

Traffico merci

Per quanto riguarda questo settore, i dati mostrano un'ottima performance con una crescita sia delle tonnellate (+10,5%), che delle tonnellate-km (+8,2%). A trascinare lo sviluppo del traffico merci è stato ancora una volta il traffico combinato che è aumentato, in tonnellate, del 13,1%.

La performance del traffico merci appare ancora più significativa se rapportata a quella rilevata dall'AISCAT per i veicoli-km pesanti su autostrada (+5,5% nei primi cinque mesi dell'anno).

Il sensibile aumento del traffico merci per ferrovia assume particolare rilevanza in quanto realizzato con un volume di produzione di treni-km più basso dell'8,5% rispetto allo stesso periodo del 1999.

Anche nei confronti con le reti estere i dati conseguiti evidenziano che lo sviluppo del traffico merci FS è stato superiore a quello fatto registrare dalle principali reti europee, con la sola eccezione delle SNCF.

Risorse umane

Viene qui di seguito rappresentata l'evoluzione e la ripartizione degli organici, in conseguenza del processo di societizzazione:

- consistenza del personale della Società FS al 31 dicembre 2000 pari a n° 44.937 unità contro le 48.442 unità al 31 dicembre 1999, senza considerare le strutture oggetto del passaggio del ramo d'Azienda;
- consistenza del personale della Società Trenitalia al 31 dicembre 2000, comprendente l'ex personale FS transitato con decorrenza 1° giugno 2000 in occasione della descritta operazione di affitto del ramo d'Azienda, pari a n° 61.231 unità.

Al 31 dicembre 2000 la consistenza del personale delle due Società nel complesso ammonta a n° 106.168 unità contro le 112.018 di fine 1999.

Anche nell'esercizio in esame è proseguita l'opera di contenimento degli organici. Infatti, sulla base degli accordi con le parti sindacali intervenuti negli anni 1998 e 1999, si è dato esito alle 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.

Inoltre, nell'ambito della gestione delle risorse umane, si è dato ulteriore corso all'attuazione dei progetti di incremento della produttività del personale, anche attraverso il riequilibrio professionale, secondo quanto previsto dal C.C.N.L. — scaduto ormai dal 31 dicembre 1999 e non ancora rinnovato — per la gestione delle eccedenze verso strutture/processi/attività, risultati in carenza.

E' opportuno mettere in evidenza che, in attuazione della legge n° 488 del 23 dicembre 1999 (Finanziaria 2000), il Fondo Pensioni FS, a partire dal 1° aprile 2000, è stato soppresso e, a decorrere dalla stessa data, è stato istituito presso l'INPS un apposito Fondo Speciale al quale è stato iscritto obbligatoriamente tutto il personale dipendente dalla FS S.p.a.. La stessa legge ha previsto, ai fini dello svolgimento dei compiti di gestione del Fondo Speciale summenzionato, il trasferimento all'INPS di un contingente massimo di 250 unità di personale FS, entro il termine di due anni. Nell'anno 2000 sono state trasferite all'INPS 203 unità di personale.

A seguito dei provvedimenti sopra esposti, nonché delle scadenze programmate dalla riforma pensionistica, dei licenziamenti, delle dimissioni, delle scadenze dei Contratti Formazione Lavoro e di altre cause, la fuoriuscita di personale ferroviario ha interessato n° 5.419 unità per la Società FS e n° 2.505 unità per la Società Trenitalia.

La sicurezza nell'esercizio ferroviario

La sicurezza nell'esercizio ferroviario ha costituito sempre un obiettivo fondamentale nella gestione aziendale, ed è figurata sempre al primo posto tra le strategie della società FS. In quest'ottica, il perseguimento di più elevati standard rappresenta per l'azienda un impegno specifico inderogabile.

In particolare, nel 2000, si è concluso il Piano triennale per la sicurezza, avviato nel 1998. Il lavoro svolto nel triennio ha riguardato tutti i settori: il potenziamento dell'infrastruttura, la messa in atto di nuove procedure, l'organizzazione del lavoro, il rinnovo del materiale rotabile, la formazione del personale (in primo luogo dei macchinisti), la sperimentazione degli apparati e dei sistemi, e le adozioni di nuovi dispositivi.

Alla base del Piano triennale, appena archiviato, c'è la convinzione che solo ad un progetto organico e di lungo orizzonte temporale, incardinato in fasi caratterizzate da risultati progressivi e misurabili, possa essere affidato il miglioramento di quegli standard di sicurezza che tradizionalmente rappresentano per le FS un vantaggio competitivo ed un elemento di eccellenza su scala europea.

L'anno 2000, con la trasformazione organizzativa delle Ferrovie dello Stato, ha contribuito a definire e diffondere, con il concorso di tutte le strutture aziendali, il nuovo quadro procedurale e operativo in materia di sicurezza dell'esercizio, del lavoro e dell'ambiente.

Dall'analisi e dalle verifiche realizzate, è comunque emerso, per la Società FS, un buon livello generale della sicurezza che spesso è risultato essere superiore a quello di altre importanti reti ferroviarie europee.

Nel 2000, il numero degli incidenti "tipici", quelli cioè direttamente connessi alla circolazione dei treni (deragliamenti, scontri, incendi, investimenti ai passaggi a livello) è ancora diminuito, passando dai 100 incidenti del 1999 ai 95 incidenti del 2000, confermando il trend positivo registrato nell'ultimo quinquennio, periodo nel quale il totale dei sinistri si è quasi dimezzato.

