

- razionalizzare la presenza nelle aree più critiche tra cui quelle del trasporto intermodale, delle attività terminalistiche e manovre ferroviarie, della logistica integrata e dei traffici internazionali;
- dismettere alcune strutture societarie diseconomiche e/o non strategiche, anche per liberare risorse finanziarie da destinare ad altri obiettivi di business.

La società chiude il bilancio con una perdita di 16.764 milioni, alla quale hanno contribuito i risultati negativi delle società partecipate (Serfer S.r.l. e Omniaexpress S.p.A.), i minori proventi da partecipazioni, in quanto nell'esercizio 2000 sono venuti a mancare i dividendi delle società Italcontainer S.p.A., SGT S.p.A. e Cemat S.p.A., e i minori interessi attivi dovuti alla riduzione di liquidità della società.

- La società **ITALCONTAINER S.p.A.** si occupa della organizzazione e commercializzazione dei traffici di container e di unità di trasporto intermodale. L'esercizio 2000 ha registrato nel complesso una contrazione dei volumi trasportati (-10,8%), in parte compensata dall'aumento medio delle tariffe (5,2%). Alla contrazione del traffico hanno contribuito sia la perdita di due clienti importanti che a fine 1999 hanno comunicato alla società il loro proposito di appoggiarsi ad altri operatori sia la riduzione delle tracce assegnate. La società chiude il bilancio, comunque, con un utile netto di 137 milioni, rispetto alla perdita di 1.983 milioni dell'esercizio precedente. Tale miglioramento è dovuto essenzialmente alla diminuzione dei costi operativi che nel 1999 scontavano la regolarizzazione dei noli e le penali relative agli esercizi 1997 e 1998, pari a 1.969 milioni. Nel corso del 2001 diventerà gradualmente operativo il terminal di Taranto. La Società ha in progetto di stabilire collegamenti via ferrovia con Bologna e Nola e sono allo studio altri collegamenti che potranno essere attivati non appena il suddetto terminal diventerà pienamente operativo.
- La società **OMNIAEXPRESS S.p.A.** dall'esercizio 2000 è impegnata solo nello svolgimento di trasporti in servizio per conto delle strutture ferroviarie del Gruppo (CI 112), sia che si tratti di trasporti a carro che di collettame. La società chiude il bilancio con una perdita di 7.714 milioni dovuta principalmente alla contrazione dei ricavi per effetto della riduzione della convenzione FS – Omniaexpress e delle attività di service fornite alla società Omnia Logistica per i trasporti di collettame. Nell'esercizio 2001, che si prevede ancora in perdita, proseguirà il processo di ristrutturazione avviato a fine 1999.
- La società **OMNIA LOGISTICA S.p.A.** è operativa dall'1 gennaio 2000, a seguito dell'acquisizione, avvenuta il 31 dicembre 1999, del ramo d'azienda da Omniaexpress, come già evidenziato nella relazione sulla gestione del precedente esercizio. La società svolge attività di logistica integrata, comprensiva del trasporto di autovetture (sistemi dedicati) e attività collettamistica (sistemi multivalenti generici). Nel corso dell'esercizio 2000, la società ha rafforzato le proprie quote di mercato nel settore della logistica integrata ad alto valore aggiunto, con particolare riferimento alle principali commesse. E' da segnalare però il ridimensionamento della commessa trasporto auto FIAT in conseguenza di scelte operative del cliente. Nel settore collettamistico, nonostante la ristrutturazione avvenuta nel corso dell'esercizio, si è registrata una progressiva riduzione del fatturato; pertanto nel 2001 sarà necessario prevedere decisi interventi di risanamento del settore, al fine di recuperare i notevoli costi che esso genera. La società chiude il bilancio con una perdita di 233 milioni.
- La società **SERFER S.r.l.** riveste un ruolo di rilevanza strategica nell'ambito della razionalizzazione del sistema terminalistico, in quanto il settore in cui opera (progettazione, realizzazione, manutenzione dei raccordi ferroviari nonché la gestione dei servizi ferroviari di manovra) è ritenuto funzionale allo sviluppo delle attività di Trenitalia S.p.A. – Divisione Cargo

per poter controllare direttamente le leve produttive, quali la manovra, la condotta e la manutenzione, fidelizzando in tal modo i clienti attraverso la fornitura di servizi logistici complementari. Nel corso del 2000 la società ha proseguito nel piano di risanamento volto sia al recupero su costi e ricavi nel settore delle manovre, ancora fortemente penalizzato proprio dal sistema in cui opera, sia allo sviluppo di altre attività quali la progettazione e realizzazione di raccordi ferroviari cofinanziati da Trenitalia S.p.A. e l'ottenimento della licenza di impresa ferroviaria. La società chiude con una perdita di 7.679 milioni, con un miglioramento di 3.278 milioni rispetto all'esercizio precedente. Per quanto suesposto si prevede per il 2001 una ulteriore diminuzione delle perdite.

