono stati realizzati, con riflessi positivi sull'aumento dell'efficienza e della disponibilità delle infrastrutture, i seguenti interventi di ammodernamento e potenziamento:

1) APERTURA LINEE:

34 km. di nuove linee (Passante Torinese, Passante Milanese, Genova Voltri Mare - Borzoli e S.Stefano-Arcola).

2) POTENZIAMENTO DELLE LINEE ESISTENTI:

- 51 Km. di raddoppi;
- 40 Km. di varianti tracciate;
- elettrificazioni, per un totale di 203 Km. di linee, di cui circa 80 della linea Mantova - Nogara-Monteselice e circa 80 della linea Roma-Viterbo.

3) ADEGUAMENTI TECNOLOGICI DI LINEA:

- è stato attivato il Sistema di esercizio con CTC/DCO su 239 km di linea, di cui circa 60 relativi al completamento della Civitanova-Fabriano;
- è stato attivato blocco conta-sassi su 452 km di linea, di cui circa 60 della Civitanova - Fabriano, circa 30 sulla Venezia-Trieste e circa 20 sulla Canello-Benevento;
- è stato attivato blocco automatico su 168 km di linea, di cui circa 70 sulla Roma-Genova, 30 sulla Venezia-Tarvisio, e circa 20 sulla Verona-Brennero;
- è stata realizzata la banalizzazione di 186 km di linea;
- è stata realizzata l'attivazione della ripetizione dei segnali in macchina su 167 km di linea già attrezzata con Blocco Automatico.

4) ADEGUAMENTI TECNOLOGICI DI STAZIONE:

- n. 37 nuovi ACEI;
- n. 13 sostituzioni ACEI esistenti.

5) SOPPRESSIONE E AUTOMAZIONE PASSAGGI A LIVELLO E POSTI DI GUARDIA:

- n. 138 PL soppressi;
- n. 52 PL automatizzati;
- n. 29 PG eliminati.

Inoltre sono stati realizzati:

- completamento dei lavori ed entrata in esercizio di n. 44 CTA (Centrali Telefoniche Automatiche) in varie località dei Compartimenti di Venezia, Verona, Trieste e Palermo e realizzazione di opere complementari di adeguamento; sono stati eseguiti inoltre lavori di risanamento ed adeguamento di impianti di telecomando TE obsoleti, tradizionali e computerizzati, onde prevenire malfunzionamenti connessi al cambiamento di data Y2K;
- progetto esecutivo del nuovo scalo merci di Trento; relazione geologico tecnica, analisi di stabilità delle opere di terra, analisi delle interazioni terreno/struttura delle fondazioni dei fabbricati;
- supporto specialistico alle unità compartimentali per la costruzione in officina ed il collaudo dei materiali delle nuove travate metalliche;
- revisione di tariffe suppletive ed aggiuntive e monitoraggio livelli prezzi;
- programmazione per la sostituzione delle travate metalliche dei ponti costruiti antecedentemente al 1925;
- esame progetti con tecnologie innovative (spalle prefabbricate);
- monitoraggio delle fondazioni di pile in alveo;
- studi e ricerche per l'individuazione di un sistema migliorativo per la realizzazione dei sottopassaggi della sede ferroviaria. Nell'ambito del "mantenimento in efficienza" sono stati effettuati investimenti per 1.358 milioni, mentre non si sono avute dismissioni.

Inoltre i rotabili messi in esercizio nel 1999 sono risultati i seguenti:

- n° 29 locomotive E 402 B 2^a Generazione;
- n° 19 locomotive E 412;
- n° 3 locomotive E 464;
- n° 47 carrozze tipo UIC - Z1 "B";
- n° 32 TAF (Treno Alta Frequentazione);
- n° 206 carri di vario tipo.

per un valore complessivo di circa 881 miliardi.

A.6 - AUMENTI DI CAPITALE SOCIALE

Al 31.12.1998 il capitale sociale sottoscritto e versato della società FS ammontava a L. 61.585.892.391.000.