Tali dati confermano che il sistema ferroviario resta comunque il mezzo più sicuro tra le diverse modalità di trasporto.

Per quanto riguarda il numero delle persone coinvolte in tali incidenti, il dato del 2000, in termini di vite umane, ha raggiunto i minimi storici.

L'indicatore di sicurezza, misurato in numero di incidenti "tipici" per milione di treni-km effettuati (0,28 nel 2000 contro 0,30 nel 1999), ha confermato l'andamento del trend positivo degli ultimi anni e colloca le Ferrovie dello Stato ai più alti standard di sicurezza.

Secondo gli ultimi dati disponibili riferiti alle altre reti, limitatamente al 1999, il numero di incidenti "tipici", per milione di treni-km, è stato di 0,42 per la RENFE (ferrovie spagnole), di 0,59 per la SNCF (ferrovie francesi) e di 0,47 per la CCFF (ferrovie svizzere).

L'infrastruttura

La lunghezza della rete esercitata nel suo complesso, alla fine dell'anno 2000, è risultata di 16.178 km, con un incremento di 86 km sull'estesa del 1999, al netto delle dismissioni per un totale di 7 km, riguardanti un tratto di linea del compartimento di Roma.

Nel 2000 sono stati riaperti all'esercizio, previo ammodernamento, 82 km di linea e queste riaperture hanno interessato il compartimento di Torino (tratta Chivasso-Cocconato di 23 km), il compartimento di Venezia (linea Treviso-Portogruaro di km 53) ed il compartimento di Roma (tratta Roma San Pietro – Monte Mario). Per contro, le attivazioni di nuove linee sono state veramente marginali (4 km).

E' proseguito inoltre il miglioramento tecnologico dell'infrastruttura ed il rafforzamento delle sue caratteristiche tecniche con la realizzazione di 23 km di raddoppi e 63 km di nuove elettrificazioni.

A fine anno le rete elettrificata ammonta a 10.724 km pari al 66,3% sul totale, mentre quella a doppio binario interessa 6.236 km, che rappresentano il 35,8% 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 dell'esercizio 2000 ammontano a 5.460 km con un aumento di 218 km rispetto all'anno precedente; attualmente tali linee, che costituiscono il sistema portante ferroviario, rappresentano il 33,8% del totale.

La concentrazione del traffico sulla rete FS si mantiene sempre ad alti livelli; al riguardo si evidenzia che il 50% della rete assorbe il 94% delle Unità di Traffico complessive e circa l'83% dei treni km effettuati.

La qualità del servizio

Il 5 ottobre 2000 le Ferrovie dello Stato hanno presentato la loro "Carta di Servizi", uno strumento (previsto da un Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 30 dicembre 1998) attraverso cui le aziende di servizio sono chiamate a regolare il rapporto con la loro clientela e che il Gruppo FS ha articolato in un sistema di impegni precisi e misurabili, riguardanti tutti gli aspetti del servizio e tutti i segmenti dell'offerta.

La "Carta dei Servizi" del Gruppo FS ha una configurazione modulare, congruente con un percorso di rinnovamento organizzativo costruito in questi anni ed è funzionale alle trasformazioni finora realizzate.

Articolata in cinque sezioni tematiche, la suddetta "Carta" definisce e descrive per ognuna di esse una serie di impegni specifici riguardanti in particolare: gli aspetti di "sistema" (cioè quelli "trasversali" all'intero Gruppo), i servizi di trasporto passeggeri a lunga e media percorrenza, i servizi di trasporto passeggeri su scala locale/regionale, i servizi nelle stazioni e la sicurezza del viaggio, ed infine i servizi nelle grandi stazioni.

Sulla base di quelli che sono i "fattori della qualità" - che la "Carta" individua e descrive traducendo gli indirizzi generali provenienti dalle fonti istituzionali -, per ognuna delle cinque sezioni tematiche vengono individuati una serie di "indicatori della qualità erogata", attraverso cui viene identificato il valore di prestazione che le FS s'impegnano a conseguire e su cui è costruito un sistema di monitoraggio della "qualità percepita" attraverso il conseguimento attivo della clientela.

In tal modo s'instaura un rapporto leale e trasparente con il consumatore e si avvia concretamente il terreno di verifica della politica di "customer satisfaction" verso cui la nuova

azienda, in tutte le sue componenti, è interamente orientata, a partire dalla sua riorganizzazione.

Il Margine del valore della produzione

Il risultato economico dell'esercizio 2000 è, sotto il profilo della gestione caratteristica, riassumibile nelle seguenti cifre aggregate (importi in miliardi di lire):

DESCRIZIONE	2000	1999
Valore della produzione	11.574	14.613
Costo del personale	(5.751)	(8.884)
Altri costi della produzione prima degli		
Ammortamenti, svalutazioni, accant.ti ed altri	(4.010)	(4.060)
Margine del valore della produzione prima di		
Ammortamenti, svalutaz., accantonamenti ed altri	1.813	1.669
Ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed altri	(3.214)	(4.380)
Margine del valore della produzione	(1.401)	(2.711)

A.2 - VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione è dettagliato come segue (importi in miliardi di lire):