Trasporti su gomma (Gruppo Sogin)

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

Nel corso del 2000 la società ha avviato un progetto di rinnovamento sia dell'assetto della proprietà sia della struttura societaria e dell'organizzazione operativa, in funzione di una maggiore uniformità di gestione e di un rafforzamento del proprio gruppo.

L'organizzazione operativa del Gruppo SOGIN si è ulteriormente evoluta, attraverso la formazione di Associazioni Temporanee di Impresa, sia con partner nazionali che con partner europei, che hanno permesso di partecipare con successo alle gare indette dal Comune di Roma per i servizi integrativi per il Giubileo e di ottenere la concessione di nuove autolinee su alcune linee statali.

Inoltre la società, sull'esempio dei più importanti operatori esteri, ha manifestato interessamento alla partecipazione alla gestione delle Ferrovie in Gestione Commissariale Governativa, che rappresentano un cospicuo settore di espansione e di diversificazione/integrazione modale.

La società chiude con un utile netto di 6.763 milioni, con un miglioramento di 6.165 milioni rispetto a quello dell'esercizio 1999: alla formazione di tale risultato positivo concorre in maniera significativa il dividendo ordinario di 5.600 milioni erogato dalla controllata Sita S.p.A.

La controllata **SITA S.p.A.**, la quale rappresenta la realtà operativa più significativa, ha fatto registrare un risultato positivo di 19.851 milioni, di poco inferiore rispetto a quello di 20.721 milioni dell'esercizio precedente. Al risultato dell'esercizio 2000 ha contribuito in modo rilevante il buon andamento dei ricavi del traffico, in conseguenza della politica di espansione dell'attività che la società sta perseguendo già dall'esercizio passato. Nel corso del 2000, infatti, nel settore del trasporto locale, la Sita S.p.A. si è aggiudicata le gare indette dal Comune di Roma per l'affidamento dell'esercizio delle linee "J" per i servizi integrativi per il Giubileo, come sopra detto, e per un "primo lotto" di servizi urbani relativo ad alcune linee periferiche, mentre ha acquisito la concessione di nuovi contratti nel settore dei trasporti privati e le autorizzazioni all'effettuazione di alcune nuove autolinee nel settore delle linee a lungo raggio, sia nazionali che internazionali.

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

La controllata **TAV S.p.A.**, quale concessionaria della Capogruppo, avente per scopo la progettazione esecutiva e la costruzione delle linee e delle infrastrutture ferroviarie ai fini del sistema Alta Velocità, nel corso del 2000 ha conseguito risultati significativi sia per la sua attività, sia per le evoluzioni nei rapporti con gli appaltatori.

Nel corso dell'esercizio si è conclusa la fase autorizzativa della linea Alta Velocità Torino - Milano - Napoli con la chiusura della Conferenza di Servizi relativa alla tratta Torino-Milano. La chiusura della Conferenza ha comportato la definizione di una serie di accordi con i comuni interessati per l'attuazione degli interventi di mitigazione dell'impatto ambientale e socio-ambientale delle opere previste.

Per quanto attiene le direttrici Milano - Genova e Milano - Venezia è da segnalare che l'art. 131 della Legge Finanziaria 2001 ha stabilito un generale riassetto delle modalità giuridico-contrattuali di realizzazione, disponendo l'applicazione, in conformità alla normativa europea, della disciplina nazionale in materia di affidamenti; in relazione a ciò risulta modificato l'originale impianto delle concessioni rilasciate dalla Capogruppo alla TAV S.p.A. per la parte concernente i lavori di costruzione con il conseguente scioglimento delle convenzioni stipulate con i General Contractor delle summenzionate direttrici ferroviarie. Al riguardo si precisa che risulta esclusa dall'ambito di applicazione della legge la tratta Torino - Milano, mentre per la tratta Verona - Venezia lo scioglimento della Convenzione è avvenuto nel 2000 per volontà della Capogruppo e della società. Tale scioglimento è stato contestato dal General Contractor, e, pertanto, in data 5 luglio 2000 è stato costituito il collegio arbitrale. Tale collegio ha esasperito, in data 2 marzo 2001, l'ulteriore tentativo di conciliazione con esito negativo.