Il 14 giugno 1999 sono state tenute due assemblee, una ordinaria ed una straordinaria; quest'ultima ha deliberato, tra l'altro, la riduzione del capitale sociale per un importo di L. 32.390.028.964.000 per portare il Fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 fino all'importo di L. 50.416.764.047.316. Per effetto di tale operazione - per un dettaglio più completo sulle decisioni formalizzate nelle due delibere assembleari tenutesi entrambi il 14.6.1999, si rimanda al commento inserito in Nota Integrativa alla voce Patrimonio Netto - alla data del 30.6.1999 il capitale sociale della società FS risultava pari a L. 29.195.863.427.000.

La legge 23.12.1998 n.449 (finanziaria 99) ha sancito in 7.400 miliardi per l'esercizio 1999 l'apporto dello Stato all'aumento del capitale sociale dell'impresa delle Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie. Nel corso dei primi otto mesi dell'esercizio 1999 il Ministero del Tesoro ha effettuato una serie di versamenti pari ai 7.400 miliardi, così come decisi dalla legge finanziaria 1999, e tali versamenti sono stati appostati - in attesa delle prescritte delibere assembleari - come "Versamenti in conto futuri aumenti di capitale".

L'Assemblea Straordinaria dei Soci con delibera del 21 dicembre 1999 ha deliberato l'aumento del capitale sociale per complessive 7.400 miliardi mediante l'emissione di n. 7.400.000.000 azioni ordinarie del valore nominale unitario di L. 1.000, riservate in sottoscrizione al Ministero del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica in relazione ai versamenti effettuati nell'esercizio. Per effetto di tale operazione, il capitale sociale FS al 31.12.1999 risulta fissato in L. 36.595.863.427.000.

B) INFORMAZIONI DI CARATTERE PARTICOLARE

B.1 - ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Nel 1999 sono proseguite da parte dell'Istituto Sperimentale della Capogruppo le attività di certificazione della qualità, di sperimentazione, di consulenza e di emanazione di norme per la caratterizzazione dei materiali e la soluzione di particolari problematiche inerenti alla gestione dell'esercizio ferroviario, prospettate dalle diverse strutture della Società, nonché di quelle più generali dei trasporti su richiesta di privati.

Tra le attività di maggiore interesse, una nota particolare meritano quelle qui di seguito riportate.

Indagini e sperimentazione su materiali ed infrastrutture

Sono proseguite le prove, i controlli, gli studi e le sperimentazioni relative a tutte le componenti dell'impianto ferroviario oltre naturalmente alle omologazioni di materiali e di prodotti nonché ad alcune sperimentazioni di ottica e di segnalazione luminosa.

In particolare sono da segnalare :

- analisi, prove e sperimentazioni su materiali metallici, prodotti vernicianti, rivestimenti protettivi, detergenti, tessuti, prodotti cartotecnici e in pelle, oli e combustibili nonché prodotti merceologici vari;
- progetto cicli di verniciatura innovativi per travate metalliche. Dopo le attività analitiche per la verifica e l'omologazione dei prodotti proposti da varie ditte e l'elaborazione di specifiche tecniche di fornitura, l'Istituto sta proseguendo la sperimentazione con prove pratiche di verniciatura di elementi metallici sia con cicli manutentativi sia con cicli destinati a strutture metalliche nuove;
- omologazione di componenti strutturali per l'esercizio ferroviario AV (traverse, traversoni, attacchi, ecc.);
- prove di simulazione, di fatica e dinamiche su componenti ferroviari considerati critici per l'esercizio;
- failure analysis di componenti ferroviari critici per l'esercizio (ruote, molle di sospensione, bielle, navi traghetto, dischi freno, ecc.);
- assistenza tecnica per la linea Firenze-Bologna AV per la qualità dei calcestruzzi; studio e verifica delle caratteristiche fisico-meccaniche degli aggregati dei calcestruzzi;
- linea AV Roma-Napoli. Consulenza sulle problematiche di monitoraggio strutturale permanente, controlli sui pali di fondazione, controlli strutturali sulla galleria artificiale GA33 e controlli di stabilità dei pendii adiacenti. Controlli di idoneità del ballast.