DESCRIZIONE	2000	1999
Prodotti del traffico viaggiatori:		
- clientela ordinaria	1.510	3.627
- contr. di serv.pub. con Enti pub. Territ.li	5	13
Totale viaggiatori	1.515	3.640
Prodotti del traffico merci e poste	605	1.321
Contratto di servizio pubblico con lo Stato	1.301	2.927
Prestazioni a terzi, vendite e altri	2.254	595
Totale ricavi vendite e prestazioni	5.675	8.483
Variazione lavori in corso su ordinazione	(59)	58
Incremento immobilizzazioni per lavori interni	810	1.119
Altri ricavi e proventi:		
- contributi in conto esercizio	2.864	2.820
- utilizzo fondo ristr. (L.448/98)	1.934	1.886
- altri ricavi	350	247
Totale altri ricavi e proventi	5.148	4.953
Totale valore della produzione	11.574	14.613

A.3 - COSTI DELLA PRODUZIONE

Il costo della produzione risulta così articolato (importi in miliardi di lire):

DESCRIZIONE	2000	1999
Materie prime, sussidiarie, ecc.	1.171	1.316
Servizi	2.137	2.557
Godimento beni di terzi	113	213
Variazione delle rimanenze di materie Prime, sussidiarie, ecc.	589	(26)
Sub totale	4.010	4.060
Personale	5.751	8.884
Ammortamenti e svalutazioni	2.758	3.793
Accantonamenti	330	391
Oneri diversi di gestione	126	196
Totale costi della produzione	12.975	17.324

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci.

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

La voce che ha subito la variazione più significativa è quella riguardante gli acquisti di materiali: in particolar modo, gli acquisti di materiali di magazzino che sono passati da 901 miliardi nel 1999 a 789 miliardi nel 2000 registrando una diminuzione di 112 miliardi.

I costi per l'energia elettrica per la trazione dei treni, pur figurando come voce di costo, determinano per la società FS una componente di ricavo della voce "Altre prestazioni di servizio" per il riaddebito dei costi sostenuti da FS alla società Trenitalia (113 miliardi).

Servizi

Nel comparto in esame si è registrato, rispetto all'esercizio 1999, un decremento complessivo pari a 420 miliardi. Ciò trova giustificazione, per la maggior parte delle voci che costituiscono tale posta, nell'imputazione dei costi afferenti i settori del ramo "Trasporto" solo per i primi 5 mesi dell'esercizio 2000.

I maggiori incrementi di costo sono ascrivibili essenzialmente ai servizi relativi alla gestione del patrimonio immobiliare FS, i quali hanno subito un incremento dovuto all'aumento delle prestazioni della controllata "Grandi Stazioni" (114 miliardi), ai costi per servizi informatici in outosourcing (198 miliardi), e all'aumento dei costi sostenuti per la riparazione dei danni causati dalle calamità naturali (39 miliardi), per le alluvioni verificatesi nel 2000 e per il ripristino delle opere danneggiate nell'alluvione del Piemonte del 1994.

Personale

Il costo del personale è passato da lire 8.884 miliardi del 1999 a lire 5.751 miliardi dell'esercizio 2000, con una diminuzione di lire 3.133 miliardi.

Tale minor costo è imputabile essenzialmente a due fattori:

- riduzione degli organici a seguito del passaggio del ramo di azienda "Trasporto" alla Società Trenitalia, con decorrenza 1° giugno 2000;
- riduzione degli organici per effetto di altre cause (esodi naturali, blocco del turnover, licenziamenti, mancato rinnovo dei Contratto Formazione Lavoro, esodi incentivati ecc.);

E' da tenere presente, inoltre, che 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) o da contenziosi giudiziari;
- è proseguito il ricorso a processi di riqualificazione del personale in vari settori aziendali con l'obiettivo di aumentare la flessibilità d'utilizzo delle risorse perseguendo politiche di adeguamenti qualitativi e aumenti di professionalità.

A.4 - GESTIONE FINANZIARIA

Com'è noto la legge 23 dicembre 1996 n.662 (Finanziaria 1997), aveva sancito l'assunzione da parte dello Stato di tutto il debito delle Ferrovie dello Stato S.p.a. con garanzia e oneri a carico dello Stato in essere al 31 dicembre 1996.

In data 21 marzo 97 il Ministero del Tesoro aveva 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 è stata affidata a FS mediante apposito mandato gratuito a gestire il debito stesso in nome, nell'interesse e per conto del Ministero del Tesoro, stipulato tra la FS S.p.a. e le competenti strutture del Ministero del Tesoro. Tale mandato, scaduto il 31 dicembre 2000, è stato prorogato al 31 dicembre 2001 con nota n.028731 del 19 dicembre 2000 del Ministero del Tesoro.

L'espletamento del mandato, nel corso dell'esercizio 2000, ha consentito la rinegoziazione, a condizioni più vantaggiose, di n° 3 prestiti per complessivi 155 milioni di Fr.Sv..

Gli interessi passivi maturati nel 2000 ammontano a miliardi 30,1 di lire e sono relativi ad un indebitamento a carico di FS per soli interessi ed a carico dello Stato in linea capitale.

Il debito al 31 dicembre 2000, si riferisce alla quota residua dei prestiti a carico di FS per lire 193 miliardi, mentre il debito residuo per prestiti assunti dallo Stato, ai sensi della menzionata Legge n.662/96 ammonta, ai cambi di fine esercizio, a lire 21.319 miliardi.

A.5. - INVESTIMENTI ED OPERE CONSEGNATE NELL'ESERCIZIO 2000

L'ammontare complessivo degli investimenti tecnici nell'anno 2000 è stato pari a 3.900 miliardi di lire, includendo tra questi, lire 108 miliardi di finanziamenti alla TAV S.p.a. per la realizzazione dell'Alta Velocità, finanziata anch'essa dal Contratto di Programma, al netto della restituzione da parte del CEPAV UNO delle anticipazioni ricevute.

