ATTI PARLAMENTARI

XIV LEGISLATURA

CAMERA DEI DEPUTATI

Doc. **XV**
n. **258**

RELAZIONE DELLA CORTE DEI CONTI

AL PARLAMENTO

sulla gestione finanziaria degli Enti sottoposti a controllo in applicazione della legge 21 marzo 1958, n. 259

FERROVIE DELLO STATO S.P.A.

(Esercizi 2001 e 2002)

Trasmessa alla Presidenza il 19 luglio 2004

Tomo II

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

INDICE

TOMO I

Determinazione della Corte dei conti n. 52/2004 del 9 luglio 2004

Relazione sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria delle Ferrovie dello Stato S.p.a. per gli esercizi dal 2001 al 2002

DOCUMENTI ALLEGATI

FERROVIE DELLO STATO

Esercizio 2001:

Relazione del Consiglio di amministrazione

Bilancio consuntivo

Relazione del Collegio dei Sindaci

Esercizio 2002:

Relazione del Consiglio di amministrazione

Bilancio consuntivo

Relazione del Collegio dei Sindaci

TOMO II

TRENITALIA

Esercizio 2001:

Relazione del Consiglio di amministrazione ..... *Pag.* 5

Relazione del Collegio dei Sindaci ..... » 13

Bilancio consuntivo ..... » 27

Esercizio 2002:

Relazione del Consiglio di amministrazione ..... *Pag.* 157

Bilancio di esercizio ..... » 207

Relazione del Collegio dei Sindaci ..... » 288

TOMO III

RETE FERROVIARIA ITALIANA (R.F.I.)

Esercizio 2001:

Relazione del Consiglio di amministrazione

Relazione del Collegio dei Sindaci

Bilancio consuntivo

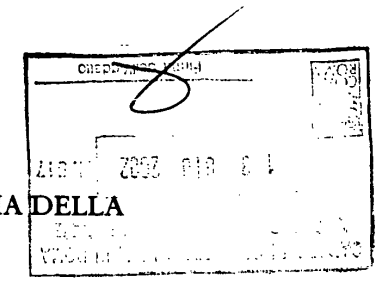
Esercizio 2002:

Relazione del Consiglio di amministrazione

Relazione del Collegio dei Sindaci

Bilancio consuntivo

RELAZIONE
DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE



VERBALE DI ASSEMBLEA ORDINARIA DELLA

TRENITALIA - S.p.A.

Sede legale: Roma - Piazza della Croce Rossa, 1

Capitale sociale: € 1.489.285.500,00 sottoscritto e versato per € 983.157.850,00

Iscritta al Registro delle Imprese

C.F. 05403151003 - REA 883047

L'anno duemiladue il giorno ventisette del mese di maggio, alle ore 11.40, presso la sede sociale in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1, è riunita l'Assemblea ordinaria della Società sotto la Presidenza del Presidente Dott. Francesco Forlenza, il quale invita il Dott. Angiolo Mannerucci, Responsabile del Coordinamento Partecipazioni della Direzione Affari Societari di Ferrovie dello Stato S.p.A., a svolgere le funzioni di Segretario.

Il Presidente constata e fa constatare che:

- è presente l'intero capitale sociale rappresentato dall'unico Azionista Ferrovie dello Stato S.p.A., con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1, socio intestatario di n. 983.157.850 azioni da € 1 ciascuna, in persona del Dott. Angiolo Mannerucci, giusta delega conservata in atti della Società;
- le azioni risultano depositate ai sensi di legge;
- sono presenti, oltre a se medesimo, l'Amministratore Delegato Ing. Roberto Renon ed i Consiglieri Dott. Giovanni D'Ambros, Dott. Luigi Lenci e Prof. Alberto Rossetti;
- sono presenti il Presidente del Collegio Sindacale, Dott. Mario Vincenti, ed i Sindaci effettivi Rag. Carlo Sandro Croce e Dott. Guglielmo Marengo;
- la presente Assemblea è stata regolarmente convocata con pubblicazione sulla G.U. Foglio Inserzioni n. 105 del 7 maggio 2002, con il seguente ordine del giorno:
  1. Determinazioni ai sensi dell'art. 2364, 1° comma, nn. 1 e 2 del c.c.
  2. Contratti di Servizio regionali e determinazioni conseguenti
  3. Varie ed eventuali

Il Presidente apre, quindi, i lavori ponendo in trattazione il 1^ punto all'ordine del giorno.

==========

1. **Determinazioni ai sensi dell'art. 2364, 1° comma, nn. 1 e 2 del c.c.**
   - **Determinazioni ai sensi dell'art. 2364, 1° comma, n. 1 del c.c.**

Il Presidente comunica che il bilancio in esame chiude con un utile di € 29.632.325 che il Consiglio di Amministrazione propone di destinare quanto a € 1.481.616 a riserva legale e quanto a € 28.150.709 a riserva straordinaria.

Con il consenso dei presenti, omette là lettura della Relazione del Consiglio di Amministrazione sulla gestione e del Bilancio di esercizio chiuso al 31 dicembre 2001, corredato della Nota Integrativa, documenti che si allegano al presente verbale, per formarne parte integrante e sostanziale, rispettivamente sotto le lettere "A" e "B".

Il Presidente invita, quindi, il Collegio Sindacale a dare lettura della Relazione sul bilancio.

Il Presidente del Collegio Sindacale dà lettura della la Relazione predisposta dal Collegio stesso sul bilancio di esercizio 2001 e che risulta allegata al presente atto, per formarne parte integrante e sostanziale, sotto la lettera "C".

Il Presidente, riprendendo la parola, dà poi comunicazione della Relazione rilasciata dalla Società di revisione KPMG in data 23 maggio 2002 che si allega al presente verbale, per formarne parte integrante e sostanziale sotto la lettera "D", e dalla quale risulta che "il bilancio d'esercizio è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione, esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della Società".

Il Presidente invita, quindi, l'Assemblea a deliberare in merito all'approvazione del bilancio dell'esercizio 2001.

L'Assemblea, dopo esauriente disamina, con il voto favorevole dell'intero capitale sociale, delibera di approvare il bilancio d'esercizio 2001 e di destinare l'utile registrato (€ 29.632.325) quanto a € 1.481.616 a riserva legale e quanto a € 28.150.709 a riserva straordinaria.

- **Determinazioni ai sensi dell'art. 2364, 1° comma, n. 2 del c.c.**

Il Presidente comunica che il Sindaco effettivo Rag. Carlo Sandro Croce in data odierna, ha formalizzato la decisione, già anticipata, di rassegnare le dimissioni dalla carica di Sindaco - con effetto dal termine della presente assemblea - in considerazione del ruolo dallo stesso rivestito in seno alla PricewaterhouseCoopers S.p.A., Società alla quale è stato conferito l'incarico di Revisore unico del Gruppo per il triennio 2002/2004, e della conseguente incompatibilità.

Invita, quindi, l'Assemblea a deliberare in merito.

L'Assemblea, preso atto delle dimissioni del Rag. Carlo Sandro Croce al quale rivolge un sentito ringraziamento per il contributo fornito nell'espletamento dell'incarico, con il voto favorevole dell'intero capitale sociale, delibera di nominare - con decorrenza dal termine della presente Assemblea - Sindaco effettivo il Dott. Gianni CAMPI nato a Mirandola (Modena) il 29.8.1931, C.F. CMPGNN31M29F240T, domiciliato per la carica presso la sede sociale in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1, iscritto al Registro dei Revisori Contabili.

Il Sindaco come sopra nominato resterà in carica fino alla scadenza del mandato dell'attuale Collegio Sindacale.

Il Rag. Croce, nell'augurare ogni successo alla Società per un cammino di crescita, coglie l'occasione per rivolgere un saluto a tutti i membri del Consiglio di Amministrazione ed un particolare ringraziamento ai Colleghi del Collegio Sindacale con i quali ha condiviso una esperienza molto interessante sul piano professionale oltre che gratificante sul piano dei rapporti personali.