Per quanto riguarda infine l'attività di ottica ed illuministica, oltre alle consuete prove di collaudo di lampade da segnalamento e di apparati di illuminazione, sono state eseguite numerose

indagini su materiali retroriflettenti. Allo scopo è stato utilizzato il nuovo apparecchio retroriflettometro "RETRO 2000" che consentirà l'esecuzione anche di prove di omologazione su pellicole e materiali in uso per il segnalamento, su targhe di stazione e su indumenti di sicurezza del personale che opera in tale settore.

Ambiente ed inquinamento

Nel corso del 1999 l'attività è stata prevalentemente incentrata su problematiche relative all'igiene degli ambienti di lavoro. Sono state effettuate indagini per accertare l'entità delle emissioni di radiazioni non ionizzanti generate da videoterminali e da altri apparati elettrici presenti nelle biglietterie di alcune stazioni FS. In particolare sono state eseguite misurazioni su un totale di circa cento postazioni di lavoro nelle stazioni del Lazio, tra cui Roma Termini, Roma Tiburtina e la stazione di Bologna.

Nell'ambito del settore dell'acustica e della fonometria, la pubblicazione nella G.U. del 4.1.1999 del D.P.R. in materia di inquinamento acustico derivante dal traffico ferroviario, ha comportato la necessità di eseguire numerose indagini fonometriche sia per normali controlli sia a seguito di proteste o lamentele dei cittadini che, in alcuni casi, hanno dato luogo a contenziosi legali.

Su incarico di ITALFERR S.p.A., sono iniziati e poi conclusi nel 1999, sia il progetto sia l'attività nel campo del monitoraggio acustico nella fase "ante operam" relativo all'attraversamento urbano AV del nodo di Bologna. Le indagini hanno riguardato un totale di circa 20 punti di misurazione sottoposti a campionamento continuo nell'arco dell'intera settimana. Il sistema di acquisizione dei dati, progettato e realizzato dall'Istituto Sperimentale, ha consentito di ottenere una rete di monitoraggio formata da 12 centraline di misurazione collegate con un computer centrale via modem e con un sistema di telefonia GSM.

Anche se non strettamente attinenti al settore della fonometria, sono state eseguite indagini volte a determinare le sollecitazioni indotte dall'onda di pressione generata dal transito dei treni AV sul personale che opera lungo la linea. Le misurazioni, eseguite in collaborazione con tecnici delle ferrovie francesi, sono avvenute, per evidenti motivi di sicurezza, su un manichino antropomorfo posto a varie distanze dal binario e con treni ETR 500 in transito fino alla velocità di 275 km/h.

Inoltre nel 1999 è stata effettuata la ricerca e la determinazione di sostanze inquinanti in insiemi contaminati per quanto attiene la sicurezza sul lavoro nell'impiego di prodotti pericolosi, la bonifica dei suoli contaminati, la caratterizzazione di rifiuti (caratterizzazione di prodotti frenanti, per quanto attiene il prodotto fibroso, e di prodotti e manufatti contenenti amianto, determinazione dei policlorobifenili in oli dielettrici ed in rifiuti, principi attivi nei diserbanti, ecc.).

Sicurezza e trasporto materiali pericolosi e radioprotezione

Nel 1999 l'attività "Normazione di sicurezza e trasporto materiali pericolosi" ha proseguito il lavoro riguardante il trasporto di merci pericolose sia per ferrovia che con altre modalità di trasporto, relativamente ai regolamenti, alla consulenza, ed all'omologazione degli imballaggi. Una attiva partecipazione si è avuta nei Gruppi e Commissioni Nazionali ed Internazionali che hanno affrontato diverse tematiche sul trasporto di merci pericolose.

Allo stesso tempo sono proseguiti i corsi di formazione per l'aggiornamento professionale degli operatori addetti in tale settore.