Per quanto riguarda l'attuazione degli interventi, si segnala che sono stati realizzati, con riflessi positivi sull'aumento dell'efficienza e della disponibilità delle infrastrutture, diversi interventi di ammodernamento e potenziamento che, in particolare, hanno riguardato:

- l'attivazione di nuovi regimi di circolazione che ha riguardato 350 km di linee, suddivisi in 130 km di blocco automatico a correnti codificate (tra cui la linea Cesano – Roma, alcuni tratti della linea Roma-Cassino-Napoli e Pisa-Roma) e 220 km contassi (tra cui il completamento della Caserta-Foggia, Treviso-Portogruaro e tratti della linea della rete Sarda);
- la realizzazione della banalizzazione di 72 km di linee e la ripetizione in macchina dei segnali su 95 km di linee;
- l'attivazione di 50 km di ATC sulla linea Brescia-Olmeneta-Cremona;
- l'attivazione di 22 nuovi apparati di sicurezza nelle stazioni, dei quali 17 ACEI e 5 ACS.

Il livello della sicurezza della circolazione è stato ulteriormente incrementato con l'attivazione di apparati/sistemi tecnologici rivolti all'eliminazione dell'errore umano sia nella gestione delle stazioni che nel distanziamento dei treni. Sono stati, infatti, attivati 17 nuovi apparati ACEI di stazione e sono stati resi automatici 22 Passaggi a Livello (oltre ai 51 soppressi).

La circolazione su oltre 270 km di linee è stata affidata a regimi di distanziamento automatico e su oltre 200 km è stato attivato un sistema di esercizio migliorativo con Dirigente Centrale o con Direttore Centrale Operativo. Il blocco automatico si è esteso quindi su circa il 76% della rete ferroviaria.

Per completare infine l'informativa di cui all'art.14 del Contratto di Programma 1994/2000, si riportano nell'allegato A) della presente relazione, le principali opere e forniture consegnate all'esercizio ferroviario nel quinquennio 1996/2000.

A.6 - AUMENTI DI CAPITALE SOCIALE

Al 31 dicembre 2000 il capitale sociale sottoscritto e versato della società FS ammontava a lire 36.595.863.427.000 e risulta invariato rispetto all'esercizio 1999.

La legge del 23 dicembre 1999 n.488 (Finanziaria 2000) aveva disposto, in lire 6.150 miliardi di competenza e lire 5.150 miliardi di cassa per l'esercizio 2000, l'ulteriore apporto dello Stato al capitale sociale delle Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie.

Con la legge 23 ottobre 2000 n.317 (Assestamento 2000) è stata apportata una variazione in aumento di cassa pari a lire 1.000 miliardi, portando lo stanziamento complessivo di cassa a lire 6.150 miliardi pari quindi a quello di competenza.

Nel corso dell'anno 2000 il Ministero del Tesoro ha versato in sette tranches l'intero ammontare stanziato pari a lire 6.150 miliardi e tale importo è stato contabilizzato – in attesa della delibera assembleare di aumento di capitale sociale – come “Versamenti in conto futuri aumenti di capitale”.

Si sottolinea inoltre che il 24 gennaio 2001 l'Assemblea straordinaria dei soci ha deliberato una serie di interventi sul capitale sociale i quali sono ampiamente illustrati al punto B.4.1.

B) INFORMAZIONI DI CARATTERE PARTICOLARE

B.1 - ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Nel 2000 sono proseguite da parte dell'Istituto Sperimentale 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 ed in pelle, igniritardanti, olii combustibili e prodotti merceologici vari;
- progetto di nuovi cicli di verniciatura per travate metalliche. In tal senso sono state eseguite prove pratiche per la verifica del comportamento in esercizio dei cicli di verniciatura sia manutentivi che per strutture metalliche nuove, già testati in laboratorio; nel corso dell'anno 2001 tale attività sarà estesa ad altre ditte che hanno chiesto l'omologazione dei loro prodotti e cicli;
- omologazione di componenti strutturali per l'esercizio ferroviario A.V. (traverse, traversoni, attacchi ecc.);

- failure analysis di componenti ferroviari critici per la sicurezza dell'esercizio (ruote, molle di sospensione, bielle navi traghetto, dischi freno ecc.);
- assistenza tecnica per la linea Firenze-Bologna A.V. per la qualità dei calcestruzzi, nonché per la verifica del monitoraggio strutturale delle gallerie;
- studio di fattibilità per la diagnostica automatica dei ponti e dei viadotti, con particolare riguardo a quelli ad arco in muratura;
- linea A.V. Roma-Napoli: consulenza sulle problematiche di monitoraggio strutturale permanente, controlli su pali di fondazione, controlli strutturali sulla galleria artificiale GA33 e controlli di stabilità dei pendii adiacenti;
- prove di omologazione di traverse ferroviarie atte ad essere sollecitate su linee ad A.V.;
- linea A.V. Bologna-Milano: studi e sperimentazioni per l'utilizzazione di materiali di scarto da demolizione edilizia e dei terreni coesivi trattati con leganti idraulici.

Per quanto riguarda infine l'attività relativa all'ottica ed all'illuministica, oltre alle usuali prove su lampade alogene per segnalamento ferroviario, su lampade ad incandescenza per illuminazione, su materiali fluororifrangenti e su apparecchi di segnalamento LED (diodi emettitori di luce), è stata realizzata la misurazione della retroriflessione sotto pioggia.