Il Dott. Vincenti, a nome del Collegio Sindacale, esprime rammarico per la decisione del Rag. Croce, che priva il Collegio stesso di una preziosa collaborazione sul piano professionale non disgiunta da una carica di umanità che ha consentito al Collegio di operare sempre con grande armonia, nell'interesse primario della Società.

Il Dott. D'Ambros chiede la parola per comunicare la propria decisione di rassegnare - con effetto dal termine della presente assemblea - le dimissioni dalla carica di Consigliere.

Tale decisione - motivata dalla complessità degli impegni che una società delle dimensioni di Trenitalia e in un contesto di continua evoluzione gli pone quotidianamente - viene a coincidere con la conclusione della fase di messa a regime dell'operatività della società, dopo l'acquisto dell'Azienda Trasporto da Ferrovie dello Stato, e con la esigenza di imprimere all'Organo di gestione una connotazione sempre più orientata al mercato.

Coglie l'occasione per esprimere al Consiglio di Amministrazione e al Collegio Sindacale un sincero ringraziamento per l'arricchimento umano e professionale che ha tratto da questi due anni di lavoro comune condiviso nell'interessa della società.

Il Presidente rivolge al Dott. D'Ambros un sincero ringraziamento per il prezioso contributo sempre fornito.

L'Ing. Renon, nel prendere atto della decisione del Dott. D'Ambros, condivide le espressioni di ringraziamento del Presidente e si dichiara certo del fatto che il Dott. D'Ambros garantirà la sua efficace presenza come Direttore Centrale di Trenitalia, assicurando il suo costante impegno all'interno della società.

Il Dott. Vincenti, a nome del Collegio Sindacale, ringrazia il Dott. D'Ambros e tutta la Direzione Centrale Legale e Amministrazione per l'impegno e la qualità del servizio reso.

Il Prof. Rossetti si associa.

L'Assemblea, con il voto unanime dell'intero capitale sociale, preso atto con rammarico delle dimissioni presentate dal Dott. Giovanni Battista D'Ambros, delibera di nominare - con decorrenza dal termine della presente assemblea - Consigliere di Amministrazione il Prof. Umberto BERTINI nato a San Giuliano Terme (Pisa) il 27.9.1936, C.F. BRTMRT36P27A562Z, domiciliato per la carica presso la sede sociale in Roma, Piazza della Croce Rossa n. 1.

Il Consigliere come sopra nominato resterà in carica fino alla scadenza del mandato dell'attuale Consiglio di Amministrazione.

= =

3 0 MAG 2002

2. Contratti di Servizio regionali e determinazioni conseguenti

Il Presidente ricorda che il Consiglio di Amministrazione nella seduta del 12 aprile 2000 ha deliberato di sottoporre all'approvazione dell'assemblea i Contratti di Servizio, tenuto conto dell'esigenza di coinvolgere l'Azionista nelle scelte fondamentali relative all'attività istituzionale dell'azienda.

Precisa altresì che nella seduta del 19 aprile u.s. il Consiglio di Amministrazione ha approvato gli schemi dei Contratti di Servizio biennali con le Regioni Umbria e Puglia e nella seduta odierna - tenutasi immediatamente prima dell'assemblea - gli schemi dei Contratti di Servizio biennali con Lazio, Veneto e Marche (i citati schemi di Contratti sono conservati agli atti dell'Assemblea).

L'Assemblea, con il voto unanime dell'intero capitale sociale, dopo esauriente disamina, delibera di approvare i Contratti di Servizio biennali (2002-2003) con le Regioni Umbria, Puglia, Lazio, Veneto e Marche.

= =

Il Presidente, in mancanza di argomenti da trattare in merito al punto 3^ all'o.d.g. (Varie ed eventuali), null'altro essendovi da deliberare e non avendo alcuno dei presenti chiesto ulteriormente la parola, alle ore 12.00 dichiara chiusa l'Assemblea.

IL SEGRETARIO

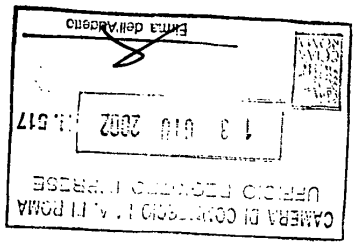
IL PRESIDENTE



RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

ALL. C

TRENITALIA



Collegio Sindacale

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE

AL BILANCIO D'ESERCIZIO 2001

Signori Azionisti,

il bilancio d'esercizio per l'anno 2001 che il Consiglio di Amministrazione sottopone alla vostra approvazione evidenzia un utile di euro 29.632.325, che il Consiglio stesso propone di destinare come segue:

- per il 5%, pari a euro 1.481.616, a riserva legale;
- per il residuo importo, pari a euro 28.150.709, a riserva straordinaria.

Il predetto bilancio si riassume nei seguenti dati fondamentali, espressi in euro:

STATO PATRIMONIALE

ATTIVO

Crediti verso soci per versamenti dovuti	0
Immobilizzazioni	5.944.889.282
Attivo circolante	2.678.312.427
Ratei e risconti attivi	463.394
Totale attivo	**8.623.665.103**

PASSIVO

Patrimonio netto

Capitale sociale	766.246.000

Riserva legale	25.220.066
Altre riserve	0
Utili (perdite) portati a nuovo	0
Utile dell'esercizio	29.632.325
Totale patrimonio netto	**821.098.391**
Fondi per rischi e oneri	1.503.004.959
TFR	1.807.416.136
Debiti	4.491.870.180
Ratei e risconti passivi	275.437
Totale passivo e patrimonio netto	**8.623.665.103**

Le garanzie e gli altri conti d'ordine, il cui contenuto è illustrato nella nota integrativa, ammontano a euro 2.952.069.568.

CONTO ECONOMICO

Valore della produzione	5.390.147.971
Costi della produzione	5.190.368.710
Differenza tra valore e costi della produzione	199.779.261
Proventi e oneri finanziari	(84.199.945)
Rettifiche di valore di attività finanziarie	(13.704.289)
Proventi e oneri straordinari	23.762.525
Risultato ante imposte	125.637.552
Imposte sul reddito	(96.005.227)
Utile di esercizio	**29.632.325**

Il bilancio di esercizio dell'anno 2001, costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico e dalla nota integrativa, è stato redatto secondo le disposizioni di cui agli artt. 2423 e seguenti del Codice Civile, con

l'applicazione dei criteri esposti nella nota integrativa stessa, in modo coerente con quelli applicati l'esercizio precedente.

Il Consiglio di Amministrazione, in ottemperanza alle disposizioni dell'art.2428 Cod. Civ., ha fornito nella sua relazione sulla gestione ampie informazioni sull'attività della Società nell'esercizio 2001.

Per quanto riguarda la comparabilità dei dati con quelli dell'esercizio precedente, si segnala, quale fatto di rilievo a tal fine, la circostanza che Trenitalia gestisce l'attività di trasporto in precedenza esercitata dalla allora capogruppo Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni a decorrere dal 1° giugno 2000.

In proposito, precisato che, giusta quanto prescritto dal 5° comma dell'art. 2423 ter del Codice Civile, tutte le appostazioni sono state messe a confronto con quelle del bilancio chiuso al 31 dicembre 2000, si rileva che il confronto non è significativo per quanto concerne il conto economico, considerato che nel 2000 la Società è stata operativa soltanto nei sette mesi decorrenti dal 1° giugno, mentre ha dispiegato la propria attività nel corso dell'intero esercizio 2001.

Si rammenta, infatti, che la Vostra Società aveva dapprima affittato dalla Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni (dal 1° giugno al 30 novembre 2000) il relativo ramo d'azienda e successivamente aveva acquisito la proprietà dello stesso con effetto dal 1° dicembre 2000.