Qui di seguito si riportano le attività di particolare rilievo svolte nell'anno:

- elaborazione delle procedure applicative del Decreto del Ministero dell'Ambiente del 20.10.1999 sull'impianto pilota di Bologna Interporto per le merci pericolose;
- definizione dei riferimenti tecnici necessari per la concreta realizzazione delle misure di sicurezza previste nelle diverse tipologie di scali merci terminali (SMT: raccordati, carrellati ed intermodali), previsti dal D.M. Ambiente del 20.10.1999. Tale elaborazione è partita da dati primari di input, quali l'elenco delle merci pericolose censite in loco e dai dati relativi alle tipologie di anomalie verificatesi nell'ultimo quinquennio nello scalo in esame. Il lavoro ottenuto è stato quindi presentato, sotto forma di programma computerizzato, denominato INFORISK, che fornisce in modo interattivo le necessarie risposte, nella logica delle misure previste per gli SMT. Lo stesso programma fornisce, oltre a tutti gli altri dati di routine, una scheda di emergenza dalla quale è possibile accedere alle valutazioni di sicurezza per le sostanze prendendo a riferimento materie-chiave; viene fornita inoltre, in modo chiaro ed immediato, l'informazione sul mezzo più idoneo con il quale aggredire eventuali spandimenti con o senza sviluppo di incendio;
- consulenza specialistica full-time (reperibilità 24h/24h) alla Sala Operativa della struttura Circolazione Treni della Divisione Infrastruttura in merito ad eventuali incidenti ferroviari coinvolgenti merci pericolose;
- predisposizione nel Gruppo di Sintesi merci Pericolose dell'UIC di una guida per la concessione dei piani di emergenza negli scali ferroviari di smistamento. Il documento è scaturito dalle esigenze della Commissione Europea di redigere un rapporto sulla situazione esistente nei settori esclusi dalla Direttiva 96/82/CE detta Seveso II; pertanto l'elaborato ha avuto lo scopo di assicurare la base per un approccio comune a livello europeo e di fornire delle raccomandazioni per affrontare l'emergenza nei diversi scali ferroviari.

B.2 - FATTI DI RILIEVO AVVENUTI NEL CORSO DELL'ESERCIZIO 1999

Oltre a quanto già evidenziato nelle singole realtà aziendali rientranti nell'area di consolidamento, vengono di seguito riportati, relativamente alla Capogruppo, i seguenti fatti di rilievo manifestatisi nel 1999.

B.2.1. — Alla fine del mese di gennaio 1999 è entrato in funzione SFINGE (Sistema Finanziario Gestionale Economico), il nuovo supporto informatico che darà un contributo determinante per seguire

costantemente l'andamento economico dell'Azienda e, di conseguenza, rendere omogenee, sinergiche e rapide tutte le decisioni necessarie per accelerare il processo di risanamento e sviluppo delle ferrovie.

Dotato di quasi duemila computer collegati in rete, SFINGE raccoglierà in tempo reale tutti i dati amministrativi e finanziari della Capogruppo: costi, ricavi, investimenti, margini economici e flussi di cassa. Per la definizione di questo nuovo progetto è stato necessario un investimento di circa 48 miliardi e due anni di lavoro.

Il nuovo sistema sarà anche essenziale per realizzare i processi di divisionalizzazione e di societizzazione in corso: le singole divisioni avranno infatti attribuzioni certe di mezzi, risorse ed obiettivi per agire, responsabilità gestionali e la necessaria autonomia.

B.2.2. — L'Amministratore Delegato della Capogruppo e il Ministro dei Trasporti e Navigazione il 19.2.1999 hanno sottoscritto un accordo preliminare all'Addendum n. 2 al contratto di Programma 1994-2000, regolante l'utilizzo di 3.600 miliardi delle maggiori risorse per investimenti apportate al Capitale Sociale per 12.800 miliardi.

Gli interventi oggetto dell'atto negoziale devono essere realizzati nel triennio 1998-2000 e rientrano nel programma di mantenimento in efficienza della rete, degli impianti e dei mezzi rotabili della Capogruppo volti a garantire la sicurezza e la regolarità dell'esercizio ferroviario.

