

In data 25 ottobre 2000, la stessa Assemblea ha deliberato l'aumento del capitale sociale fino a 30.098.000 Euro, mediante l'emissione di nuove azioni con facoltà di determinare eventuali sovrapprezzi.

Nella stessa data, il Consiglio di Amministrazione della Società ha deliberato, in attuazione della predetta determinazione assembleare, l'aumento del capitale a 12.745.000 Euro mediante l'emissione di nuove azioni, del valore nominale di 1.000 Euro ciascuna, da offrire in opzione con sovrapprezzo di 2.836 Euro per azione, all'azionista FS.

A conclusione della procedura di selezione del partner privato (individuato nella Società Albacom S.p.a.) con il quale condividere la realizzazione dello scopo sociale — procedura avviata, come già segnalato, nel mese di aprile — la Società FS, in data 19 ottobre 2000, ha perfezionato l'atto di cessione alla stessa Società Albacom dei propri diritti di opzione all'aumento suddetto, contro un corrispettivo di lire 222 miliardi.

Tenuto conto del giudizio favorevole dell'Autorità per le telecomunicazioni — cui tutta l'operazione restava condizionata — intervenuto il 29 dicembre 2000, l'ingresso del nuovo socio nella compagine azionaria della Società si è concretizzato in data 10 gennaio 2001, contestualmente al versamento, da parte del socio medesimo, dell'80% del corrispettivo pattuito (il restante 20% verrà pagato al completamento delle operazioni di posa della fibra ottica).

Pertanto, alla predetta data del 10 gennaio 2001, il capitale sociale di Basicstel risulta così ripartito:

- 60%: Albacom S.p.a.;
- 40%: FS S.p.a..

L'esercizio 2000 ha evidenziato una perdita di lire 1.137 milioni, derivante sostanzialmente dal sostenimento di costi relativi alla fase di avvio delle attività.

La struttura patrimoniale della Società, alla data di chiusura del bilancio 2000, è caratterizzata dall'iscrizione, fra le immobilizzazioni immateriali, del diritto di posa di cavi in fibra ottica, lungo l'elettrodotto di proprietà FS per l'utilizzo di servizi di telecomunicazione.

Tale iscrizione ha fatto seguito alla stipula, in data 13 ottobre 2000, del contratto con il quale la FS S.p.a. ha ceduto alla Società il diritto esclusivo di posare sull'elettrodotto FS e di mantenere a propria cura e spese i cavi predetti, dietro corrispettivo da versare in 18 rate annuali, d'importo costante, a decorrere dal 2003.

Il valore di tale diritto, pari a lire 291.985 milioni, verrà ammortizzato a partire dal 2003, anno in cui la Società completerà la posa dei cavi in fibra ottica cui il diritto stesso si riferisce, e si prevede che la medesima Società consegua i primi significativi ricavi

FS LAB S.r.l.

La Società ha come scopo sociale l'attività di sviluppo, di commercializzazione e di fornitura di servizi basati su Internet o su altre reti o sistemi informatici, organizzativi o sul commercio elettronico, anche collegati direttamente o indirettamente ai business di tutto il Gruppo FS.

La Società, costituita in data 18 ottobre 2000, con un capitale sociale di 1.000.000 di Euro interamente sottoscritto da FS S.p.a., non è ancora operativa.

S.EL.F. S.r.l.

La Società, che è stata costituita in data 7 aprile 2000 con capitale sociale di 10.000 Euro interamente sottoscritto da FS S.p.a., ha come scopo sociale l'attività di trasporto e trasmissione di energia elettrica sulla rete di proprietà FS, nonché di valorizzazione della rete medesima.

Alla data del 31 dicembre 2000, essa non è ancora operativa.

TELE SISTEMI FERROVIARI - TSF S.p.a.

La Società partecipata da FS S.p.a. al 39%, ha per scopo la realizzazione, l'acquisizione, lo sviluppo, la manutenzione e la gestione di prodotti e servizi informatici.

Nell'esercizio 2000, essa ha proseguito l'attività di fornitore esclusivo dei servizi informatici per la FS S.p.a. in virtù del contratto d'outsourcing stipulato con quest'ultima al momento della sua costituzione (anno 1996).

La Società ha realizzato, nel 2000, un volume d'affari pari a lire 264.542 milioni, di cui lire 257.100 milioni (pari al 97,2%) sono riferiti al suddetto contratto.

Nello stesso anno, essa ha effettuato investimenti tecnici per complessive lire 17.117 milioni, totalmente autofinanziati.

BOLOGNA 2000 S.r.l.

La Società partecipata pariteticamente da FS S.p.a. e dal Comune di Bologna, ha per oggetto la promozione di interventi, finalizzati alla valorizzazione economica, alla riqualificazione strutturale ed ambientale delle aree afferenti il nodo ferroviario di Bologna, al miglioramento funzionale del nodo stesso, nonché alla creazione di servizi e infrastrutture tesi a favorire l'integrazione delle diverse modalità di trasporto.

Dopo la conclusione della prima fase di "promozione", si è tuttora in attesa dell'avvio della seconda fase di attività, definita di "valorizzazione".

Tale avvio resta subordinato alla definizione (ai sensi della legge n. 142/90) di un Accordo di Programma FS/Comune di Bologna su tutti gli investimenti sul nodo ferroviario di cui trattasi, sulla nuova stazione ferroviaria e sulla variante urbanistica relativa alle aree FS dismettibili.

Nel frattempo, la Società ha delineato un modello societario in virtù del quale essa possa essere messa nelle condizioni, per i prossimi esercizi, di disporre di ricavi sufficienti al raggiungimento dell'equilibrio economico.