Vi segnaliamo che un aspetto di particolare rilievo che continua a caratterizzare il bilancio di esercizio è rappresentato dalla correzione reddituale negativa determinata nella perizia di stima dell' "Azienda Trasporto" acquistata dalla Vostra Società con effetto dal 1° dicembre 2000.

Tale correzione reddituale ha modificato le voci contabili come di seguito sinteticamente riepilogato:

A) correzione dei valori dell'attivo - già iscritti al valore netto contabile al quale essi figuravano nella situazione patrimoniale della Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e Servizi per Azioni al 30 novembre 2000 - tesa ad esprimere il valore dei beni recuperabile mediante l'uso

   a) con rettifica diretta, per euro 1.285 milioni, del valore delle immobilizzazioni materiali;

   b) con iscrizione di un fondo rettifica del valore dei cespiti per euro 1.018 milioni, utilizzato nell'esercizio 2001 per euro 77 milioni;

B) incremento, per euro 428 milioni, del fondo di ristrutturazione industriale per costi/oneri riferibili al personale, fondo utilizzato nell'esercizio 2001 per euro 355 milioni.

Il Collegio dà atto che la Società non ha apportato modifiche alle appostazioni contabili definite nell'esercizio precedente con riferimento alla acquisizione dell' "Azienda Trasporto" dalla allora Controllante.

Non essendosi manifestate situazioni modificative delle ipotesi considerate per la definizione di tali appostazioni, gli utilizzi dei fondi appostati nell'esercizio precedente sono stati determinati coerentemente con le ipotesi originarie. Per ogni ulteriore dettaglio in merito a quanto precede, ivi compresi gli utilizzi dell'esercizio in trattazione, si rinvia ai documenti di bilancio.

30 NOV 2002

La nota integrativa riporta tutte le informazioni richieste dall'art. 2427 del Codice Civile ed in particolare: i criteri di valutazione adottati, i movimenti delle immobilizzazioni materiali ed immateriali, l'elenco delle

partecipazioni.

La Società, pur possedendo partecipazioni di controllo, non ha predisposto il bilancio consolidato, avvalendosi al riguardo dell'esonero previsto dall'art.27, comma 3 del D.L.vo 9.4.1991, n.127; detto bilancio, infatti, verrà ricompreso nel bilancio consolidato redatto e reso pubblico dalla controllante Ferrovie dello Stato S.p.A..

Per quanto riguarda più le nostre funzioni, desideriamo darVi atto che il nostro esame sul bilancio ha tenuto conto anche dei principi di comportamento del Collegio Sindacale raccomandati dall'Ordine Professionale dei Dottori Commercialisti e che, in conformità a tali principi, abbiamo fatto riferimento alle norme di legge che disciplinano il bilancio di esercizio interpretate ed integrate dai corretti principi contabili enunciati dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri.

Da parte nostra possiamo attestarVi che nella redazione del bilancio:

- sono stati osservati i principi prescritti dall'art. 2423-bis del Codice Civile.
- hanno trovato applicazione le disposizioni di carattere speciale contenute nell'art. 131, comma 5 della legge n. 388/2000, concernenti la neutralità fiscale delle operazioni di ristrutturazione della Società Ferrovie dello Stato S.p.A. effettuate a decorrere dal 1° gennaio 2000;

Possiamo altresì attestarVi quanto segue:

- l'applicazione delle disposizioni del Codice Civile in materia di redazione del bilancio è, nel caso della Vostra Società, compatibile con la rappresentazione veritiera e corretta, sicché non si è resa necessaria l'applicazione di alcuna deroga ex art. 2423, comma 4 del Codice Civile;

- sono stati applicati, con continuità rispetto all'esercizio precedente, criteri di valutazione conformi a quelli prescritti dall'art. 2426 del Codice Civile e dettagliatamente descritti nella nota integrativa;
- le partecipazioni sono iscritte al costo, rettificato, come specificato nella nota integrativa, in presenza di perdite permanenti di valore;
- i ratei e i risconti sono iscritti sulla base della competenza economico-temporale;
- gli ammortamenti sono stati calcolati secondo i criteri economico-tecnici illustrati nella nota integrativa;
- i costi di impianto e di ampliamento e quelli di ricerca e sviluppo aventi utilità pluriennale sono stati iscritti nell'attivo dello stato patrimoniale con il nostro consenso e sono ammortizzati entro un periodo non superiore a cinque anni.

Nel corso dell'esercizio abbiamo proceduto al controllo sulla tenuta della contabilità, al controllo dell'amministrazione ed alla vigilanza sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo, partecipando a tutte le riunioni dell'Assemblea e del Consiglio di Amministrazione, ed effettuando le verifiche ai sensi dell'art. 2403 del Codice Civile. Sulla base dei controlli effettuati non sono venute alla nostra attenzione violazioni degli adempimenti civilistici, statutari, tributari o previdenziali.

In sede di chiusura, inoltre, abbiamo esaminato il bilancio sottopostoci dal Consiglio di Amministrazione anche ai fini della verifica circa la corrispondenza con le risultanze della contabilità regolarmente tenuta.

Il Collegio Sindacale precisa di aver compiuto con il sistema della campionatura, nel corso dell'esercizio, verifiche periodiche in vari settori

aziendali, non mancando di effettuare riscontri sulla contabilità aziendale e verificandone la conformità alla normativa vigente.

Ha altresì proceduto a controlli ed ispezioni, esercitando i poteri previsti dall'art. 2403 del Codice Civile.

I risultati delle verifiche, delle ispezioni e dei controlli eseguiti con le suddette modalità operative e gli eventuali relativi rilievi sono stati verbalizzati nel corso di apposite specifiche sedute ed annotati nel libro delle adunanze e delle deliberazioni del Collegio Sindacale di cui all'art. 2421, n° 5 del Codice Civile.

Nel corso di tali verifiche l'Organo di controllo, tenuto anche conto delle difficoltà derivanti dall'avvio dell'attività operativa ivi incluso il ritardo nella conclusiva formalizzazione di alcuni contratti per prestazioni infragruppo, non ha individuato puntuali e concreti elementi conoscitivi tali da comportare apprezzabili dubbi circa il generale grado di affidabilità del sistema amministrativo-contabile fornito come servizio dalla controllante Ferrovie dello Stato S.p.A. ed il conseguente livello di attendibilità dei dati che da esso rivengono ai fini delle informazioni di bilancio.

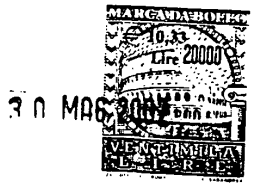
Il Collegio dà, inoltre, atto che in data odierna si è tenuto con la società di revisione contabile KPMG S.p.A., cui è stata affidata la revisione contabile su base volontaria del bilancio, un incontro finalizzato al reciproco scambio di informazioni e all'esame congiunto di taluni profili gestionali di maggior rilievo interessanti il bilancio 2001.

All'esito di tale incontro, constatato che lo stesso non ha fatto emergere profili di particolare rilievo ai fini delle proprie incombenze, il Collegio ha comunque giudicato doveroso fornire, nella presente sede, una esplicita

indicazione su quanto rappresentato nella nota integrativa relativamente alle appostazioni riguardanti i contributi per contratto di servizio pubblico .

Al riguardo, precisato che il valore della produzione comprende euro 527 milioni inerenti il Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato, si evidenzia che tali contributi sono stati iscritti in base a quanto stanziato con la legge n. 389/2000 (legge di bilancio dello Stato 2001) dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, e indicato nel bilancio di previsione dello Stato a favore di Trenitalia per gli obblighi tariffari e di servizio e corrispondono agli importi previsti dallo schema di contratto di servizio 2000 – 2001 già approvato dal CIPE.