Come già segnalato nelle relazioni al bilancio consolidato dei due precedenti esercizi, in data 4 marzo 1999 il Nucleo Centrale di Polizia Tributaria della Guardia di Finanza ha notificato un Processo Verbale di Costatazione per presunte irregolarità amministrative e fiscali su operazioni poste in essere nel periodo dal 1992 al 1996. A seguito di tali rilievi sono stati notificati alla società avvisi di rettifica ai fini IVA per gli anni d'imposta 1993, 1994 e 1995 e avvisi di accertamento ai fini delle Imposte Dirette per i periodi d'imposta 1992 e 1993. Nell'esercizio 2000 sono state inoltre notificate due cartelle esattoriali originate dai predetti avvisi di rettifica ai fini IVA per gli anni d'imposta 1993 e 1994; a fronte di tale iscrizione a ruolo la società ha posto in essere tutte le procedure finalizzate alla loro sospensione. La società, non ritenendo fondati tali avvisi, ha proceduto tempestivamente ad impugnarli dinanzi alla competente Commissione Tributaria Provinciale. Su detti rilievi, come già detto nel precedente esercizio, sono state effettuate dalla TAV S.p.A. approfondite verifiche il cui confortante esito ha indotto (anche sulla scorta di autorevoli pareri esterni) a non effettuare alcun ulteriore stanziamento in bilancio, rispetto a quello marginale effettuato nel 1999.

La società chiude sostanzialmente in pareggio, rilevando una perdita di 22 milioni determinata da partite di natura straordinaria, non legate all'attività tipica.

L'attività svolta dalla società **ITALFERR S.p.A.** consiste, principalmente, nella fornitura di servizi di progettazione, gestione di commesse e controllo della costruzione fino al pre-esercizio per gli investimenti di nuova realizzazione o di potenziamento e di rinnovo tecnologico della infrastruttura ferroviaria sia per conto della Capogruppo e di Trenitalia S.p.A. che di TAV S.p.A. Tale attività si svolge su tutto il territorio nazionale e riguarda i seguenti settori:

- sistema ad alta capacità ferroviaria, sia per le tratte che per i nodi urbani interessati;

- principali itinerari e valichi;
- principali nodi urbani della rete FS
- tecnologie di segnalamento e controllo della circolazione.

Nel corso del 2000, con riferimento al mercato "captive", le nuove acquisizioni e gli adeguamenti dei corrispettivi dei contratti già acquisiti sono stati sostanzialmente equivalenti alla produzione, pertanto il portafoglio ordini al 31 dicembre 2000 è rimasto invariato rispetto al 31 dicembre 1999 in oltre 2.100 miliardi.

La società, pur mantenendo la priorità sulla realizzazione degli investimenti del Gruppo FS, ha continuato ad estendere la sua presenza sui mercati terzi, nazionali ed internazionali, acquisendo nell'anno incarichi per 5 miliardi. Tra i principali incarichi acquisiti in Italia si segnalano i servizi di prima fase per la installazione di sistemi di trasmissione dati sulla rete di proprietà della Capogruppo, i servizi di progettazione esecutiva per il potenziamento del Porto di Venezia e gli studi commissionati da Geie Alpetunnel. All'estero si segnala il programma di training per il Ministero delle Opere Pubbliche cileno, lo studio preliminare ed esecutivo, nonché di supervisione dei lavori per il centro Manutenzione Rotabile di Aleppo in Siria, l'estensione del contratto per l'ammodernamento delle ferrovie Uzbeke e l'ammodernamento dei sistemi di segnalamento e sicurezza per la linea Divaca-Koper in Slovenia. Inoltre, sempre sul mercato estero, Italferr S.p.A. ha intrapreso importanti azioni mirate all'inserimento della società, in qualità di assistente tecnico, in iniziative quali: la concessione della rete ferroviaria del Pacifico, in Colombia; la realizzazione e gestione del nuovo collegamento ferroviario Valle del Tuy – Puerto Cabello in Venezuela; il collegamento ferroviario tra Buenos Aires e l'aeroporto internazionale di Ezeiza, in Argentina.

Come già segnalato nelle relazioni al bilancio consolidato dei precedenti esercizi, nell'ambito del contenzioso fiscale originato dal procedimento penale avanti il Tribunale di Roma, ed in particolare dai due Processi Verbali di Costatazione redatti a marzo 1999 dal Nucleo Centrale di Polizia Tributaria della Guardia di Finanza concernenti presunte violazioni in materia di imposte sui redditi per gli esercizi 1992/1997 e di imposte sul valore aggiunto per gli anni 1993/1995, nel corso del 2000 sono stati notificati avvisi di accertamento relativi ad IRPEG/ILOR 1994 e 1995, che si aggiungono a quelli già notificati nel 1999. Avverso tali avvisi è stato proposto nei termini ricorso presso la Commissione Tributaria Provinciale di Roma. Nelle udienze tenutesi nel 2000 per IRPEG/ILOR 1992 e 1993 la causa è stata rinviata a nuovo ruolo per assenza del relatore. Nel corso del 2000 sono state notificate alla società anche cartelle di pagamento per la riscossione frazionata dell'IVA, avverso le quali è stata presentata istanza di sospensione. Sulla base della normativa in vigore, e dei pareri legali a suo tempo acquisiti e recentemente confermati, la società ritiene che il rischio di oneri derivante dagli avvisi di accertamento o rettifica ricevuti sia remoto e, pertanto, come per gli esercizi precedenti, non è stato effettuato alcun accantonamento al fondo per rischi ed oneri.