La perdita dell'esercizio 2000 è risultata pari a 289 milioni di lire, e si confronta con quella di lire 410 milioni dell'anno 1999.

Tale perdita risulta determinata, sostanzialmente, dai costi di struttura della Società.

ISFORT – Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti S.p.a.

La Società, partecipata da FS S.p.a. al 49%, esplica la propria attività principalmente nella produzione di servizi di formazione e qualificazione tecnico-professionale per dirigenti e quadri delle imprese operanti sul mercato del trasporto, nonché nella realizzazione di progetti di ricerca, seminari e prodotti editoriali sulle tematiche dello stesso mercato.

Pur in presenza di un risultato economico positivo (lire 271 milioni), l'anno 2000 ha registrato un'ulteriore riduzione delle attività societarie. Il volume di affari, infatti, si è attestato a lire 7.039 milioni, contro lire 7.813 milioni del 1999 e lire 9.837 milioni del 1998.

E' tuttavia da rilevare che segnali di ripresa sono già emersi nella seconda parte dell'anno 2000 e nei primi mesi dell'anno 2001, a seguito:

- della riattivazione dei programmi formativi della FS S.p.a. e delle sue controllate, dopo un periodo di rallentamento dovuto al processo riorganizzativo di quest'ultima;
- dell'acquisizione di nuove commesse sul mercato terzo.

FERROVIE NORD MILANO S.p.a.

La Società, partecipata da FS S.p.a. al 14,74%, svolge la funzione di coordinamento strategico di un gruppo di imprese che operano nel settore del trasporto pubblico (prevalentemente ferroviario) esercitato in regime di concessione, e nel settore delle infrastrutture intermodali merci.

Inoltre, essa svolge le seguenti attività nei confronti delle proprie controllate:

- leasing finanziario;
- locazione di materiale rotabile;
- servizi di ingegneria;
- gestione informatica di gruppo;
- coordinamento della finanza di gruppo.

Nel corso del 2000, la Società ha affidato alla neocostituita Società Ferrovie Nord Milano Ingegneria S.r.l., in regime d'affitto, il ramo d'azienda "Divisione Ingegneria".

Di rilievo, gli investimenti tecnici effettuati dalla Società nel corso dell'esercizio: essi ammontano a circa 77 miliardi di lire (di cui circa lire 17 miliardi autofinanziati), e sono relativi alla commessa TAF (Treni ad Alta Frequentazione).

Qui di seguito si riportano, in miliardi di lire, i dati relativi ai principali rapporti economici intrattenuti dalla Società FS con le società suddette:

Società	Costi/ Oneri Per FS	Ricavi/ Proventi Per FS
TRENITALIA	156,9	1.770,9
TAV.....	11,7	107,8
METROPOLIS.....	55,2	74,5
SOGIN.....	16,0	0,3
ITALFERR.....	18,4	67,4
FERCREDIT.....	1,9	2,0
BASICTEL.....	0	4,7
GRANDI STAZIONI.....	132,4	87,0
TSF	198,9	0
ISFORT	4,5	0

Tutte le operazioni intervenute con le società partecipate sono state realizzate a normali condizioni di mercato.

B.3 - FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI NEL CORSO DELL'ESERCIZIO 2000

Oltre ai fatti di rilievo già segnalati nella precedente parte della presente Relazione, si segnalano i seguenti ulteriori eventi:

B.3.1. - In attuazione del provvedimento del CIPE (Comitato Interministeriale Programmazione Economica) varato il 6 novembre 1999, dal 16 gennaio 2000, i prezzi dei biglietti sui treni Eurostar sono aumentati mediamente del 4,7% e, nel mese di maggio 2000, hanno subito un aumento le tariffe dei treni Intercity in servizio sulle principali direttrici.

Dal mese di ottobre 2000, infine, l'aumento delle tariffe ha interessato anche i restanti servizi a media e a lunga percorrenza.

Gli aumenti non hanno interessato i treni regionali ed interregionali utilizzati dai pendolari.

B.3.2. - Il 29 gennaio 2000, alla presenza del Presidente della Repubblica, è stata inaugurata la nuova stazione di Roma Termini, dopo i lavori di ristrutturazione compiuti in vista del Giubileo, che hanno dato un aspetto completamente nuovo all'impianto. L'operazione di "lifting" è durata 14 mesi ed è costata circa 325 miliardi di lire, di cui lire 230 miliardi per il restyling e lire 95 miliardi per l'introduzione di nuove tecnologie e sistemi di sicurezza.

Particolare attenzione è stata rivolta alla sicurezza: il controllo della stazione è stato affidato oltre che ad una sala operativa 24 ore su 24, che impiega 300 telecamere mobili e fisse, anche all'impiego di un maggior numero di agenti della Polfer.

Sono state realizzate nuove scale mobili, che insieme a una nuova segnaletica, garantiscono accessi più agevoli sia alle metropolitane che ai treni. Sono stati aperti oltre 100 esercizi commerciali e alcuni bar e ristoranti in grado di offrire 50.000 pasti al giorno. Inoltre, è stata inaugurata una grande libreria e sono stati messi a disposizione del pubblico 100 postazioni di biglietteria e 240 monitor che aggiornano i clienti sulla movimentazione dei treni in arrivo e in partenza.

Oggetto di ristrutturazione è stata anche la così denominata Ala Mazzoniana che, completamente restaurata, è stata adibita a Terminal del Giubileo.

B.3.3. — Il giorno 7 febbraio 2000 sono state inaugurate le opere d'adeguamento della stazione di Roma Tiburtina, anch'esse realizzate in vista dell'evento giubilare.