Ciò posto, si precisa che, in base all'art. 8 del menzionato schema di contratto, è previsto che la società presenti apposita rendicontazione entro il 30 settembre 2002 che attesti l'entità dei servizi, costi ed oneri tariffari sopportati in relazione alla produzione dei servizi di trasporto pubblico al fine di accertare l'esistenza di eventuali eccedenze delle compensazioni previste rispetto all'onere netto sostenuto. Ai fini che interessano la presente sede, occorre tuttavia rilevare che è in corso l'iter approvativo di un disegno di legge, già passato al vaglio positivo della Camera dei Deputati e attualmente all'esame del Senato della Repubblica, con il quale verrebbe accertato in via definitiva per l'esercizio 2001, senza dar luogo a conguagli, l'ammontare delle compensazioni spettanti nella misura sopra indicata. Per maggior compiutezza informativa, inoltre, appare utile precisare che l'appena menzionato disegno di legge riproduce pedissequamente l'analogo testo della disposizione normativa che, con il D. L.vo n. 299 del 24.5.2001,



ha già disciplinato in termini identici lo stesso oggetto per la parte afferente al biennio 1999 – 2000.

Esposto quanto precede, l'Organo di controllo ritiene di poter concludere la presente relazione riservandosi di sottoporre ad opportuna valutazione ogni fatto di rilievo di cui dovesse eventualmente acquisire successiva cognizione, dandone informazione al competente organo assembleare.

Signori Azionisti,

alla luce di tutto quanto precede, il Collegio ritiene che il progetto di bilancio, come composto dallo stato patrimoniale, dal conto economico e dalla nota integrativa, e la proposta di destinazione dell'utile possano ricevere ulteriore corso per essere sottoposti alle positive determinazioni di Vostra competenza.

Roma, 9 maggio 2002

IL COLLEGIO SINDACALE

Dott. Mario VINCENTI - (Presidente)

Rag. Carlo Sandro CROCE - (Sindaco effettivo)

Dott. Guglielmo MARENGO - (Sindaco effettivo)

30 MAG. 2002

ALL. D

Revisione e organizzazione contabile

KPMG S.p.A.
Via Ettore Petrolini, 2
00197 ROMA RM

Telefono (06) 80961.1
Telefax (06) 8077475

Relazione della società di revisione

All'Azionista della
Trenitalia S.p.A.

1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Trenitalia S.p.A. chiuso al 31 dicembre 2001. La responsabilità della redazione del bilancio compete agli amministratori della Trenitalia S.p.A.. È nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.

2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi e i criteri per la revisione contabile raccomandati dalla Consob. In conformità ai predetti principi e criteri, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

I bilanci di alcune società collegate sono stati esaminati da altri revisori che ci hanno fornito le loro risultanze. Il nostro giudizio, espresso in questa relazione, per quanto riguarda importi delle partecipazioni che rappresentano circa il 33,6% e lo 0,3% rispettivamente, delle partecipazioni iscritte in bilancio e del totale attivo, è basato anche sulla revisione svolta da tali revisori.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati espressi in euro sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 15 giugno 2001.

3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Trenitalia S.p.A. al 31 dicembre 2001 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della Società.

4 Esponiamo i seguenti richiami di informativa:

4.1 Come indicato nella nota integrativa, in pendenza del rinnovo del contratto di servizio pubblico con lo Stato, il cui schema risulta attualmente approvato dal CIPE e dalla Conferenza Unificata prevista dal D.Lgs. 281/97, le relative compensazioni per l'esercizio 2001 sono state iscritte in bilancio per € 527 milioni tra i crediti verso altri e tra i ricavi delle vendite e delle prestazioni in misura pari agli stanziamenti previsti dal bilancio di previsione dello Stato. Peraltro, risulta in corso di approvazione un disegno di legge con il quale verrebbe accertato in via definitiva e senza dare luogo a conguagli, così come per il biennio 1999-2000, l'ammontare delle compensazioni spettanti per l'esercizio 2001 nella misura sopraindicata.

4.2 Come indicato nella nota integrativa, la Società si è avvalsa della facoltà di non predisporre il bilancio consolidato, pur in presenza di significative partecipazioni di controllo, in quanto controllata dalla Ferrovie dello Stato S.p.A. che è tenuta alla redazione del bilancio consolidato. Tale bilancio consolidato, unitamente alla relazione sulla gestione ed alla relazione dell'organo di controllo, sarà reso pubblico nei termini e con le modalità previsti dalla vigente normativa.

Peraltro, come risulta dalla nota integrativa, dall'applicazione del metodo del patrimonio netto nella valutazione delle partecipazioni in società controllate e collegate non sarebbero derivati significativi effetti sul bilancio d'esercizio.

Roma, 23 maggio 2002

KPMG S.p.A.

Stefano Bandini
Socio

30 MAG 2002

TRENITALIA S.P.A.

BILANCIO D'ESERCIZIO 2001

INDICE

BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2001

Relazione sull'andamento della gestione

La missione di Trenitalia
Il quadro macroeconomico di riferimento
Lo scenario ferroviario Europeo
Andamento dei mercati di riferimento di Trenitalia
L'attività di Trenitalia
Qualità del servizio, orientamento al cliente e sicurezza, parametri essenziali della missione di Trenitalia
Investimenti
Attività di ricerca e sviluppo
Gestione finanziaria
Risorse umane
Introduzione dell'Euro
Completamento dell'operazione di Acquisizione della "Azienda Trasporto" di FS
Il risultato della gestione
Valore della produzione
Costi della produzione
Risultato operativo
Rapporti con Società Controllate e Collegate e con il Gruppo FS (Controllante e Controllate da quest'ultima)
Rapporti con il Gruppo FS
Fatti di rilievo dell'esercizio
Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio 2001
Evoluzione prevedibile della gestione
Informazioni sulle azioni proprie
Proposte del Consiglio di Amministrazione

Allegato 1: Analisi della struttura patrimoniale
Allegato 2: Stato patrimoniale riclassificato
Allegato 3: Conto economico riclassificato
Bilancio al 31/12/2001: Stato patrimoniale attivo
Stato patrimoniale passivo
Conti d'ordine
Conto economico

Nota integrativa

Sezione 1: Contenuto e forma del bilancio
Sezione 2: Introduzione ai criteri di redazione del bilancio
Sezione 3: Criteri di valutazione
Sezione 4: Analisi delle voci dello stato patrimoniale del conto economico e delle relative variazioni

- Stato patrimoniale attivo
  - Immobilizzazioni
  - Attivo circolante
  - Ratei e risconti attivi

- Stato patrimoniale passivo
  - Patrimonio netto
  - Fondi per rischi ed oneri
  - Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato
  - Debiti
  - Ratei e risconti passivi

- Conti d'ordine

- Conto economico

Sezione 5: Altre informazioni

Allegato 1: Rendiconto finanziario

Allegato 2: Elenco delle partecipazioni in imprese controllate, collegate ed altre

CARICHE SOCIALI

CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Presidente	FORLENZA dott. Francesco
Amministratore Delegato	RENON ing. Roberto
Consiglieri	D'AMBROS dott. Giovanni
	LENCI dott. Luigi
	MIGLIARDI dott. Antonio (*)
	ROSSETTI prof. Alberto (**)

COLLEGIO SINDACALE

Presidente	VINCENTI dott. Mario
Sindaci effettivi	CROCE rag. Carlo Sandro
	MARENGO dott. Guglielmo
Sindaci supplenti	GEMMA dott. Sergio
	VAGLIO dott. Sebastiano

(*) in carica fino al 20/02/2002

(**) in carica dal 20/02/2002



Relazione sull'andamento della gestione

Signori Azionisti,

il bilancio dell'esercizio 2001, che sottoponiamo alla Vostra approvazione, è stato redatto in conformità agli articoli 2423 e seguenti del Codice Civile. Questo bilancio di esercizio, che rappresenta il primo anno intero di attività della società dall'acquisto del ramo di azienda Trasporto di Ferrovie dello Stato, chiude con un utile netto di 29,632 milioni di euro, dopo aver stanziato ammortamenti per 440.575 milioni di euro. L'utile prima delle imposte ammonta a 125,638 milioni di euro.