Si segnala, inoltre, che, in relazione al processo verbale di accertamento notificato dall'Istituto Nazionale della Previdenza Sociale nel 1997, è stato notificato un ulteriore accertamento riguardante il periodo fino a febbraio 2000, per il quale è stato presentato nuovo ricorso, ed è stato avviato nei confronti del Rappresentante Legale della società un procedimento penale, a fronte del quale è stata successivamente disposta l'archiviazione. Sulla base della normativa in vigore, dei pareri legali acquisiti e dell'esito positivo del procedimento penale connesso, la società ritiene che il rischio che tali eventi comportino significativi oneri sia remoto e, pertanto, come per gli esercizi precedenti, non è stato effettuato alcun accantonamento al fondo per rischi ed oneri.

Il bilancio dell'esercizio 2000 chiude con un valore della produzione di 273.223 milioni e con un utile netto di 9.160 milioni. Tale risultato conferma che i valori di produzione sono stati adeguati

alla struttura della Società ed i margini delle commesse sono stati più che sufficienti a coprire i costi generali.

Settore Finanziario (FERCREDIT S.p.A.)

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

L'esercizio 2000 ha prodotto un risultato netto positivo di 5.325 milioni (5.150 milioni nel 1999).

Tale risultato conferma i positivi andamenti reddituali degli ultimi esercizi, conseguiti a seguito dell'attenta politica di gestione portata avanti negli anni passati, mirata essenzialmente al riposizionamento del portafoglio crediti factoring all'interno del mercato captive del Gruppo FS ed all'aumento della penetrazione in questo segmento, al contenimento dei costi di struttura, all'espansione degli impieghi nel credito al consumo con i dipendenti della Capogruppo e delle operazioni di leasing con le società del Gruppo.

Il perseguimento di questa linea, reso improcrastinabile anche per via dell'entrata in vigore del regime della ponderazione dei rischi esteso dalla Banca d'Italia alle società di factoring, ha portato alla limitazione degli impieghi, potenzialmente più rischiosi, verso clientela esterna al Gruppo FS, concentrando l'attività di sviluppo quasi esclusivamente verso fornitori della Capogruppo e delle altre società del mondo FS.

I risultati positivi degli ultimi esercizi rappresentano la conferma di una crescita sostenibile da un punto di vista reddituale e patrimoniale, senza trascurare il continuo presidio del rischio creditizio e mantenendo comunque l'obiettivo di elevati standard di efficienza aziendale.

Nel corso del 2000 si è sviluppata anche l'attività di raccolta fondi sul mercato finanziario, acquisiti con un livello di costi soddisfacente, e sono state impostate alcune operazioni a medio e lungo termine allo scopo di consolidare una quota della provvista a fronte di crescenti volumi di impieghi di durata superiore rispetto alle operazioni di factoring.

Il Patrimonio di vigilanza, calcolato secondo la normativa della Banca d'Italia, è cresciuto da 54,5 miliardi di fine 1999 a 60,3 miliardi al 31 dicembre 2000. Per effetto di tale incremento, alla stessa data la società raggiungeva un più elevato margine di operatività aziendale: il limite massimo di esposizione globale dei "grandi rischi", calcolato ai sensi della richiamata normativa della Banca d'Italia, risultava, infatti, pari a 484 miliardi di lire a fronte di un totale grandi rischi assunto dalla società pari a 133 miliardi.

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

- nel settore del factoring un turnover di 1.920 miliardi di cessioni di credito, con un aumento di circa il 20% rispetto al turnover realizzato nel precedente esercizio. La società detiene inoltre in portafoglio contratti di cessione di crediti futuri per circa 2.366 miliardi (+19% rispetto al precedente esercizio), che troveranno attuazione nell'esercizio 2001 e seguenti, man mano che i relativi contratti di appalto e/o forniture avranno esecuzione;
- nel settore del leasing la stipulazione di 97 nuovi contratti per un importo totale di circa 54 miliardi, mentre i contratti globalmente operativi a fine esercizio sono 237 per complessivi 120 miliardi.