Per tali opere, incluse quelle che hanno interessato il sistema viario circostante, sono stati investiti lire 147,9 miliardi, di cui lire 95,1 miliardi coperti dai contributi giubilari e lire 52,8 miliardi a carico di FS.

B.3.4. - Il giorno 17 febbraio 2000 la FS S.p.a. e le Organizzazioni Sindacali FILT-CGIL, FIT-CISL, UIL-ULTRASPORTI, FISAFS, SMA-CONFSAL hanno firmato l'accordo per la costituzione di "EUROFER", Fondo di pensione complementare delle aziende del Gruppo FS.

Scopo esclusivo di tale Fondo è l'erogazione di trattamenti pensionistici complementari del sistema obbligatorio pubblico, al fine di assicurare ai beneficiari più elevati livelli di copertura previdenziale.

B.3.5. — In data 8 marzo 2000 è stata resa pubblica la delibera del 24 febbraio 2000 con la quale l'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, a seguito di un'istruttoria avviata nel febbraio 1999, ha condannato la FS S.p.a. al pagamento di una multa in ragione di lire 6,3 miliardi per abuso di potere dominante nel settore del trasporto dei container e delle casse mobili, due delle modalità più diffuse per il trasporto combinato delle merci.

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

Nel corso dell'esercizio la società ha fatto ricorso presso il TAR del Lazio contro tale atto.

B.3.6. — Nell'ambito del più ampio processo di societizzazione delle attività di trasporto, è stato dato in affitto alla controllata Trenitalia S.p.A. (già ITF S.r.l.) il ramo d'azienda "TRASPORTO" (Divisione Passeggeri, Divisione Cargo, Divisione Trasporto Regionale e Unità Tecnologie Materiale Rotabile).

Al riguardo:

- in data 27 aprile 2000 è stato siglato l'accordo tra FS S.p.a. e le Organizzazioni Sindacali;
- in data 23 maggio 2000, il Ministro dei Trasporti e della Navigazione ha assegnato a Trenitalia la licenza per lo svolgimento dell'attività di trasporto ferroviario;
- il contratto d'affitto è stato sottoscritto il 30 maggio 2000 con decorrenza dal 1 giugno 2000 e durata novennale salvo il minor periodo intercorrente fino alla prevista cessione del ramo stesso e con un canone annuale pari a lire 1.000 milioni per i primi tre anni.

B.3.7. — Con Decreto n° 703696 del 22.5.2000 il Ministro del Tesoro, di concerto con il Ministro dei Trasporti, ha approvato, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 4 del D.P.R. 8 luglio 1998, n° 277, le modalità applicative dei criteri di separazione contabile delle attività del gestore dell'infrastruttura ferroviaria.

B.3.8. — Il giorno 24 giugno 2000 il Ministro dei Trasporti e della Navigazione, nel quadro della liberalizzazione del mercato ferroviario, ha rilasciato ulteriori licenze ferroviarie alle seguenti tre imprese private (o a parziale partecipazione pubblica): Rail Traction Company, Del Fungo Giera e Ferrovie Nord Milano.

Le "patenti" consentono, per ora, il solo trasporto intermodale combinato di merci su tratte internazionali, secondo le disposizioni del Decreto "Treu". Per convertire le stesse in autorizzazioni ad operare senza limiti, quindi anche sul mercato nazionale passeggeri e merci, è necessaria un'apposita legge dello Stato.

B.3.9. — Con la legge n° 317 del 23 ottobre 2000 (assestamento del bilancio dello Stato per l'esercizio 2000), sono state apportate le seguenti variazioni in aumento, da corrispondere alla FS S.p.a.: lire 650 miliardi di competenza e lire 1.750 miliardi di cassa, per i servizi offerti in relazione al contratto di Servizio Pubblico ed al contratto di Programma; lire 1.000 miliardi di cassa, quale apporto al capitale sociale.

B.3.10. — Ai sensi dei D.P.R. 8 luglio 1998 n° 277 e 16 marzo 1999 n° 146, con cui è stata modificata la normativa dei trasporti pubblici in attuazione delle direttive comunitarie, il Ministro dei Trasporti e della Navigazione, in data 23 maggio 2000 ha assegnato alla FS S.p.A. la licenza per lo svolgimento dell'attività di trasporto ferroviario e successivamente con decreto n° 138 T, in data 31 ottobre 2000, ha rilasciato alla FS S.p.a. la concessione per 60 anni della gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale revocando la precedente concessione (70 anni)

B.3.11. — In data 28 novembre 2000 FS ha ceduto a Trenitalia, con decorrenza dal 1 dicembre 2000 il ramo d'azienda "TRASPORTO", precedentemente concesso in affitto, ad un prezzo di lire 2.939.119 milioni, fissato da una valutazione peritale al 31 maggio 2000 basata su una situazione contabile a tale data e successivamente aggiornata al 30 novembre 2000 con le variazioni patrimoniali intervenute in tale periodo e pagabile in 10 rate semestrali costanti a decorrere dal 1° gennaio 2004.

B.3.12. - Con atto notarile in data 15 dicembre 2000 è stata costituita dalla F.S. S.p.a., in qualità di socio unico, la Società "Ferrovie dello Stato Holding S.r.l." in sigla "F.S. Holding S.r.l.", con capitale sociale di 10.000 Euro, avente per oggetto sociale, in sintesi: la realizzazione e la gestione di reti di infrastruttura per il trasporto ferroviario; lo svolgimento dell'attività di trasporto, prevalentemente su rotaia di merci e di persone nonché lo svolgimento di ogni altra attività strumentale complementare e connessa a quelle suddette, direttamente o indirettamente.