LA MISSIONE DI TRENITALIA

Trenitalia è la società di trasporto del Gruppo FS. La sua missione è quella di assicurare, in ambito nazionale ed europeo, il soddisfacimento dei bisogni di mobilità dei viaggiatori sia di media e lunga percorrenza che a carattere metropolitano e regionale, e il soddisfacimento dei bisogni di mobilità delle merci.

Alla base della sua missione Trenitalia pone quali condizioni essenziali la sicurezza del servizio, la qualità e la centralità del rapporto con la clientela.

La società ha una struttura organizzativa articolata in tre Divisioni, Divisione Passeggeri, Divisione Trasporto Regionale e Divisione Cargo, e in una Unità Operativa, Unità Tecnologie Materiale Rotabile (UTMR). A ciascuna Divisione/Unità operativa è assegnata, in funzione delle peculiarità proprie del mercato di riferimento, una propria specifica missione.

IL QUADRO MACROECONOMICO DI RIFERIMENTO

Dopo la crescita registrata nel 2000, il quadro internazionale del 2001 è stato caratterizzato da un generalizzato rallentamento del ciclo economico.

La decelerazione dell'economia mondiale è stata accentuata, nella parte finale dell'anno, dagli effetti negativi dovuti ai tragici eventi legati all'attacco terroristico dell'11 settembre e dal conseguente forte peggioramento del clima internazionale. Peraltro, segnali dell'approssimarsi di una inversione del ciclo si erano già riscontrati in molte aree geografiche nel corso del 2000 con il surriscaldamento dell'economia, reso ancora più preoccupante dal forte aumento del prezzo del petrolio.

Per i 7 grandi Paesi industrializzati, la crescita del PIL è stata modesta, appena lo 0,9%, rispetto al 3,4% del 2000, mentre la dinamica degli scambi commerciali ha registrato una contrazione ancora più marcata nella misura di un 1,5% a fronte dell'1,3% verificatosi nell'anno 2000.

L'area dell'euro ha seguito da vicino il rallentamento del ciclo internazionale, evidenziando, già prima dell'11 settembre 2001, una marcata decelerazione con un indebolimento della domanda interna che ha interessato tanto i consumi quanto gli investimenti. In media d'anno il PIL dell'Uem è cresciuto dell'1,5%, meno della metà di quello dell'anno precedente (+3,3%).

Come osservato per l'economia internazionale, anche in Italia l'attività economica nel 2001 ha accusato un netto rallentamento.

Dopo un'evoluzione ancora positiva nei primi tre mesi dell'anno, la crescita del PIL si è praticamente arrestata a partire dal secondo trimestre del 2001 e, a seguito del ridimensionamento delle importazioni, il complesso delle risorse disponibili per il Paese ha registrato una flessione; in media d'anno il PIL è aumentato dell'1,8% (2,9% nel 2000), tasso questo leggermente superiore a quello dell'Uem.

Il contributo della domanda interna alla crescita del PIL è risultato molto contenuto +1,4% (+3,3% nel 2000); tale risultato è da attribuire alla modesta evoluzione dei consumi privati che hanno risentito del peggioramento del clima di fiducia delle famiglie ed al brusco abbassamento della dinamica degli investimenti fissi lordi (1,7%), dovuto essenzialmente al sensibile crollo degli investimenti nel settore dei macchinari e delle attrezzature.

La decelerazione della crescita ha coinvolto dapprima, a partire dal secondo trimestre 2001, l'industria in senso stretto e le costruzioni; poi, nel terzo trimestre, si è estesa anche al settore terziario.

Per l'industria in senso stretto, i dati della produzione industriale hanno evidenziato una vera e propria recessione, in atto dall'inizio dell'anno; complessivamente il 2001 si è chiuso con una flessione dello 0,6% rispetto all'esercizio precedente.

Le esportazioni, dopo un aumento verificatosi nel primo trimestre, hanno preso a flettere significativamente in relazione alla brusca frenata dell'economia mondiale; tuttavia, il contemporaneo mancato indebolimento delle importazioni, ha consentito alla domanda estera netta di continuare a fornire un apporto positivo all'economia (+0,5%).

Sul fronte dell'inflazione, il rallentamento dell'economia ed il venire meno delle spinte sui costi, in particolare quelli petroliferi, hanno favorito, nella seconda metà dell'anno, la riduzione del tasso di inflazione che si è attestato nella media dell'anno 2001 al 2,7% (+2,5% nel 2000).

Nonostante le difficoltà congiunturali il mercato del lavoro ha invece continuato a registrare un'evoluzione positiva, infatti il tasso di disoccupazione, che era risultato pari al 10,6% nei valori medi 2000, è sceso al 9,3%. La dinamica retributiva presenta una lieve accelerazione rispetto al 2000, in quanto riflette gli effetti cumulati dei rinnovi contrattuali in molti settori pubblici e privati.

Quanto alla finanza pubblica, è proseguito il processo di riduzione del deficit. Nella stima dell'ISAE l'indebitamento netto si è collocato all'1,2%, valore questo in linea con quanto indicato nell'aggiornamento del Programma di Stabilità dello scorso novembre. In progressivo miglioramento, anche se ancora attestato su livelli particolarmente elevati, appare il rapporto debito pubblico/PIL che fa registrare una diminuzione di oltre due punti e mezzo percentuali, collocandosi al 107,9% (110,5% nel 2000).

Secondo le stime dell'ISAE, il rallentamento del ciclo internazionale limiterà, anche per il 2002, la crescita dell'economia italiana con valori al di sotto della crescita potenziale. Gli indicatori congiunturali evidenziano tra la fine del 2001 e gli inizi del 2002 il progressivo allentamento delle condizioni di incertezza createsi dopo gli attentati terroristici dell'11 settembre e le tendenze sembrano volgere nella direzione di un lento miglioramento, che dovrebbe assumere una consistenza positiva nella seconda metà dell'anno 2002.

Anche l'Italia quindi dovrebbe registrare una dinamica dell'attività economica relativamente contenuta nella prima metà dell'anno ed in accelerazione nel semestre successivo, mentre la crescita del PIL dovrebbe attestarsi all'1,5% nella media del 2002 ed eguagliare così la crescita potenziale nell'anno successivo.

LO SCENARIO FERROVIARIO EUROPEO

Per le principali ferrovie europee, in base ai dati provvisori disponibili, il 2001 è stato un anno caratterizzato da un generalizzato rallentamento della domanda del comparto merci e da una congiuntura sostanzialmente stabile per quanto riguarda il comparto viaggiatori.

Infatti, il traffico dei viaggiatori-km nei paesi della UE è cresciuto in media dell'1% circa, con risultati ben superiori alla media per SNCB (+4%), RENFE (+3,5%) e SNCF (+2,4%) a fronte di perdite di domanda per DBAG (-0,1%), e Ferrovie Finlandesi (VR) (-3,6%), mentre il traffico merci, in relazione alla negativa congiuntura internazionale, chiude l'anno con una considerevole flessione delle tonnellate-km pari al 3,5% circa; tale flessione del traffico ha riguardato, anche se in maniera diversa, tutte le principali reti: SNCF (-9%), SNCB (-7,7%), Trenitalia (-3,6%), DBGA (-3,1%), VR (-2,5%), fatta eccezione per RENFE e OBB che invece hanno conseguito un incremento del loro traffico merci rispettivamente dell'1,1% e dell'1,6%.

Il mercato ferroviario europeo, a seguito del processo di liberalizzazione, ha iniziato una fase di profonda trasformazione che porterà, con tutta probabilità, al progressivo arricchimento dell'offerta di alcuni servizi/prodotti e ad una crescita conseguente della domanda che aprirà nuove opportunità di business.