Nonostante la buona crescita complessiva del settore, permangono le difficoltà di sviluppo riconducibili ai limiti più restrittivi posti dalla citata disciplina della Banca d'Italia in materia di concentrazione e ponderazione dei rischi;

- nel settore del credito al consumo la conferma di un tasso di sviluppo continuo. Questa attività, avviata nel 1996, è rivolta ai dipendenti della Capogruppo, nella forma della cessione del quinto dello stipendio, affiancata da ulteriori modalità di intervento che hanno trovato analogo favore presso la clientela. I finanziamenti complessivamente erogati nel corso del 2000 sono stati 2.148 per un importo totale di circa 30,2 miliardi, mentre i contratti globalmente operativi a fine esercizio sono circa 5.700, per un importo complessivo di oltre 56 miliardi;
- nel settore dell'analisi finanziaria dei fornitori e dei terzi operanti nel Gruppo un andamento reddituale regolare e costante. Anche quest'anno è continuata l'azione di miglioramento delle procedure informatiche ed è stata ampliata la gamma di interventi mirati ad una maggiore redditività del servizio. Le valutazioni effettuate nel corso dell'esercizio sono state 1.602, con un ricavo di circa 425 milioni. Inoltre, nel corso del 2000 è stato sottoscritto un atto modificativo del vigente contratto per l'aumento delle tariffe, che avrà completa efficacia solo nel 2001, ed è stata avviata una fase di acquisizione di nuove aree di intervento, con previsioni di notevole incremento del lavoro.

Settore Immobiliare (Gruppo METROPOLIS e società GRANDI STAZIONI S.p.A.)

La società **METROPOLIS S.p.A.**, che si occupa della gestione del patrimonio immobiliare non strumentale di FS, ha continuato a svolgere per conto della Capogruppo, nel corso del 2000, le attività inerenti la Gestione degli Alloggi, la Gestione Commerciale, la Gestione Tecnica, la Dismissione del patrimonio non strumentale e la valorizzazione del patrimonio.

Nel corso del 2000, in aderenza con gli indirizzi strategici inclusi nel piano di riorganizzazione del settore immobiliare di Gruppo, sono stati sottoscritti con la Capogruppo:

- il contratto per la valorizzazione del patrimonio immobiliare disponibile industriale di proprietà FS;
- l'integrazione contrattuale per lo svolgimento di attività finalizzate all'attuazione di una operazione di spin-off del patrimonio immobiliare;
- l'integrazione contrattuale per le attività di tutela del patrimonio immobiliare FS, per il servizio di recupero crediti ed il contenzioso immobiliare.

Nel corso del 2000 la società ha proseguito la propria azione rivolta all'acquisizione della gestione di patrimoni esterni al Gruppo ed ha partecipato alle gare:

- per la gestione integrata del patrimonio immobiliare dell'INPDAP;
- per il servizio integrato per il censimento e la determinazione degli standard di spazio per gli immobili in uso alla Pubblica Amministrazione;
- per l'affidamento della gestione tecnico-amministrativa degli immobili da reddito indetto dall'INPDAP;
- per la costituzione di una S.p.A. per la gestione degli immobili di proprietà di terzi indetta dalla ATER di Verona.

Per queste gare non risultano ancora completate le operazioni di aggiudicazione. La società è invece risultata aggiudicataria dell'affidamento del servizio di gestione e dismissione del patrimonio del Comune di Salerno.

Il bilancio chiude con un utile netto di 569 milioni.

Fanno capo a **METROPOLIS S.p.A.** le seguenti partecipazioni di controllo:

- **METROPARK S.p.A.**, di cui Metropolis S.p.A. detiene l'intera partecipazione, conferma il risanamento gestionale del precedente esercizio e chiude con un risultato positivo di 182 milioni. Tale andamento positivo è dovuto sia al buon andamento degli impianti gestiti direttamente dalla società che all'apertura di cinque nuovi parcheggi. Per contro è da registrare la difficile gestione del rapporto contrattuale con i gestori dei parcheggi ai quali la gestione è stata affidata attraverso l'affitto del ramo di azienda, per la sottrazione di parte delle aree loro affidate a causa dei cantieri aperti dalla Capogruppo per lavori di manutenzione con conseguente indennizzo corrisposto ai gestori. Il perdurare di tale situazione ha indotto la società a riconsiderare le modalità di gestione ipotizzando, in luogo del più vincolante contratto di affitto del ramo di azienda, il ricorso all'associazione in partecipazione nella gestione dei parcheggi.
- **ROMADUEMILA S.p.A.**, nel corso dell'esercizio 2000 ha portato avanti gli incarichi ad essa affidati dalla Capogruppo, contenuti nell'accordo quadro sottoscritto il 29 agosto 1997 ed integrato da specifici atti attuativi riguardanti la valorizzazione del patrimonio immobiliare non strumentale di FS ubicato nel Comune di Roma relativi ai progetti delle Stazioni di San Pietro, di cui è stata avviata la fase di commercializzazione dell'area, della Stazione Tiburtina, delle Stazioni di Ostiense, Quattro Venti e Trastevere per i quali nel 2000 sono stati firmati gli Accordi di Programma.