B.3.13. — Con legge n° 388 del 23 dicembre 2000 (Finanziaria 2001) e con Decreto Ministeriale del 29 dicembre 2000, sono state approvate rispettivamente le disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato 2001, e la ripartizione in capitoli delle unità previsionali di base relative al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2001.

E' da sottolineare che il Decreto suddetto ha modificato, rispetto all'esercizio 2000, sia l'impostazione della numerazione dei capitoli del Tesoro sia l'articolazione dei capitoli stessi riguardanti i trasferimenti dello Stato a favore del Gruppo FS.

Questa nuova impostazione è stata attuata dal Ministero del Tesoro a seguito del processo di societizzazione, per cui sono state messe in particolare evidenza sia le somme da corrispondere alla FS S.p.a. per i servizi offerti in relazione ai contratti di Servizio Pubblico e di Programma, da destinare alle Regioni a statuto speciale in attuazione del federalismo amministrativo, sia le somme da corrispondere alla stessa FS ed a società da questa controllate, in relazione agli obblighi di esercizio dell'infrastruttura, sia quelle relative agli obblighi tariffari e di servizio per il trasporto viaggiatori di interesse nazionale e per il trasporto merci.

B.3.14. - Introduzione della Moneta Unica Europea

L'ammissione dell'Italia tra i Paesi "in" aderenti all'Unione Monetaria Europea, ha comportato anche per le Ferrovie dello Stato, come per le altre aziende del Paese e del resto d'Europa, un gravoso impegno di lavoro per la predisposizione e l'attuazione di tutti gli adempimenti necessari al traghettamento verso la moneta unica.

Come noto, il processo d'unificazione monetaria comprende un periodo transitorio dall'1 gennaio 1999 al 31 dicembre 2001 nel quale l'Euro avrà una circolazione "virtuale" ed un bimestre, a partire dal 1° gennaio 2002, di doppia circolazione unitamente alle monete nazionali.

Dal 1° marzo 2002 l'Euro sarà l'unica moneta a corso legale e la lira cesserà di validità.

Tale scenario comporta la necessità — entro il 31 dicembre 2001 — da parte di tutte le aziende e gli enti, di gestire con particolare attenzione l'introduzione della nuova unità di conto, che avrà impatti sull'organizzazione in termini di attività, flussi informativi e sistemi informatici.

Le Ferrovie dello Stato hanno avviato, pertanto, un progetto che si è articolato in due momenti:

1. la costituzione, nel 1998, di un Gruppo di Lavoro con la partecipazione di esperti provenienti dai vari settori della Società FS e con il coordinamento del Responsabile della Direzione Amministrazione, che ha elaborato un Master Plan di massima per la gestione del periodo transitorio (dal 1 gennaio 1999 al 31 dicembre 2001);
2. la costituzione, nel mese di giugno 2000, di un nuovo Gruppo di Lavoro, con la partecipazione di tutte le strutture della FS S.p.a. e delle società del Gruppo, coordinato dal Responsabile della Direzione Amministrazione. Tale nuovo Gruppo di Lavoro si è posto l'obiettivo di definire il Master Plan Operativo degli interventi di adeguamento alla nuova unità di conto. Tale prima fase dei lavori, organizzata per processi, si è conclusa a dicembre 2000. Nella seconda fase dei lavori, attualmente in corso, gli interventi individuati e quelli che potranno emergere con l'approssimarsi del 1° gennaio 2002, sono monitorati fino alla completa introduzione dell'Euro. In particolare, per ciascun processo, sono stati individuati gli interventi da effettuare all'interno di ogni struttura della FS S.p.a. e delle società del Gruppo stesso, così da fornire il quadro delle attività necessarie per adeguare tutti i processi del Gruppo in modo omogeneo e controllato.

Ogni struttura di FS e delle società del Gruppo, infatti, ha partecipato alla definizione delle scelte strategiche connesse all'introduzione dell'Euro relativamente ai processi di rispettivo interesse procedendo, quindi, sia all'analisi degli impatti della nuova moneta su tutte le attività, sia all'individuazione degli interventi da porre in atto e da monitorare nella fase di attuazione.

In particolare sono stati analizzati:

- i sistemi informatici;
- le esigenze organizzative e logistiche per la gestione della moneta unica nel periodo di doppia circolazione lira/Euro (gennaio-febbraio 2002);
- le esigenze formative per assicurare comportamenti, da parte del personale, in linea con la normativa e le decisioni aziendali;
- le esigenze di comunicazione all'utenza ed ai partner per indurre comportamenti adeguati alle soluzioni adottate;
- la modulistica, che dovrà tenere conto della struttura decimale della nuova unità monetaria.

B.3.15. - Giubileo 2000

Nei giorni 19 e 20 agosto del 2000, in Roma, nell'area attrezzata di Tor Vergata, alla presenza del Santo Padre, si è celebrata la cerimonia della XV Giornata Mondiale della Gioventù.

L'organizzazione nel settore dei trasporti, messa a punto dalla FS S.p.a. per tale evento, ha messo in evidenza, per i risultati ottenuti, un impegno eccezionale sia dal lato professio-

nale che umano. Tutto il personale FS, preposto alla manifestazione, è stato in prima linea per attuare la programmazione, la gestione, il controllo della circolazione ordinaria e straordinaria dei treni di media-lunga percorrenza, nonché di quelli adibiti al trasporto locale. Esso ha operato incessantemente nei centri di coordinamento sia nelle stazioni, sia a bordo dei treni per l'accoglienza e l'assistenza dei passeggeri.