Al fine di poter mantenere la competitività in un mercato liberalizzato nel settore ferroviario come già avvenuto in altri settori industriali, si svilupperanno processi di ristrutturazione, alleanze e fusioni fra i diversi operatori .

In tale processo di liberalizzazione, il sistema ferroviario italiano è in fase avanzata rispetto agli altri Stati membri dell'Unione Europea, se si tiene conto dei provvedimenti legislativi che hanno comportato l'apertura dell'utilizzazione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, sia per il trasporto passeggeri che merci, ad ogni impresa ferroviaria in possesso di licenza. Infatti con decorrenza 1° luglio 2001 la Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (nuova denominazione della ex Ferrovie dello Stato-società di trasporti e servizi per Azioni, di seguito RFI), partecipata al 100% dalle Ferrovie dello Stato S.p.A (di seguito FS), è unica titolare dell'atto di concessione ed esercita in via esclusiva l'attività di gestore dell'infrastruttura ferroviaria in conformità alle disposizioni normative comunitarie e nazionali succedutesi negli anni.

ANDAMENTO DEI MERCATI DI RIFERIMENTO DI TRENITALIA

Sulla base delle informazioni finora disponibili, il settore dei trasporti nel 2001 ha evidenziato in Italia andamenti e tendenze contrapposte.

Il settore autostradale nel 2001 ha continuato ad espandersi con aumenti di domanda sia nel mercato viaggiatori che in quello merci. Il 2001 è stato un anno record per le immatricolazioni di nuove autovetture, superando, anche se di poco, l'eccezionale risultato dell'esercizio precedente, grazie alle aggressive politiche commerciali messe in atto dalle case produttrici a sostegno della domanda ed alla messa al bando della benzina con piombo che ha rappresentato una ulteriore spinta alla sostituzione delle autovetture più vetuste.

Nonostante la congiuntura economica non particolarmente favorevole, la modalità stradale ha potuto beneficiare del fatto che sul finire del 2000 si è arrestata l'ondata di rialzi dei prezzi petroliferi che avevano interessato le quotazioni internazionali del petrolio e suoi derivati.

In particolare per quanto riguarda il traffico autostradale, l'associazione di riferimento (AISCAT) ha rilevato, nel comparto viaggiatori, un aumento delle percorrenze dei veicoli-km leggeri del 4,2% (2,6% nel 2000) mentre, nel settore merci, l'aumento delle percorrenze dei veicoli-km pesanti è stato del 3%, tasso inferiore di oltre due punti e mezzo percentuali a quello dell'anno precedente (5,6%).

Per il settore aereo il 2001 è stato invece un anno di recessione, con forti perdite di traffico accentuatesi dopo gli attentati terroristici dell'11 settembre.

Infatti nell'ultimo trimestre del 2001, i dati comunicati dall'Assaeroporti evidenziano un calo della domanda passeggeri del 15% nei voli nazionali e del 20% nei voli internazionali. Tuttavia in media d'anno la flessione è stata più consistente nel traffico nazionale (-3,9% sul 2000) che non in quello internazionale (- 1,1%) in quanto il settore nazionale aveva accusato una flessione della domanda già nel primo semestre dell'anno.

Il traffico marittimo, per il quale al momento sono disponibili solo alcune indicazioni di tendenza dell'Assoporti, rileva per i principali porti italiani una stasi nei volumi di merci movimentate e un lieve aumento nel numero di viaggiatori imbarcati e sbarcati (0,8% circa).

L'ATTIVITA' DI TRENITALIA

Divisione Passeggeri

La missione della Divisione Passeggeri è quella di assicurare la progettazione, lo sviluppo, la produzione, la manutenzione, la gestione e la vendita del servizio del trasporto passeggeri di media e lunga percorrenza, in coerenza con il quadro strategico ed evolutivo del Gruppo FS, con le esigenze sia espresse che potenziali del mercato di riferimento e con gli obiettivi fissati nel Piano d'Impresa 1999/2003.



Il continuo miglioramento degli standard di sicurezza e della qualità del servizio rappresenta la condizione irrinunciabile per la società perché sia protagonista in un mercato aperto alla concorrenza non solo nei confronti dei tradizionali soggetti antagonisti della modalità ferroviaria (auto e aereo), ma anche a quella delle altre società di trasporto su ferro, che la progressiva liberalizzazione del mercato porterà ad operare in Italia.

Per raggiungere i suoi obiettivi, la Divisione Passeggeri agisce con più leve: prima di tutto concentrando l'offerta sui servizi "vocazionali" che devono essere valorizzati al massimo; poi innovando e ridisegnando i processi industriali; infine, uscendo da quei settori in cui il mercato non è in condizione di remunerare il servizio offerto, oppure ridefinendo con lo Stato i necessari meccanismi di compensazione.

La Divisione si articola in tre settori di business: Eurostar, Intercity e Notte offrendo il servizio alle condizioni fissate dalle vigenti normative e perseguendo una strategia commerciale basata sul potenziamento dei prodotti esistenti e delle offerte promozionali.

Altre linee di azione riguardano l'incremento degli indici fondamentali di qualità, dalla puntualità alla pulizia, dalla sicurezza sui treni al potenziamento dei servizi a bordo. Particolare attenzione è riservata poi a tutte le iniziative volte a ridisegnare una più efficace politica commerciale e di contrasto dell'evasione, realizzabile anche attraverso un aumento di produttività del personale di bordo.

Al fine di monitorare più attentamente la domanda dei viaggiatori-km che utilizzano i treni classificati in questo settore, ha introdotto nel 2001 un nuovo sistema di rilevazione che fa ricorso ai dati di frequentazione dei treni viaggiatori (FTV) in luogo delle precedenti informazioni che venivano tratte dai bollettini di trazione (M16). Tale nuovo sistema ha reso necessario anche il ricalcolo dei dati 2000 per renderli comparabili con l'esercizio in esame. In proposito si segnala che i nuovi dati riferiti al 2000 si discostano da quelli pubblicati nell'anno passato di circa un + 8%.

In questo segmento di mercato nel 2001 si è registrato un andamento pressoché in linea con l'esercizio precedente: in valori assoluti il numero dei viaggiatori-km è passato dai 27,5 miliardi del 2000 ai 27,3 miliardi del 2001; peraltro è da tenere presente che il secondo semestre 2001 è stato influenzato sia dal venir meno dell'effetto Giubileo, sia dalla crisi internazionale a seguito del già richiamato attentato terroristico dell'11 settembre.

Il 2001 ha visto comunque sostanzialmente stabili tutti gli indicatori complessivi, infatti il load factor ha presentato una variazione positiva dello 0,7%, mentre l'offerta in termini di treni-km e posti-km evidenzia una variazione negativa rispettivamente dello 0,4% e dello 0,6%.

Fortemente differenziato risulta invece l'andamento dei singoli "prodotti treno" ed in particolare:

Il prodotto Eurostar (ES*), rafforza il trend positivo registrando nel 2001 un aumento della domanda soddisfatta in termini di viaggiatori-km del 21,6% rispetto al 2000. I viaggiatori-km che hanno utilizzato tale prodotto sono saliti infatti a 6,8 miliardi per l'effetto combinato dell'aumento di offerta e carico medio. In crescita, anche se più contenuta, il numero dei viaggiatori per treno (carico medio) che è passato dai 314 del 2000 agli attuali 322 (+2,7%). Il fattore di carico (load factor) ha confermato sostanzialmente gli alti livelli raggiunti nel 2000 (60% circa). A fronte della maggiore utilizzazione del prodotto Eurostar, anche l'offerta di tale prodotto si è adeguata con un incremento del 18,4% in termini di treni-km e del 22,9% in termini di posti-km offerti.