Ambiente ed inquinamento

Inquinamento e compatibilità elettromagnetica

Nel corso del 2000 sono state effettuate numerose indagini mirate alla determinazione dell'intensità dei campi elettromagnetici in prossimità di videoterminali in uso presso vari uffici e biglietterie. Di particolare interesse e rilevanza è stata una lunga e complessa campagna di misurazione eseguita a bordo di alcune locomotive utilizzate soprattutto nella trazione dei treni merci. Altre indagini hanno riguardato i campi elettromagnetici nel dominio delle frequenze superiori al GHz (microonde) indotti da antenne impiegate per la telefonia mobile.

Acustica, Fonometria e Inquinamento chimico

Una rilevante attività di misurazione dei livelli sonori è stata effettuata a seguito di numerose proteste da parte di cittadini che lamentavano un presunto eccesso di rumorosità ambientale prodotta dalla circolazione dei treni

E' proseguita l'attività di monitoraggio ambientale e vibrazionale relativa al raddoppio ed elettrificazione della linea ferroviaria Roma San Pietro-La Storta attraverso la determinazione della situazione in corso d'opera (durante le fasi finali della costruzione) e post-operam ovvero con l'attuale esercizio ferroviario. E' stata inoltre eseguita una prima fase di una complessa campagna di sperimentazione sulla linea direttissima Roma-Firenze mirata a determinare il diverso comportamento acustico dei treni (emissione di rumore) che transitano sui ponti.

In ambito internazionale, vi è stata la partecipazione ad un gruppo di lavoro dell'UE incaricato di predisporre una normativa tesa ad armonizzare, fra le varie reti ferroviarie europee, i valori limite di emissione sonora dei rotabili oltre che definire una metodologia per la misurazione dei livelli sonori emessi dal transito dei treni.

E' stata eseguita una serie di verifiche che hanno interessato i seguenti settori:

- controllo della qualità delle acque reflue scaricate dagli impianti ferroviari;
- controllo dell'efficienza degli impianti per la depurazione delle acque reflue;
- caratterizzazione e classificazione dei rifiuti prodotti nelle attività ferroviarie.

Sicurezza e trasporto materiali pericolosi e radioprotezione

Nel 2000 è proseguita l'attività di " Normazione di sicurezza e trasporto materiali pericolosi", relativamente ai regolamenti, alla consulenza, ed all'omologazione degli imballaggi. Un'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.

Si riportano le attività di particolare rilievo svolte nell'anno:

- è stato progettato un software da utilizzare all'interno di ciascuno stabilimento per la gestione degli scali merci terminali assoggettati al Decreto del Ministero dell'Ambiente del 20 ottobre 1998;
- è iniziata la collaborazione con il Dipartimento dei Trasporti Terrestri per la predisposizione del decreto Ministeriale riguardante le materie non disciplinate dal Decreto Legislativo 13 gennaio 1999 n.41. Detto decreto riguarderà le prescrizioni generali per l'ammissione al trasporto ferroviario delle merci pericolose, le norme integrative per il trasporto delle merci pericolose sulle navi traghetto, le norme integrative per la spedizione di merci pericolose per le quali è previsto il trasporto su strada ordinaria, le norme integrative per il trasporto di sostanze esplosive e di sostanze radioattive;
- il Gruppo di Sintesi Merci Pericolose dell'UIC ha predisposto il primo progetto della "Guida per la stesura dei piani di emergenza negli scali ferroviari di smistamento", da adottare in ambito europeo. Il suddetto documento è stato presentato alla DG VII e DG XI della Commissione Europea, che ne hanno approvato i contenuti.

I costi sostenuti nel 2000 relativi alle attività suddette sono stati pari a circa 10 miliardi di lire, di cui lire 2,5 miliardi capitalizzati.

B.2 - ATTIVITA' DELLE IMPRESE CONTROLLATE E COLLEGATE E RAPPORTI CON LE STESSE

Nel seguito sono riportati alcuni dati sull'andamento economico delle principali società controllate e collegate.

(in miliardi di lire)

Società	Valore Della Produzione	Risultato Di Esercizio
CONTROLLATE:		
Trenitalia S.p.a.	5.615	(467,5)
Metropolis S.p.a.	109,9	0,6
Grandi Stazioni S.p.a.	200,1	20,8
Treno Alta Velocità – TAV S.p.a.	18,5	(0,02)
Italferr S.p.a.	273,2	9,2
Fercredit–Servizi Finanziari S.p.a.	32,4	5,3
Sogin S.r.l.	31,9	6,7
COLLEGATE:		
Tele Sistemi Ferroviari S.p.a.	277,3	20,9
Ferrovie Nord Milano S.p.a.	31,0	3,9
Isfort S.p.a.	7,1	0,3

TRENITALIA S.p.a. (già ITF S.p.a.)

Come già descritto, la Società Trenitalia è diventata operativa il 1° giugno 2000; con l'affidamento ad essa della gestione del trasporto ferroviario, si realizza un passaggio chiave nel processo di riforma del sistema ferroviario del nostro Paese.

Il processo di separazione tra l'attività di gestione dell'infrastruttura ferroviaria e l'attività di produzione dei servizi di trasporto, costituisce una delle principali linee guida delle direttive comunitarie europee e del Governo nazionale e rappresenta il passaggio obbligato verso la liberalizzazione del sistema di trasporto ferroviario in Italia.