Tutte le strutture di FS, con la collaborazione e con l'impegno del Comune di Roma, della Regione Lazio e del Commissariato Straordinario per il Giubileo, hanno dato vita ad una prova concreta d'efficienza attuando in tempi brevi e tra mille difficoltà (rigidità normative, lavori eseguiti in pieno centro città, ritrovamento reperti archeologici, difficoltà finanziarie delle imprese ecc.), un programma di dimensioni rilevanti.

Nell'occasione, la gestione ordinaria del servizio ferroviario è stata svolta in una prospettiva di medio-lungo periodo nel senso che, contestualmente alla predisposizione dell'organizzazione più consona all'evento giubilare, sono state poste le basi per il consolidamento dei servizi ferroviari nel Nodo di Roma.

B.4 - FATTI DI RILIEVO AVVENUTI DOPO LA DATA DI CHIUSURA DELL'ESERCIZIO 2000

B.4.1. — L'Assemblea Straordinaria dei Soci di FS S.p.a. con decisione adottata il 24 gennaio 2001, e registrata all'Ufficio delle Entrate di Roma 5 in data 1 febbraio 2001, ha deliberato le seguenti operazioni sul capitale sociale della società:

- riduzione del capitale sociale da lire 36.595.863.427.000 a lire 33.744.687.459.000 e quindi per lire 2.851.175.968.000 (con il conseguente annullamento di n. 2.851.175.968 azioni ordinarie del valore nominale di lire 1.000) a parziale copertura della perdita di lire 2.851.175.968.882 risultante dal bilancio chiuso al 31 dicembre 1999, perdita che si riduce a lire 882 — rappresentante la quota frazionabile — da portare a nuovo;
- aumento del capitale sociale da lire 33.744.687.459.000 a lire 39.894.687.459.000 (con conseguente modifica dell'art.5 dello statuto sociale) mediante emissione alla pari di n. 6.150.000.000 nuove azioni del valore nominale di lire 1.000 cadauna, godimento regolare, riservate all'azionista "Ministero del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica" a fronte ed in corrispettivo dei versamenti già effettuati ex lege finanziaria 2000.

B.4.2. - L'Assemblea degli azionisti della FS S.p.a. ha deliberato, in data 22 febbraio 2001, la nomina — per il triennio 2001-2004 - del Consiglio d'Amministrazione della Società nelle seguenti persone: Ing. Giancarlo Cimoli, Prof. Claudio Podestà, Dr. Francesco Forlenza, Ing. Mauro Moretti, Dr. Luca Egidi (successivamente dimessosi e sostituito dal Dr. Gabriele Spazzadeschi).

Presidente del Consiglio d'Amministrazione è stato nominato l'Ing. Giancarlo Cimoli.

Successivamente, il Consiglio d'Amministrazione della FS S.p.a., riunitosi sotto la presidenza dell'Ing. Giancarlo Cimoli, ha confermato lo stesso Ing. Cimoli quale Amministratore Delegato della Società, attribuendogli i medesimi poteri già conferiti dal precedente Consiglio.

B.4.3. - Nella seduta del 22 febbraio 2001, il Consiglio di Amministrazione FS ha deliberato il progetto di scissione parziale della FS S.p.a. a favore di FS Holding S.r.l., cui verrà trasferito il complesso aziendale composto dai rami di azienda "Corporate" e "Centro Servizi" e dalle partecipazioni afferenti il relativo ambito di attività, precisando che, il Consiglio di Amministrazione di FS Holding, aveva già provveduto, nella stessa data, a adottare le proprie determinazioni approvando il medesimo progetto.

Tale operazione si inquadra nell'ambito delle decisioni assunte per l'articolazione societaria di FS dal Ministro del Tesoro con nota del 31 luglio 2000, in ossequio alle Direttive Governative (Direttiva "Prodi") del 30 gennaio 1997 e Direttiva "D'Alema" del 18 marzo 1999.

B.4.4. - Con atto notarile in data 1° marzo 2001, la Società FS ha ceduto al Ministero del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica, l'intero capitale sociale della "Ferrovie dello Stato Holding S.r.l.", pari ad Euro 10.000, per un corrispettivo equivalente al valore nominale dello stesso. Tale corrispettivo verrà versato in tempi differiti, e comunque non appena verranno esperite dallo stesso Ministero le relative prescritte procedure.

B.4.5. - Nei primi cinque mesi del 2001 il Ministero del Tesoro ha versato lire 5.000 miliardi a fronte di un ammontare di lire 7.200 miliardi stanziati dalla Legge di bilancio del 23 dicembre 2000 n° 389, a titolo di "Apporto dello Stato all'aumento del Capitale Sociale delle Ferrovie dello Stato S.p.a. per la realizzazione di un programma d'investimenti per lo sviluppo e l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie".

B.4.6. - Il 24 marzo 2001, in occasione della Conferenza mondiale delle Ferrovie organizzata dalla UIC e da FS e, tenutasi a Firenze, alla presenza di esperti e giornalisti provenienti da tutto il mondo, è stato presentato il primo treno radiocomandato sperimentale.

Progettato per massimizzare l'utilizzo della rete ed aumentarne la sicurezza, il treno di terza generazione utilizza un sistema denominato ERTMS (European Rail Traffic Management System) che costituisce il nuovo gioiello tecnologico, messo a punto dalle Ferrovie dello Stato.

Questo sofisticato sistema di trasmissione veicolato attraverso una banda Gsm, dedicata e criptata, segnala al macchinista la velocità da tenere e le condizioni di traffico.

Quindi, tale sistema risulta un vero e proprio pilota automatico capace di intervenire anche là dove l'operatore non dovesse rispondere alle sollecitazioni del computer. Se il macchinista non dovesse rispondere ai comandi inviati dalle centrali, il sistema operativo di bordo provvede autonomamente a decelerare o addirittura a bloccare il treno.