Il bilancio chiude con un utile netto di 424 milioni.

La società **GRANDI STAZIONI S.p.A.**, a seguito della modifica dell'assetto societario avvenuta nel corso del 2° semestre 2000, ampiamente commentata nella presente Relazione, ha proceduto all'ampliamento ed alla revisione dell'originaria missione aziendale, che si orienta verso forme innovative e competitive di gestione, mirate alla valorizzazione degli asset di riferimento:

- patrimonio immobiliare;
- flussi viaggiatori e non viaggiatori in transito;
- marchio aziendale.

E' significativa, in tale ambito, la scelta operata dalla società di svolgere la propria missione anche attraverso l'acquisto di immobili, e non unicamente mediante la gestione di lungo periodo di immobili di proprietà di terzi. L'ipotesi di acquisto degli immobili era prevista nella gara di privatizzazione della società. Tale scelta si è concretizzata nel corso del 2000 con la stipula di un contratto preliminare di compravendita di alcuni fabbricati "non strumentali" della Capogruppo, contigui ad alcune grandi stazioni, tra Metropolis S.p.A. (in proprio e in qualità di mandataria della Capogruppo) e Grandi Stazioni S.p.A.

Tra i progetti più significativi realizzati nel corso dell'esercizio si segnala:

- Progetto Servizio Civile "Termini Welcome Staff", che ha comportato una collaborazione tra la società ed il Consorzio Nazionale Servizio Civile e Cooperazioni per l'attivazione del Servizio Civile a Roma Termini, finalizzato all'accoglienza dei viaggiatori, dei turisti e dei pellegrini del Giubileo. La Società ha curato l'impostazione del progetto, attivandosi per l'integrazione delle funzioni del consorzio summenzionato con la complessa realtà di stazione.

- Studio per Museo Interinale e Opere in Stazione, che si propone di realizzare un Museo Interinale nell'Ala Mazzoniana nel quale esporre opere monumentali di artisti di chiara fama in vari ambiti della stazione. Il Progetto è attualmente in corso di realizzazione e l'apertura del Museo è prevista nel primo semestre 2001.
- Sito internet aziendale, che ha portato alla realizzazione del sito della Società, con lo scopo di diffondere l'immagine e la missione dell'azienda, segnalare le opportunità di business a potenziali partners. istituire un canale di comunicazione a beneficio dello sviluppo delle Risorse Umane. E' stata inoltre avviata la realizzazione di siti di stazione, orientati allo sviluppo del commercio elettronico.

Si segnala, inoltre, che la Società ha costituito nei primi mesi del 2001, due società con l'obiettivo di gestire direttamente alcune specifiche attività di business, esercitate all'interno delle aree ristrutturate e valorizzate dalla società stessa, la cui operatività rappresenterà indubbiamente un notevole impulso al raggiungimento degli obiettivi societari.

Si sottolinea che nel mese di gennaio 2001 è iniziata, ed è tuttora in corso presso la Società, una verifica da parte di Ispettori di Istituti previdenziali e assistenziali e della Guardia di Finanza, relativamente ai rapporti di lavoro in essere. Allo stato attuale non vi sono elementi disponibili che consentano una valutazione delle eventuali passività che dalla conclusione di tale verifica possano emergere a carico della Società.

La società chiude l'esercizio con un risultato positivo di 20.812 milioni, dovuto al miglioramento della gestione caratteristica a seguito, principalmente, dell'avvio della gestione integrata sui complessi di stazione affidati dalla Capogruppo, ai sensi del contratto stipulato in data 14 aprile 2000 e dei contributi in conto esercizio ricevuti in occasione dell'evento giubilare (4.516 milioni).

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

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

La società ha iniziato a svolgere la propria attività il 1° maggio 1999 a seguito della stipula del contratto d'affitto di ramo d'azienda con la società SAP S.r.l. in liquidazione, con il quale ha rilevato in gestione le agenzie di viaggio localizzate nelle principali stazioni italiane. La scadenza del contratto d'affitto è prevista per la fine di maggio 2001; la società ha già espresso la propria volontà di esercitare l'opzione per procedere all'acquisto del ramo, avviando, insieme alla Capogruppo, le attività finalizzate alla valutazione del ramo d'azienda.

I risultati dell'esercizio 2000, primo anno di piena attività della società, sono decisamente positivi.

Per il raggiungimento di tali risultati positivi la società ha perseguito nel corso dell'esercizio le seguenti linee di azione:

- sviluppo di nuovi business, con l'attivazione di postazioni di cambio valute all'interno delle agenzie di viaggio;

- sviluppo dei ricavi, attraverso la stipula di un contratto con la Capogruppo per la fornitura di servizi relativi ai viaggi di lavoro dei dirigenti del Gruppo FS e l'allestimento di un Business Travel Center dedicato alla fornitura di servizi al Gruppo;
- attività di riduzione dei costi e/o di aumento della produttività, attraverso la risoluzione o la rinegoziazione di contratti per la fornitura di servizi considerati particolarmente onerosi e la rinegoziazione di nuovi turni di lavoro per il personale di alcune agenzie;
- miglioramento organizzativi, con l'installazione di nuovi software che hanno portato notevole vantaggi dal punto di vista dell'efficienza e della funzionalità.