Il prodotto Intercity ha registrato nel 2001, da un lato, un ridimensionamento dell'offerta del 5,2% nei treni-km e del 3,4% nei posti-km, dovuto essenzialmente al nuovo mix di produzione, dall'altro, una flessione molto più accentuata nella domanda (viaggiatori-km) pari all'8,5%. Per quanto attiene l'offerta si segnala che quella dell'Espresso Giorno è stata dimezzata in quanto sulla direttrice Adriatica sono stati sostituiti i treni Intercity a maggior carico con ES* e, contemporaneamente sono stati soppressi i treni Espressi Giorno. Un'ulteriore riduzione dell'offerta si è avuta nel traffico internazionale a seguito principalmente della soppressione del treno "Romulus" sulla relazione Venezia-Roma.

Il Prodotto Notte segna nel 2001 l'interruzione del trend negativo degli anni precedenti. Infatti la domanda espressa in viaggiatori-km, dopo un biennio caratterizzato da un sensibile peggioramento, ha segnato una lieve ripresa (+0,5%); un segnale positivo si è avuto anche dal load factor che ha registrato un incremento del 4%. Le motivazioni di tali risultati sono da ricercare nel proseguimento delle azioni volte al riposizionamento strategico del settore attraverso la riduzione complessiva dell'offerta (-0,5% in termini di treni-km e –3,4% in termini di posti-km) ed il contemporaneo innalzamento della qualità del servizio.

Divisione Trasporto Regionale

La missione della Divisione Trasporto Regionale è quella di assicurare la progettazione, lo sviluppo, la produzione, la gestione e la vendita del servizio di trasporto regionale e metropolitano su ferro e le sue integrazioni con quello su gomma, nonché la manutenzione dei veicoli adibiti al servizio, in coerenza con il quadro strategico evolutivo del Gruppo FS, con le esigenze sia espresse che potenziali del mercato di riferimento e con gli obiettivi fissati dal Piano d'Impresa 1999/2003.

E' nel confronto con il mercato che si misurerà la capacità della Divisione di adempiere alla missione di offrire un servizio aderente alle esigenze del territorio. Per il conseguimento di questi obiettivi la Divisione dispone delle necessarie risorse, umane ed economiche, di proprio materiale rotabile, delle officine di manutenzione, delle strutture di biglietteria.

A questo importante segmento di attività si chiede un'alternativa valida ed efficace al trasporto individuale che diminuisca la congestione ormai cronica delle aree metropolitane e riduca il peso dei "costi esterni", ambientali, sociali, sanitari ed economici, che il sistema dei trasporti fa gravare in maniera indiscriminata su tutta la collettività.

Una grande opportunità, per il perseguimento di questi obiettivi, è data dalla legge Bassanini che ha avviato la riforma del trasporto pubblico locale e che è destinata a modificare, con l'assetto dei poteri, anche i comportamenti degli operatori e la struttura stessa del mercato.

La Divisione, articolata in 19 Direzioni regionali e 2 provinciali, è quindi impegnata in una costante dialettica con le amministrazioni locali, per orientarsi al mercato e per gestire in maniera efficiente e remunerativa le proprie risorse. Le principali aree di intervento della Divisione sono il rinnovo del parco, il completamento del programma di acquisto dei Treni ad Alta Frequentazione (TAF) e delle locomotive leggere (E 464), la manutenzione ciclica del materiale in circolazione, gli investimenti in nuove tecnologie per migliorare la sicurezza e la qualità del servizio.

Un ruolo primario è assegnato agli incrementi degli standard di qualità del servizio, obiettivo perseguito, in particolare, con l'attività di formazione del personale, il continuo miglioramento della puntualità, l'assistenza alla clientela, la pulizia dei treni e l'efficienza del sistema informativo.

Nel 2001 i viaggiatori-km del segmento del Trasporto Regionale si sono attestati a 19,4 miliardi, mantenendo sostanzialmente i valori del 2000 pari a 19,6 miliardi (-1%). Il Trasporto Regionale serve mediamente 400 milioni di viaggiatori anno, con una percorrenza media intorno ai 50 km.

L'andamento della domanda nel corso del 2001, che ha risentito anche della fine dell'effetto Giubileo, è stato alquanto altalenante, caratterizzata da un inizio d'anno leggermente sotto tono rispetto alle precedenti tendenze, poi da un accenno di ripresa nei mesi estivi e, successivamente, da una fase di rallentamento che si è andata accentuando nell'ultima parte dell'anno.

L'offerta commerciale programmata è stata di 173.685 milioni di treni-km ed è stata realizzata per complessivi 169.801 milioni.

I posti-km offerti hanno evidenziato un aumento pari all'1,8%, attestandosi a 66.205 milioni. Conseguentemente il load factor ha accusato una lieve flessione scendendo in media d'anno al 29,3%; va comunque ricordato che il load factor di tali treni è soggetto ad una forte variabilità sia per quanto riguarda le diverse fasce orarie, sia per le diverse aree geografiche (aree metropolitane e aree periferiche), ed inoltre occorre tener presente che l'interesse sociale che riveste la funzione trasporto pubblico locale impone, in alcune fasce orarie, l'effettuazione di treni di interesse "locale" anche laddove la domanda è scarsa.

Divisione Cargo

La missione della Divisione Cargo è quella di assicurare la progettazione, lo sviluppo, la produzione, la gestione e la vendita di servizi di trasporto e logistica per le merci, nonché la manutenzione dei veicoli adibiti al servizio, in coerenza con il quadro strategico ed evolutivo del Gruppo FS, con le esigenze del mercato di riferimento e con gli obiettivi fissati nel Piano di Impresa 1999/2003, ispirati agli indirizzi indicati dalla Comunità Europea.

La Divisione punta, non solo al miglioramento della performance commerciale ed allo sviluppo dell'efficienza, ma anche ad una radicale razionalizzazione dei processi industriali.

Nel corso del 2001, la Divisione ha modificato radicalmente la propria organizzazione interna, passando da un modello basato sul presidio commerciale e di produzione territoriale ad uno articolato per Business Unit merceologiche e di tipologia di trasporto e, per la parte produttiva, basato sulla verticalizzazione organizzativa.

Obiettivo principale della riorganizzazione è, da un lato, il miglioramento del presidio del mercato, con una precisa focalizzazione sulla redditività di ciascun settore merceologico e la costante maggiore attenzione al cliente e dall'altro un più efficace coordinamento del sistema produttivo.

Nell'ambito di tale riorganizzazione la Divisione Cargo si è strutturata in tre Direzioni:

- la Direzione Mercati, con la missione di ottimizzare la redditività del portafoglio di business attraverso adeguate politiche di marketing e commercializzazione;
- la Direzione Operativa, con la missione di assicurare il presidio dei processi operativi, finalizzato alla efficienza e qualità del servizio;

- la Direzione Tecnica, con la missione di assicurare il presidio sullo sviluppo tecnico e sulla pianificazione e controllo degli investimenti, finalizzato all'ottimizzazione dei costi e dei processi produttivi divisionali.

La Divisione Cargo opera, in Italia e all'estero, sia direttamente, che indirettamente attraverso la gestione di FS Cargo S.p.A., controllata al 100% e delle società da questa partecipate nel trasporto convenzionale, nel trasporto combinato, nella logistica e nella gestione dei terminali.

Anche per Trenitalia la domanda del trasporto per ferrovia nel 2001 ha risentito del sensibile rallentamento dell'economia mondiale specialmente nel comparto merci. Infatti, fortemente penalizzati dalla congiuntura, sono stati il settore trasporti della siderurgia, della meccanica e della chimica, quelli cioè a più alta vocazione ferroviaria. Le tonnellate trasportate per il pubblico hanno segnato, infatti, una flessione dell'1,3% sul 2000, anno in cui era stato raggiunto un livello record di traffico. La flessione si è concentrata in particolar modo nel traffico nazionale e nel trasporto intermodale, con specifico riferimento al trasporto containerizzato, mentre il traffico internazionale, pur avendo sofferto gli effetti della recessione durante la seconda parte dell'anno, ha registrato un incremento di circa il 4,3% dei volumi di traffico in tonnellate-km.