Il nuovo congegno sarà certificato entro l'anno 2001, e applicato a partire dal 2003, inizialmente sulla tratta Firenze-Bologna.

B.4.7. - Il giorno 30 marzo 2001, alla presenza del Ministro dei Beni Culturali, del Presidente ed Amministratore Delegato della FS S.p.a. e dei dirigenti della Società Grandi Stazioni, nella Sala Mazzoniana, presso la stazione di Roma Termini, è stato inaugurato un museo d'arte contemporanea denominato "Contemporaneo-Temporaneo". La mostra è un'insolita esposizione d'opere selezionate dalla Galleria Nazionale d'Arte Moderna e dal Centro Nazionale per le Arti Contemporanee, che rimarranno a disposizione del pubblico per tre anni consecutivi.

All'interno dell'edificio che ospita la Sala Mazzoniana, progettato negli anni '30 dall'arch. Angelo Mazzoni, completamente ristrutturato e già utilizzato per altre manifestazioni, sarà possibile, fino al 30 marzo del 2004, ammirare le opere d'arte contemporanea d'artisti già famosi della Transavanguardia come Cucchi, Clemente, Chia.

B.4.8. - In data 4 aprile 2001 il CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) ha ratificato lo schema del Contratto di Programma tra il Ministero dei Trasporti e della Navigazione e la FS S.p.a., per il periodo 2001-2005, il quale prevede un investimento complessivo di oltre 42.000 miliardi di lire.

Il nuovo Contratto di Programma 2001/2005 successivamente siglato tra le parti - in sostituzione del Contratto di Programma 1994/2000, scaduto il 31 dicembre 2000 - regola la disciplina degli oneri di gestione dell'infrastruttura ferroviaria (assunti a carico dello Stato ai sensi delle vigenti disposizioni di legge), nonché degli investimenti per lo sviluppo ed il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura medesima e pone vincoli di bilancio rigorosi riguardo ai contributi pubblici per la gestione e la procedura di definizione della priorità riguardo agli investimenti.

Con la ratifica definitiva, il CIPE ha sbloccato la ripartizione dei fondi previsti dalla Legge Finanziaria 2001 per 7.000 miliardi di lire, che pertanto diventeranno immediatamente spendibili. Tale contratto ha durata quinquennale.

Di tali risorse, 2.600 miliardi di lire sono stati destinati all'Alta Velocità Torino-Milano-Napoli. Per il nodo di Roma, in particolare, sono previsti 120 miliardi di lire che finanzieranno l'infrastrutturazione della stazione Roma Tiburtina, mentre al potenziamento della linea Roma-Ancona sono stati destinati lire 135 miliardi.

Altri finanziamenti interesseranno poi la linea Padova-Mestre, il nodo di Venezia, il nodo di Torino, la tratta Palermo-Messina-Catania ed infine la linea Napoli-Bari.

B.4.9. - Il Consiglio di Stato, con sentenza n° 2135/2001, ha ritenuto illegittimo l'affidamento, da parte della FS S.p.a. a proprie società controllate o partecipate, dei servizi automobilistici sostitutivi dei servizi ferroviari. Tali servizi automobilistici devono essere affidati, secondo le norme UE, con gara pubblica a cui devono poter partecipare tutte le imprese operanti sul mercato.

Con tale decisione, i giudici hanno ribaltato una giurisprudenza consolidata che finora aveva considerato legittimo tale affidamento diretto ed esclusivo dei servizi integrativi e sostitutivi delle Ferrovie dello Stato alle controllate Sogin S.r.l. e Sita S.p.a..

A fronte di tale sentenza d'illegittimità, la Società si è appellata, considerando d'avere buone ragioni per sostenere che la propria posizione rientri nei canoni della legittimità.

B.4.10 - In data 2 maggio 2001 il Consiglio dei Ministri ha approvato lo schema di Decreto Legislativo relativo all' "Attuazione della direttiva 96/48/CE del Consiglio del 23 luglio 1996 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità".

In tale contesto è stato accertato in via definitiva per il biennio 1999/2000, senza dare luogo a conguagli, l'ammontare delle compensazioni spettanti, in relazione al Contratto di Programma e di Servizio Pubblico, in misura pari a quella complessivamente prevista in via preventiva dal Bilancio dello Stato per gli stessi anni, nelle more dell'approvazione del medesimo Contratto di Servizio.

B.5 - INDAGINI GIUDIZIARIE E CONTENZIOSI

I procedimenti giudiziari avviati dalle Procure di Roma, di Perugia e Milano nei precedenti anni, nei confronti di alcuni rappresentanti ed ex rappresentanti della Società e sue controllate, per reati a connotazione pubblicistica prevalentemente concernenti l'affidamento di appalti e forniture, e già segnalati nella relazione sulla gestione dei precedenti

esercizi, non hanno avuto, a tutt'oggi, evoluzioni significative e pregiudizievoli per la Società.

Per quanto riguarda gli sviluppi sulla vicenda relativa al procedimento penale n.282/97 RGNR Tribunale di Milano (c.d. Scalo Fiorenza), si segnala che è stato trovato un accordo con uno degli imputati il quale verserà alla Società FS la somma di lire 250.000.000, a titolo di risarcimento danni.

In relazione al procedimento penale nei confronti dell'ex amministratore delegato, ove la Società si è costituita parte civile, si è in attesa di conoscere la data dell'udienza di appello a seguito dell'impugnazione proposta dal P.M. avverso la sentenza di non luogo a procedere disposta dal GUP, nell'ambito del procedimento penale 7138/98 R, pendente avanti il Tribunale di Roma.