In base alla più volte citata cessione del ramo d'azienda "Trasporto", e pertanto, a decorrere dal 1° dicembre 2000, la Società ha acquisito la titolarità delle seguenti partici-
pa-

zioni, parte delle quali già concesse in usufrutto ai sensi del contratto d'affitto del ramo d'Azienda medesimo:

• FS CARGO S.p.a.	- partecipata al 100%;
• PASSAGGI S.p.a.	- " " 50%;
• ITEF S.p.a.	- " " 50%;
• CISALPINO A.G.	- " " 50%;
• ARTESIA S.a.s.	- " " 50%;
• SVE RAIL ITALIA A.B.	- " " 50%;
• INTERPORTO BOLOGNA S.p.a.	- partecipazione minoritaria;
• CENTRO MERCI ORTE S.p.a.	- " "
• GESTIONE SERVIZI INTERPORTUALI S.r.l.	- " "
• INTERCONTAINER INTERFRIGO ICF	- " "
• INTERPORTO MERCI PADOVA S.p.a.	- " "
• INTERPORTO A. VESPUCCI S.p.a.	- " "
• INTERP. BERGAMO MONTELLO S.p.a.	- " "
• INTERPORTO TRENTO S.p.a.	- " "
• CONSORZIO FERROVIE LOMBARDE	- " "
• CONSORZIO NAPOLIPASS	- " "

Relativamente al contratto d'affitto del ramo d'azienda "Trasporto", il conto economico della Società evidenzia, in particolare, un costo di lire 804.128 milioni così ripartito:

- lire 500 milioni, relativi all'ammontare complessivo del canone di affitto per il periodo 1° giugno 2000-30 novembre 2000;
- lire 797.581 milioni, per il deperimento, nel periodo di durata dell'affitto medesimo, dei beni strumentali facenti parte dell'azienda locata;
- lire 6.047 milioni, per le svalutazioni operate sulle partecipazioni concesse in usufrutto, per tener conto delle perdite d'esercizio da queste maturate fino alla scadenza del contratto d'affitto (30 novembre 2000)

I due ultimi importi sono il riflesso di quanto fatto obbligo a Trenitalia ai sensi dell'art.23 del contratto in discorso. Tale articolo, infatti, prevedeva che al termine dell'affitto restassero a carico di Trenitalia:

- il deperimento dei beni strumentali ricevuti in affitto, rispetto ai valori contabili FS iscritti a libro alla data di inizio della locazione;
- le perdite di bilancio (pro quota), non coperte da Trenitalia, conseguite dalle partecipate - concesse in usufrutto - successivamente alla data di inizio della locazione medesima.

Il corrispettivo dell'acquisto del ramo d'azienda "Trasporto" è stato fissato in lire 2.939 miliardi. Il pagamento di tale corrispettivo è stato stabilito in dieci rate semestrali di importo costante, a partire dal 1° gennaio 2004. A fronte del differimento del versamento di tale corrispettivo, la Società ha riconosciuto alla FS S.p.a., a decorrere dalla data di efficacia del contratto di cessione (1° dicembre 2000), un interesse pari al tasso Euribor a sei mesi, da versarsi in rate semestrali posticipate a partire dal 1° gennaio 2001.

Nel corso del 2000, la Società ha operato i seguenti interventi sul capitale sociale:

- aumento da lire 200 milioni a lire 300 miliardi (delibera C.d.A. del 23 maggio 2000, in attuazione della delibera assembleare del 29 febbraio 2000);

- ulteriore aumento da lire 300 miliardi a lire 1.000 miliardi (delibera C.d.A. del 19 settembre 2000, in attuazione della predetta delibera assembleare).

Inoltre, in data 18 ottobre 2000, l'Assemblea dei soci ha deliberato il versamento di 1.000 miliardi di lire in conto futuri aumenti di capitale.

METROPOLIS S.p.a.

La Società ha per oggetto lo studio, l'analisi, la promozione, l'attuazione e la gestione di interventi destinati alla valorizzazione economica, al miglioramento funzionale ed alla diversificazione del patrimonio immobiliare non strumentale delle Ferrovie dello Stato S.p.a.

La Società ha continuato a prestare servizi di natura commerciale a FS S.p.a. regolati dai seguenti atti:

- protocollo d'intesa del 31 maggio 1994;
- contratto del 4 novembre 1994;
- contratti di mandato a vendere del 26 gennaio 1995 e del 4 marzo 1999;
- contratto di gestione del compendio immobiliare del 9 marzo 1999, avente efficacia dal 1° gennaio 1999;
- contratto di valorizzazione del patrimonio immobiliare disponibile di proprietà FS del 1° febbraio 2000;
- comunicazione organizzativa n.167/A del 9 marzo 2000 con la quale è stata attribuita alla Società l'intera gestione del contenzioso — anche pregresso — inerente il patrimonio immobiliare FS.

Fra i fatti di rilievo dell'esercizio 2000, sono da segnalare:

- l'acquisto, dalla controllante FS, di una seconda area in Roma, limitrofa a quella acquistata nel corso del 1999, denominata "Sant'Agnese", del valore di circa 13 miliardi;
- la stipula di un contratto preliminare di compravendita per sé o per persona da nominare, (successivamente nominando la controllata Immobiliare FS Lombardia S.r.l.) avente ad oggetto l'area di Porta Vittoria in Milano, di proprietà FS, per un corrispettivo fissato in 44 miliardi;
- la cessione, alla stessa controllante, dell'80% del pacchetto azionario della Società Grandi Stazioni S.p.a. già detenuto al 100%. Peraltro, in conseguenza dell'operazione di aumento del capitale sociale di quest'ultima, come più avanti descritta, la quota di partecipazione di Metropolis è successivamente passata al 12%;
- l'acquisto della quota di partecipazione (15,43%) detenuta da FS nella Lingotto S.p.a. (settore immobiliare), al prezzo di 16.200 milioni;
- il passaggio definitivo alla Società, con decorrenza 1° ottobre 2000, del personale FS già in posizione di distacco (n° 374 unità).