Ne consegue che gli investimenti concordati con lo Stato in relazione al contratto di Programma 1994-2000 complessivamente aumentano da 62.386 miliardi a 65.986 miliardi.

B.2.3. — Con D.P.R. 16.3.1999 n.146 è stato emanato il Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e della direttiva 95/19/CE, relativa alla ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria ed alla riscossione di diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura.

In particolare nel provvedimento risultano disciplinati:

- i requisiti di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria;
- la licenza, i requisiti per il suo rilascio e la sua validità;
- il certificato di sicurezza;
- i criteri di ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria;
- la richiesta e l'assegnazione di capacità, nonché il riesame delle determinazioni del gestore dell'infrastruttura ferroviaria.

B.2.4. — Il 16.3.1999 il Presidente del Consiglio dei Ministri ha emanato una Direttiva finalizzata ad accelerare il processo di risanamento delle Ferrovie dello Stato e il rilancio del servizio ferroviario, tenuto conto anche della progressiva liberalizzazione del settore in ambito comunitario. Il provvedimento dà tempo due mesi alla Capogruppo per predisporre un Piano d'Impresa relativo agli anni 1999/2003 contenente le azioni e i piani necessari a tali finalità tenendo conto dei seguenti obiettivi generali.

- 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 rivisitazione da parte del Consiglio di Amministrazione il 12.4.2000.

B.2.5. — In data 7.5.1999 con Ordine di Servizio Organizzativo nn. 141-142-143-144, dell'Amministratore Delegato della Capogruppo, 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.2.6. — 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 50.416 miliardi a valere sul patrimonio netto, stabilendo altresì le modalità di impiego del fondo stesso e subordinandone gli utilizzi futuri previa autorizzazione dell'Assemblea.

B.2.7. — Il 4 ottobre 1999, in occasione della "Giornata del Ferroviere", nella sede del Museo ferroviario di Pietrarsa, la Capogruppo ha celebrato i 160 anni di storia.

In tale circostanza c'è stata anche la presentazione ufficiale della "Carta Valori" 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 delle ferrovie alle prospettive dell'ammodernamento e della crescita futura.

B.2.8. — Il giorno 11 ottobre 1999 è stata introdotta alla Stazione Termini di Roma la nuova plancia di comando elettronico per l'attivazione degli 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 (contro i 600 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.2.9. — 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, come più ampiamente illustrato al punto B.3.6, le due aziende ferroviarie hanno firmato l'atto che prevede il conferimento ad una società a capitale paritetico dei due rami d'azienda.

B.2.10. — Il 15.11.1999 il CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) ha deciso il rincaro delle tariffe ferroviarie a partire dal 15.1.2000. 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 Capogruppo risulta tra i primi posti in Europa.

B.2.11. — Il 23.11.1999 è stato siglato un accordo tra Governo, FS e Sindacati per il risanamento e lo sviluppo della Capogruppo 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 contenuti 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 I.T.F. 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 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 Capogruppo, facendo propria la proposta sindacale, hanno condiviso la costruzione di un nuovo CCNL, scaduto il 31.12.1999, 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.2.12. – 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 ad FS per i servizi offerti in relazione al Contratto di Servizio Pubblico e al Contratto di Programma.

B.2.13. – 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 medesima legge 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.2.14. – 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.2.15. – ANNO 2000

La Capogruppo, nella consapevolezza dei potenziali problemi legati all'Anno 2000, ha 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 anormalità 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, la Capogruppo ha 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.2.16. – Introduzione della Moneta Unica Europea

L'ammissione dell'Italia tra i Paesi-In, che hanno adottato la moneta unica europea dal 1.1.1999, 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" dall'1.1.1999 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.

La Capogruppo, fin dal mese di maggio 1998, ha 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.2.17. — Giubileo 2000

Il compito della Capogruppo, 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 la Capogruppo sta 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, la Capogruppo ha 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 Capogruppo sta lavorando e perfezionando per rispettare tutti gli importanti impegni del Giubileo dell'anno 2000.

La Capogruppo 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.2.18. — 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, alla Capogruppo 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