La particolare ubicazione delle agenzie di viaggio all'interno delle principali stazioni ferroviarie e le caratteristiche del servizio offerto, in termini di orari e prodotti, hanno consentito alla società di incrementare i volumi di vendita, relativi soprattutto alla biglietteria aerea e ferroviaria, pur in presenza di un mercato del settore turistico caratterizzato da una forte concorrenza e da profonde trasformazioni. Inoltre, il minor costo di avviamento conseguente alla liberalizzazione del settore turistico ha permesso alla società di aprire circa 600 nuove agenzie nel corso del 2000.

L'obiettivo della società è quello di riuscire a conquistare la stessa clientela anche con prodotti diversificati, quali i viaggi propri e i tour operator, che consentirebbero il raggiungimento di elevati margini di profitto.

La società chiude l'esercizio sostanzialmente in pareggio, registrando una perdita di 11 milioni. Va precisato che, con Assemblea ordinaria dell'8 agosto 2000, i soci hanno deliberato la copertura delle perdite al 31 dicembre 1999, pari a 773 milioni, tramite azzeramento e ricostituzione del capitale sociale e utilizzo della riserva legale. La perdita dell'anno, invece, risente dell'effetto dell'Irap per 70 milioni, a causa dei rilevanti costi del personale che caratterizzano la gestione della società, strettamente attinenti all'attività svolta.

Margine del valore della produzione

Il risultato economico di Gruppo dell'esercizio 2000 è, sotto il profilo della gestione caratteristica, riassumibile nelle seguenti cifre aggregate:

(in miliardi di lire)		
Descrizione	2000	1999
Valore della produzione	16.260	15.308
Costo del personale	(9.039)	(9.180)
Altri costi della produzione prima degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione	(4.528)	(4.356)
Margine del valore della produzione prima degli ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione	2.693	1.772
Ammortamenti, svalutazioni, accantonamenti ed oneri diversi di gestione	(4.272)	(4.457)
Margine del valore della produzione	(1.579)	(2.685)

A.2 - VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione evidenzia un incremento di 952 miliardi rispetto al 1999 ed è dettagliato come segue:

(in miliardi di lire)		
Descrizione	2000	1999
Prodotti del traffico viaggiatori		
- Clientela ordinaria	3.954	3.729
- Contratto di servizio pubblico con Enti pubblici territoriali	15	13
	3.969	3.742
Prodotti del traffico merci e poste	1.423	1.354
Contratto di servizio pubblico con lo Stato	3.123	2.927
Totale prodotti del traffico	8.515	8.023
Prestazioni a terzi, vendite ed altri ricavi	714	635
Variazione lavori in corso su ordinazione	(66)	49
Incremento immobilizzazioni per lavori interni	1.673	1.515
Altri ricavi e proventi		
- Contributi in conto esercizio	3.074	3.012
- Utilizzo Fondo ristrutturazione (L.448/98)	1.934	1.886
- Ricavi e proventi diversi	416	188
Totale altri ricavi e proventi	5.424	5.086
Totale valore della produzione	16.260	15.308

Come si evince dalla tabella suesposta, alla positiva dinamica del Valore della Produzione, rispetto all'esercizio 1999, hanno contribuito:

- l'incremento dei prodotti del traffico, sia viaggiatori che merci, riconducibile alla Capogruppo e a Trenitalia S.p.A. L'aumento è attribuibile, per il traffico viaggiatori, ai risultati della politica di razionalizzazione dell'offerta, nonché alla riforma del sistema dei prezzi ed al lancio di nuove azioni commerciali; per il traffico merci, prevalentemente, ai risultati realizzati nel settore del trasporto combinato;
- l'incremento dei contributi in conto esercizio, attribuibile alla Capogruppo, per l'effetto differenziale tra la quota di competenza dell'esercizio dei contributi per l'alluvione del Piemonte e la riduzione degli altri contributi e a Trenitalia S.p.A., per i contributi ricevuti, a seguito delle convenzioni stipulate nel 2000 con le Amministrazioni Territoriali, prevalentemente per la manutenzione dei rotabili adibiti al trasporto metropolitano;
- l'incremento dei ricavi e proventi diversi dovuto essenzialmente a Trenitalia S.p.A. per l'utilizzo del Fondo Ristrutturazione, a fronte della stima dei costi dell'esercizio del personale, ricompreso nel piano degli esodi previsto dal Piano d'Impresa e del Fondo Rettifica Valore Cespiti, a parziale compensazione degli ammortamenti, e a Italferr S.p.A. per l'utilizzo del Fondo rischi contrattuali per perdite su commesse.