GRANDI STAZIONI S.p.a.

La Società ha per oggetto la riqualificazione, la valorizzazione, nonché lo studio, la promozione e la gestione di qualsiasi attività ed esercizio commerciale (quali complessi di-

rezionali, parcheggi, complessi alberghieri e ricettivi, fieristici e congressuali, culturali, ricreativi e sportivi), nell'ambito di stazioni e di infrastrutture nodali di trasporto.

Nel corso del 2000 è proseguito lo sviluppo commerciale del complesso immobiliare della stazione di Roma Termini, secondo le linee guida impostate nel corso del 1999.

In ordine alla valorizzazione dei complessi immobiliari delle altre grandi Stazioni ferroviarie, la Società ha redatto e presentato a FS il documento di dettaglio del Piano di Sviluppo Decennale contenente le linee progettuali e di investimento, con programma triennale relativo agli interventi di riqualificazione funzionale. Sui suddetti complessi è stata inoltre avviata l'analisi delle superfici immediatamente valorizzabili e commercializzabili, per le quali è stata effettuata un'ipotesi di merchandising verificata con gli operatori di rilievo già coinvolti nelle locazioni delle superfici di Roma Termini.

A questo proposito assume rilievo, peraltro, il contratto stipulato con la controllante FS in data 14 aprile 2000, con il quale la Società ha acquisito, in qualità di soggetto unico ed in regime di locazione prevista per la durata di anni 40, la gestione integrata dei complessi immobiliari delle stazioni ferroviarie più importanti per flusso di passeggeri e per superfici disponibili. Tale accordo prevede sostanzialmente il godimento esclusivo, finalizzato alla gestione unitaria ed alla riqualificazione funzionale, dei complessi immobiliari oggetto di locazione, a fronte di un corrispettivo pari al 40% dei ricavi derivanti dallo sfruttamento economico dei complessi medesimi.

Come già segnalato al punto A della presente Relazione, nel corso del 1° semestre 2000 è stata conclusa la procedura di selezione del partner privato da affiancare al socio FS nella realizzazione del Progetto Grandi Stazioni.

Conseguentemente, l'Assemblea straordinaria degli azionisti del 28 luglio 2000 ha deliberato l'aumento del capitale sociale da lire 5.000.000.000 a lire 8.333.400.000, mediante emissione di n° 33.334 nuove azioni da lire 100.000 cadauna, con sovrapprezzo complessivo di lire 403.341.739.200, da riservare in sottoscrizione al nuovo socio Schemaventiquattro S.p.a. (ora Eurostazioni S.p.a.).

Pertanto, alla data del 31 dicembre 2000, il capitale sociale di Grandi Stazioni risulta così ripartito:

- 48% circa: FS S.p.a.;
- 40% circa: Schemaventiquattro S.p.a.;
- 12% circa: Metropolis S.p.a..

L'ottima performance dell'andamento economico della Società è testimoniato:

- dal progresso del margine operativo lordo che è passato dai lire 8.204 milioni del 1999 ai lire 28.291 milioni del 2000;
- dal tasso di redditività del fatturato che si è elevato dal 6,1% al 11,25%;
- dall'autofinanziamento aziendale che è passato da lire 4.391 a lire 25.908 milioni.

TRENO ALTA VELOCITA' - TAV S.p.a.

La Società ha per scopo la realizzazione, in regime di concessione, delle linee e delle infrastrutture ferroviarie costituenti il Sistema Alta Velocità, nonché lo sfruttamento economico dello stesso sistema. Tale sfruttamento sarà realizzato mediante la messa a disposizione del vettore ferroviario delle capacità delle nuove linee.

Nel corso del 2000, la Società ha effettuato investimenti finalizzati alla realizzazione delle opere ("beni gratuitamente devolvibili"), ammontanti a lire 2.500 miliardi (lire 1.486 miliardi nel 1999), ivi incluse le anticipazioni erogate in corso d'anno.

Tali investimenti risultano così coperti:

- per lire 2.443 miliardi, da finanziamenti ottenuti dal sistema bancario; al netto dei rimborsi del periodo;
- per lire 108 miliardi, da finanziamenti non onerosi, concessi dalla controllante nell'ambito della garanzia di copertura del 40% delle risorse finanziarie necessarie alla realizzazione delle opere, in forza della Convenzione FS/TAV del 24 settembre 1991. Le modalità di rimborso di questi ultimi prevedono la restituzione delle somme in rate costanti, a partire dal decimo anno successivo all'estinzione dell'ultima rata del debito nei confronti del sistema bancario;
- per la parte residuale, dal credito di fornitura a breve termine.

ITALFERR S.p.a.

La Società ha per oggetto la progettazione e la realizzazione di opere attinenti i sistemi di trasporto sia in Italia che all'estero. In particolare, essa svolge il presidio dell'area tecnologica, ingegneristica e sistemistica, nonché il controllo della fase esecutiva di realizzazione del Sistema Alta Velocità (tratte e nodi ferroviari).