Si segnala che con provvedimento di archiviazione del GIP del Tribunale di Roma si è di recente concluso un procedimento in ordine alle questioni inerenti la Progettazione di Massima da FS a TAV e che aveva visto coinvolti rappresentanti della Società.

Inoltre si segnala che in merito al procedimento penale avviato dal Tribunale di Roma per violazione del divieto di intermediazione ed interposizione in relazione al personale distaccato presso la controllata ITALFERR S.p.a., tale procedimento risulta ad oggi archiviato.

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

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

Relativamente ai giudizi penali connessi all'insorgere di malattie professionali derivanti dalla lavorazione dell'amianto, si segnala che la Società ha deciso di intervenire volontariamente nel procedimento penale n° 2519/91 RGNR Tribunale di Bologna, a carico di due ex dirigenti FS accusati di omicidio colposo, pur essendo stata citata in qualità di responsabile civile.

Per quanto concerne invece il procedimento penale relativo alla attività di lavorazione dell'amianto nell'OGR di Torino, definitosi nel 1999 a seguito di sentenza della Corte di Appello di Torino, si segnala che sono state definite transattivamente le quasi totalità delle posizioni delle parti civili costituite.

In data 6 marzo 2001 si è concluso, con sentenza di assoluzione di tutti gli imputati, il procedimento penale n° 189/99 - Tribunale di Piacenza - relativo al sinistro ferroviario occorso in data 12 gennaio 1997.

Per quanto riguarda il procedimento penale intentato nei confronti di persone coinvolte nell'incendio del treno dei tifosi della Salernitana, la Società si è costituita parte civile avanti il Tribunale di Salerno.

Per gli stessi fatti è, peraltro, pendente un contenzioso civile la cui potenziale passività è già stata valutata e di cui si è tenuto conto nella redazione del bilancio. In ordine comunque a tutti gli incidenti verificatisi si ribadisce quanto già riferito nelle relazioni al bilancio degli esercizi precedenti e cioè che, le eventuali responsabilità civili che fossero accertate a carico della Società, sarebbero comunque coperte (salvo eventuale franchigia), dalla compagnia assicuratrice.

B.6 - EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Entro il 1° semestre del 2001, con l'attuazione del progetto di scissione, si concluderà la seconda e definitiva fase del complesso riassetto societario della FS S.p.a., in conformità al modello delineato con le citate Direttive governative: in breve, una Holding (controllata al 100% dal Tesoro) titolare, fra l'altro, del pieno controllo di due distinte società, una per l'attività di trasporto - la già operativa Trenitalia - l'altra (l'attuale FS S.p.a.), per la gestione della rete infrastrutturale.

La innovata architettura organizzativa e strategica del Gruppo - quale emergerà dal processo dianzi sintetizzato - porta alla configurazione di società ad elevata autonomia operativa e decisionale, cui sono state o saranno conferite, nel rispetto del quadro normativo vigente, tutte le leve e responsabilizzazioni necessarie per un presidio efficace dei business rispettivamente affidati. Nel frattempo sono già state avviate azioni e finalizzate:

- al monitoraggio delle performance conseguite dal "sistema", attraverso l'impiego di indicatori e parametri di misura dei risultati strategici e operativi;
- al miglioramento degli standard di qualità e di sicurezza del trasporto ferroviario;
- alla ridefinizione di una più efficace politica commerciale;
- alla riduzione dei costi operativi, attraverso la razionalizzazione dei processi produttivi;
- al contenimento degli organici (nel rispetto degli accordi con le OO.SS.), e all'incremento della produttività del personale mediante processi mirati di formazione e di riequilibrio professionale.

Tutto ciò sembra legittimare aspettative di ricadute positive sul Gruppo stesso in termini di efficientamento e di redditività, sempre che, naturalmente, l'Azionista di riferimento sia pronto a fornire tutti gli strumenti, sia normativi che finanziari, più idonei per far fronte tempestivamente ai mutamenti dello scenario esterno caratterizzato, com'è, dalla progressiva liberalizzazione del mercato del trasporto e da un quadro di regole e di comportamenti in continua evoluzione.

Per quanto sopra considerato, è auspicio di questo Consiglio che nel medio periodo il Gruppo FS, considerato nelle articolazioni che si sono illustrate, possa raggiungere l'equilibrio della gestione economica prima delle imposte.

B.7 - PROPOSTE DEL CONSIGLIO D'AMMINISTRAZIONE

Signori Azionisti,

il bilancio d'esercizio per l'anno 2000 si è chiuso con una perdita di 1.545 miliardi di lire con una variazione in meno di lire 1.306 miliardi rispetto all'esercizio 1999 (lire 2.851 miliardi).

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

ALLEGATO A

PRINCIPALI OPERE CONSEGNATE ALL'ESERCIZIO
FERROVIARIO
NEL QUINQUENNIO 1996-2000 SUDDIVISO PER TIPOLOGIE

- A) nuove linee, raddoppi e varianti di tracciato
Km 318;**
- B) elettrificazioni km 521;**
- C) realizzazione di sistemi centralizzati di controllo del traffico
(C.T.C.), km 1.487;**
- D) attrezzaggio di tratti di linea con A.T.C.
km 433;**
- E) attrezzaggio di tratti di linea con il blocco automatico
km 2.439;**
- F) realizzazione di apparati A.C.E.I.
N. 247;**
- G) soppressione N.523 ed automazione N.426 di passaggi a li-
vello con conseguente eliminazione di n. 137 Posti di Guardia.**

PRINCIPALI OPERE E FORNITURE CONSEGNATE
ALL'ESERCIZIO
FERROVIARIO NEL QUINQUENNIO 1996-2000

Per quanto riguarda l'attuazione degli interventi, di seguito sono riportate le principali opere consegnate all'esercizio suddivise nel quinquennio 1996-2000 per le seguenti *tipologie di opere*:

- A) nuove linee, raddoppi e varianti di tracciato;*
- B) elettrificazioni;*
- C) realizzazione di sistemi centralizzati di controllo del traffico (C.T.C.);*
- D) attrezzaggio di tratti di linea con ATC;*
- E) attrezzaggio di tratti di linea con il blocco automatico;*

F) realizzazione di apparati A.C.E.I.;

G) soppressione ed automazione di passaggi a livello.