A.3 - COSTI DELLA PRODUZIONE

L'ammontare complessivo dei costi della produzione, che presentano una contrazione di 154 miliardi, rispetto all'esercizio trascorso, risulta così articolato:

(in miliardi di lire)		
Descrizione	2000	1999
Personale	9.039	9.180
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	1.645	1.377
Servizi	2.818	2.780
Godimento beni di terzi	258	226
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(193)	(27)
Totale altri costi della produzione prima degli ammortamenti, svalutazioni ed altri	4.528	4.356
Ammortamenti e svalutazioni	3.776	3.851
Accantonamenti	306	379
Altri accantonamenti	39	19
Oneri diversi di gestione	151	208
Totale costi della produzione	17.839	17.993

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

Sono compresi in questa voce l'acquisto dei 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.

La voce presenta un incremento di 268 miliardi, dovuto essenzialmente ai maggiori acquisti connessi all'aumento dell'attività produttiva, soprattutto nel settore degli investimenti.

Servizi

Il comparto in esame registra, rispetto all'esercizio 1999, un incremento di 38 miliardi.

L'aumento ha interessato in particolare, i servizi informatici, le utenze, i premi assicurativi, la pubblicità e il marketing, e le mense. A fronte di tali aumenti sono, per contro, diminuiti i costi per servizi di pulizia, sostitutivi, manutenzione e riparazione, carrozze letto e ristorazione e prestazioni del genio ferroviario.

Personale

Il costo del personale è passato dai 9.180 miliardi del 1999 ai 9.039 miliardi dell'esercizio 2000 con una diminuzione di 141 miliardi.

La variazione, riconducibile principalmente alla Capogruppo e a Trenitalia S.p.A., è imputabile alla riduzione degli organici per effetto di varie cause (esodi naturali, blocco del turn over, licenziamenti, mancato rinnovo dei Contratto Formazione Lavoro, esodi incentivati ecc.).

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 della Capogruppo. con garanzia e oneri a carico dello Stato in essere al 31 dicembre 1996.

In data 21 marzo 1997 il Ministero del Tesoro aveva provveduto ad emanare il decreto che stabiliva, 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 alla Capogruppo mediante apposito mandato gratuito, stipulato tra la Capogruppo e le competenti strutture del Ministero del Tesoro, a gestire il debito stesso in nome, nell'interesse e per conto del suddetto Ministero. Tale mandato, scaduto il 31 dicembre 2000, è stato prorogato al 31 dicembre 2001, con nota n. 028731 del 19 dicembre 2000.

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 30,1 miliardi di lire e sono relativi ad un indebitamento a carico della Capogruppo 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 della Capogruppo per 193 miliardi di lire, mentre il debito residuo per prestiti assunti dallo Stato, ai sensi della menzionata Legge n.662/96 ammonta, ai cambi di fine esercizio, a 21.319 miliardi di lire.

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

Anche la politica degli investimenti tecnici, nel corso del 2000, è strutturalmente riconducibile alla Capogruppo, le cui linee di intervento vengono di seguito esposte.

L'ammontare complessivo degli investimenti nell'anno 2000 è stato pari a 3.900 miliardi includendo tra questi 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 della 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 interessato 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 conta-assi (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.

A.6 - AUMENTI DI CAPITALE SOCIALE

Al 31 dicembre 2000 il capitale sociale sottoscritto e versato della Capogruppo ammonta a lire 36.595.863.427.000 e risulta invariato rispetto al 1999.

La legge del 23 dicembre 1999 n.488 (Finanziaria 2000) aveva disposto in 6.150 miliardi di competenza e 5.150 miliardi di cassa per l'esercizio 2000, l'ulteriore apporto dello Stato al capitale sociale della F.S. S.p.A. 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 1.000 miliardi, portando lo stanziamento complessivo di cassa a 6.150 miliardi, pari quindi a quello di competenza.

Nel corso dell'anno 2000 il Ministero del Tesoro ha versato, in sette tranche, l'intero ammontare stanziato e tale importo è stato appostato – in attesa della delibera assembleare di aumento di capitale sociale – alla voce "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, che sono ampiamente illustrati al successivo punto B.3.1.

B) INFORMAZIONI DI CARATTERE PARTICOLARE

B.1 - ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Nel 2000 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 Capogruppo e di Trenitalia S.p.A., 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 alla 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 misurazioni hanno riguardato i campi elettromagnetici nel dominio delle frequenze superiori al GHz (microonde) indotti in alcune stanze di Villa Patrizi 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.