Con riferimento al mercato "captive", nell'anno 2000, il valore delle commesse di nuova acquisizione, sommato agli adeguamenti dei corrispettivi delle commesse già acquisite, è stato sostanzialmente equivalente a quello delle commesse portate a termine. Pertanto, il "portafoglio ordini" al 31 dicembre 2000, è rimasto pressoché invariato rispetto al 31 dicembre 1999: lire 2.115 miliardi, contro lire 2.139 miliardi. E' da precisare che, a seguito della cessione, da parte di FS, del ramo d'azienda "Trasporto" alla controllata Trenitalia S.p.a., alcuni incarichi sono diventati di committenza di quest'ultima.

Pur mantenendo la priorità sulla realizzazione degli investimenti del Gruppo FS, Italferr ha continuato a rafforzare la propria presenza sui mercati terzi (sia nazionale che estero), acquisendo nell'anno nuovi incarichi per lire 5 miliardi.

L'anno 2000 è stato caratterizzato dal passaggio, nei ruoli paga della Società, di n° 998 dipendenti FS. Tale trasferimento è avvenuto con decorrenza in data 1° giugno per il personale dirigenziale, e 15 luglio per il restante personale. Alla data del 31 dicembre 2000, la Società disponeva di n° 1.430 risorse di personale dipendente, contro le 372 unità di un anno prima.

Nel mese di marzo 2001, la Società ha stipulato con la FS S.p.a., l'Atto Transattivo per la definizione di alcune riserve presentate dalla Società medesima, e l'Atto Integrativo Modificativo n°3 del contratto del 20 settembre 1994, che modifica le prestazioni ed i corrispettivi pattuiti. Tali atti hanno, da un lato, risolto definitivamente il contenzioso con FS e, dall'altro, posto le basi per una gestione più efficiente ed efficace dei rapporti intersocietari, tale da poter compensare la prevista riduzione dei corrispettivi sui futuri incarichi.

La Società chiude l'esercizio 2000 con un utile netto di lire 9.160 milioni, che si confronta con un utile netto di lire 5.401 milioni del periodo precedente. Il cash-flow è risultato pari a lire 29.128 milioni, ed ha coperto per intero i nuovi investimenti tecnici dell'anno ammontanti a lire 10.639 milioni.

FERCREDIT - SERVIZI FINANZIARI - S.p.a.

Nel 2000, la Società, le cui attività principali sono il factoring, il leasing ed il credito al consumo (quest'ultimo esteso esclusivamente ai dipendenti FS), ha registrato un sensibile incremento delle proprie attività. In particolare:

- l'attività di factoring ha registrato un aumento dei crediti del 16% rispetto all'esercizio precedente con un ammontare totale pari a circa 633 miliardi di lire. In tale settore di attività è stato realizzato un "turnover" annuo di lire 1.920 miliardi, con un aumento di circa il 20% rispetto all'esercizio precedente. Tale turnover è riferito per circa l'83% a debitori ceduti FS o società del Gruppo FS. Alla data del 31 dicembre 2000, la Società detiene in portafoglio contratti di cessione di crediti futuri per lire 2.366 miliardi (+19% rispetto al 31 dicembre 1999), che troveranno concreta attuazione nell'esercizio 2001 e nei seguenti, man mano che i relativi contratti di appalto e/o fornitura avranno esecuzione;
- l'attività di leasing, tuttora rivolta essenzialmente alle aziende del Gruppo FS, ha dato luogo nel corso dell'anno alla stipula di nuovi contratti per un importo totale di lire 54 miliardi, mentre i contratti globalmente operativi a fine esercizio sono 237 per complessivi 120 miliardi di lire, con un incremento del 12% rispetto all'esercizio precedente. Il valore di bilancio dei beni in locazione finanziaria risulta incrementato di lire 37.075 milioni, rispetto alla fine dell'anno 1999, raggiungendo quota 88.724 milioni di lire.
- i finanziamenti concessi nell'anno ai dipendenti FS sono stati pari a lire 30,2 miliardi; l'ammontare complessivo dei finanziamenti, al 31 dicembre 2000, è di circa 59 miliardi di lire.

SOGIN S.r.l.

La Società, che riveste il ruolo di sub Holding della FS S.p.a. per il settore del trasporto pubblico su gomma, con apposita convenzione sottoscritta con quest'ultima nel 1994, ha assunto anche l'organizzazione, la gestione e l'espletamento in via indiretta dei servizi automobilistici sostitutivi e/o integrativi di trasporto d'interesse della FS medesima.

L'attività di cui alla predetta convenzione viene svolta, a partire dalla data d'inizio (1° giugno 2000) del più volte citato affitto del ramo d'azienda "Trasporto", nei confronti della Società Trenitalia.

Nel corso del 2000 essa ha proseguito l'azione di riassetto del proprio gruppo aziendale, già avviata nel 1997.

Il risultato economico della Società (lire 6.763 milioni), in forte progresso rispetto all'utile di lire 598 milioni dell'esercizio 1999, sconta l'iscrizione del dividendo di lire 5.600 milioni, distribuito in corso d'anno dalla controllata Sita S.p.a., maggiorato del relativo credito d'imposta pari a lire 3.289 milioni.

BASICTEL S.p.a. (già BASICTEL S.r.l.)

Come precedentemente accennato, la Società è stata costituita, da parte di FS S.p.a. in qualità di socio unico, in data 28 dicembre 1999. Lo scopo sociale della Società è quello di realizzare, acquisire e gestire infrastrutture di telecomunicazioni strumentali alla prestazione di servizi di trasmissione dati, immagini e fonia via cavo.

In data 12 maggio 2000, l'Assemblea Straordinaria della Società ha deliberato l'aumento del capitale sociale da 98.000 Euro (valore di costituzione) a 5.098.000 Euro, e la trasformazione in società per azioni.