ANNO 2000

a) Nuove Linee, Raddoppi e Varianti di tracciato per un totale di Km. 110

- Nuova Linea Treviso – Portogruaro
- Nuova Linea Brescia – S.Zeno – Olmeneta
- Nuova Linea Roma M.M. – Roma S.Pietro
- Nuova Linea Roma Tib.na – D.B. Nomentano
- Nuova Linea Rifredi – Castello
- Raddoppio Ugovizza – Tarvisio Boscoverde
- Raddoppio Fiumefreddo – Giarre
- Raddoppio Airuno – Calalziocorte

b) Elettrificazione per un totale di Km. 60

- Treviso – Portogruaro
- Roma M.M. – Roma S.Pietro
- Roma Tib.na – D.B. Fomentano
- Rifredi – Castello

a) Sistemi di esercizio, con controllo centralizzato del Traffico (CTC/DCO) per un totale Km. 137

- Linea Solopaco – Benevento – Apice
- Pontremoli – S.Stefano di Magra
- Treviso – Portogruaro
- Chiasso – Caluso

b) Automatic Train Control (ATC) per un totale di Km.39

- Linea Brescia – S.Zeno – Olmeneta

c) Regimi di Circolazione Km. 418 di nuovi blocchi per il stanziamento dei treni (BACC/BACF/BCA)

- Linea Alessandria – Novara tratto Olevano – Valle Lomellina
- Linea Chiasso – Aosta tratto Chiasso – Caluso

- Linea Chiasso – Asti tratto Coccolato – Asti
- Linea Brescia – Lecco tratto Bergamo – Seriate
- Linea Genova – Ventimiglia tratto S.Lorenzo C. – Diano M.
- Linea Verona – Brennero tratto Campo di Trens – Fortezza
- Linea Treviso – Portogruaro tratto Treviso – Portogruaro
- Linea Venezia – Trieste tratto Torviscosa – S.Giorgio di Nogaro
- Linea Udine – Trieste tratto S.Giovanni Natisone – Cormons
- Linea Udine – Treviso tratto Carnia – Tarcento
- Linea Udine – Treviso tratto Ugovizza – Tarvisio Boscoverde
- Linea Pisa – Roma tratto Li. Calabrone – Quercinella
- Linea Firenze – Roma tratto Città della Pieve – Allegrona
- Linea Nodo Firenze Tratto Rifredi – Castello
- Linea Orte – Falconara tratto Campello – Baiano di Spoleto
- Linea Pescara – Foggia tratto Termoli – Campomarino
- Linea Termoli – Benevento tratto Termoli – Giuglionesi
- Linea Roma – Viterbo tratto Roma M.M.- Roma S.Pietro
- Linea Caserta – Foggia tratto Solopaca – Vitulano
- Linea Ceccano Cassino tratto Ceccano Cassino
- Linea Cassino - Rocca D'Evandro tratto Cassino - Rocca D'Evandro
- Linea Nodo Roma tratto Roma Tib.na – D.B.Nomentano
- Linea Messina – Siracusa tratto Letojanni – Taormina
- Linea Messina – Siracusa tratto Fiumefreddo – Giarre
- Linea Villamassargia – Carbonia tratto Villamassargia – Carbonia
- Linea Cagliari – Golfo degli Aranci tratto Sanluri – Oristano
- Linea Cagliari – Golfo degli Aranci tratto Termoli – Giuglionesi

d) n. 27 apparati di stazione (ACEI/ACS) consegnati all'esercizio

- Linea Caserta – Foggia : S.Lorenzo Maggiore e Ponte Casalduini
- Linea Roma – Cassino – Napoli : Ceprano
- Linea Orte – Falconara : Spoleto
- Linea Verona – Brennero : Vipiteno
- Linea Roma – Cassino – Napoli : S.Maria Capuavetere
- Linea Udine – Tarvisio : Tarvisio Boscoredole

- Linea Termoli – Brindisi : Termoli
- Linea Roma – Cassino – Napoli : Piedimonte V.S.L.
- Linea Milano – Genova : Lungavilla
- Linea Roma – Velletri : Pavona e Lanuvio
- Linea Novara – Domodossola : Borgomanero
- Linea Treviso – Portogruaro : S.Biagio di Callalta – Ponte di Piave – Oderzo
- Pramaggiore – Motta di Livenza
- Linea Sulmona – Carpinone : Carovilli
- Linea Chiasso – Aosta : Rodallo e Montanaro
- Linea Treviglio – Bergamo : Bergamo
- Linea Villamassargia – Carbonia : Carbonia
- Linea Sulmona – Carpinone : Campo di Giove
- Linea Nodo Bologna : Cab. Arcoveggio
- Linea Nodo Roma : D.L.Roma S.L.zo
- Linea Nodo Bologna : Fascio Salesiani

e) Interventi a Passaggi a Livello

- Soppressione di n° 81 P.L., Apertura di n°16 P.L., Automazione 31 P.L., con conseguente eliminazione di n° 19 posti di guardia.

ANNO 1999

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

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

B) Elettificazione per un totale di 203 Km.

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