Nel 2001 le tonnellate trasportate per il pubblico sono state 86,5 milioni con una riduzione dell'1,3% rispetto al 2000, mentre in termini di tonn-km si evidenzia un risultato pari a circa 24,4 miliardi, registrando uno scostamento negativo del 2,6% rispetto all'anno precedente.

La flessione si è concentrata in particolar modo nel traffico nazionale e nel trasporto intermodale con specifico riferimento al trasporto containerizzato. L'andamento del traffico merci, che negli ultimi anni si era quasi sempre attestato al di sopra della produzione industriale, a conferma dell'accrescimento della quota di mercato della ferrovia, nel 2001 ha risentito dell'avversa congiuntura economica e di fenomeni esogeni che hanno determinato una riduzione nelle quantità di traffico ferroviario realizzato.

Il traffico con le reti europee, invece, ha visto un incremento, nonostante sia stato sensibilmente influenzato dallo sciopero delle ferrovie francesi, che ha provocato nel mese di aprile un calo sensibile dei trasporti da e verso la Francia. Tale incremento è stato più sensibile per l'export (tonnellate +5,3% e tonnellate-km +5%) rispetto all'import (tonnellate +1,8% e tonnellate-km +1,1%).

In questo contesto, particolare rilievo assume, nell'ambito dell'attività svolta dal "servizio combinato", il significativo sviluppo dell'autostrada viaggiante sulle relazioni Novara - Friburgo (asse Domodossola - Basilea), Trento - Worgl (Austria) e Verona – Worgl (asse Brennero) con la realizzazione di n. 170 treni a settimana.

In linea con quanto sopra detto, la percorrenza media di una tonnellata per il pubblico si è attestata intorno a 282 km circa, con una riduzione dell'1,3% rispetto al 2000.

30 MAG 2002

Unità Tecnologie Materiale Rotabile

La missione dell'Unità Tecnologie Materiale Rotabile (UTMR) è quella di perseguire l'equilibrio di gestione con un rapporto qualità/prezzo confrontabile con i mercati di riferimento, nell'erogazione di servizi specializzati per le Divisioni di Trasporto e, nei casi previsti dalle politiche aziendali, per i terzi.

L'Unità Tecnologie Materiale Rotabile presiede al processo di qualificazione delle imprese fornitrici, ne valuta l'affidabilità e ne garantisce prestazioni e prodotti. L'esperienza di coordinamento dell'intero ciclo di acquisizione/ristrutturazione del materiale, fa dell'Unità il punto di riferimento sul territorio nazionale, sia per Trenitalia che per le imprese di trasporto terze, nazionali ed estere, per gli enti pubblici, per le aziende di trasporto urbano e per i vettori di trasporto intermodale.

L'Unità, il cui modello organizzativo e di controllo è attualmente in corso di revisione, si articola in Direzione Commerciale, Direzione Tecnica, Direzione Acquisti ed Officine Grandi Riparazioni. Nell'ambito del settore ricerca e sperimentazione, la società ha costituito nel 2001, in collaborazione con le Università di Pisa, Firenze, Napoli ed il Politecnico di Milano, nonché della consociata Rete Ferroviaria Italiana S.p.A., l'Istituto di Certificazione Ferroviaria (Italcertifer S.c.p.A.), una nuova struttura imprenditoriale sorta attorno al proprio centro di dinamica sperimentale di Osmannoro (FI).

L'Unità Tecnologie Materiale Rotabile pone una particolare attenzione alle attività della gestione commesse, del controllo e certificazione della qualità, del collaudo, della manutenzione/grandi riparazioni e della formazione professionale.

QUALITA' DEL SERVIZIO, ORIENTAMENTO AL CLIENTE E SICUREZZA, PARAMETRI ESSENZIALI DELLA MISSIONE DI TRENITALIA

LA QUALITA' DEL SERVIZIO

Nel corso del 2001 la società ha proseguito nell'opera di miglioramento del servizio offerto alla clientela, curandone particolarmente i rapporti, al fine di un innalzamento sia dei livelli di performance , sia di soddisfazione della stessa, rispettando così gli obiettivi fissati dalla Carta dei Servizi del Gruppo Ferrovie dello Stato, che com'è noto indica obiettivi di qualità incentrati sulla puntualità, l'informativa alla clientela, il decoro e la pulizia dei treni e i sistemi di bigliettazione.

Nell'ambito della puntualità è da segnalare che la percentuale dei treni viaggiatori nel segmento della media-lunga percorrenza arrivati a destino puntuali o comunque con un ritardo compreso nella fascia 0-15 minuti è stata pari all'87%, confermando sostanzialmente i buoni risultati consuntivati nel 2000. Nel segmento del Trasporto Regionale i risultati hanno superato gli obiettivi prefissati, infatti la percentuale degli arrivi dei treni entro i 5 minuti è stata pari all'89% (obiettivo prefissato 85%), e quella degli arrivi entro i 15 minuti è stata del 97% (obiettivo prefissato 96%). Stesso risultato positivo anche per i treni interregionali dove la percentuale degli arrivi con ritardo non superiore a 15 minuti è stata del 92% (obiettivo prefissato 91%). Per quanto riguarda invece il

settore merci, si riscontrano ancora bassi valori di regolarità dovuti principalmente alla difficoltà di mantenimento delle tracce programmate.

Nel seguito vengono evidenziati gli interventi più significativi posti in essere dalle singole Divisioni in materia di qualità del servizio.

La Divisione Passeggeri, al fine di migliorare il comfort di viaggio ha introdotto il servizio di pulizia a bordo su tutti i treni ES*, su 68 treni IC e su circa 40 treni notte, ed ha affinato i sistemi di misurazione, volti a monitorare sistematicamente la qualità del servizio percepita dalla clientela. Nell'ambito sempre della pulizia, allo scopo di rendere un servizio più efficiente, la Divisione ha provveduto, entro i termini di scadenza dei contratti, a indire nuove gare di appalto fissando criteri qualitativi più elevati e prevedendo nei confronti delle società vincitrici degli appalti, che opereranno da maggio 2002, un più rigoroso sistema di monitoraggio del servizio reso. La messa a gara di questi servizi, condizione peraltro imposta dalla normativa europea, ha provocato una violenta reazione da parte dei precedenti assegnatari, molti dei quali hanno partecipato alla gara aggiudicandosela con forti ribassi rispetto alle condizioni del contratto (novennale) precedente. Tali reazioni hanno determinato, nonostante l'impegno profuso dalla società, una serie di disservizi per i viaggiatori e danni economici e di immagine per la società stessa.

Infine va segnalato l'accordo raggiunto con la Polizia Ferroviaria per rafforzare il servizio di vigilanza sui treni notte "a rischio" (circa 30 treni).

La Divisione Trasporto Regionale ha posto particolare attenzione al miglioramento del comfort sia in termini di decoro ambientale, mediante la pellicolazione esterna di tutto il materiale rotabile con i colori sociali e con materiali antigraffiti, sia di comfort delle vetture, con interventi sull'arredo e sugli impianti di condizionamento. Per assicurare poi il miglior livello di pulizia del materiale è stato attivato un attento monitoraggio delle prestazioni effettuate dagli appaltatori, fornendo specifica formazione alle risorse utilizzate, volto a valutare in modo preciso la qualità del servizio reso in rapporto ai parametri fissati nei contratti. Nel corso del 2001 sono stati aperti ulteriori punti vendita esterni (che passano così dai 3.365 del 31/12/2000 ai 3.435 del 31/12/2001) e sono state installate 529 nuove macchine emettitrici di biglietti self-service destinate a servire le stazioni impresenziate o quei punti vendita il cui sportello funziona a orario ridotto.

La Divisione Cargo, ha avviato ad ottobre 2001 un programma organico e strutturale per il sistematico miglioramento della qualità, che si basa soprattutto su due progetti:

- la "Carta dei servizi Cargo" che ha lo scopo di rendere trasparenti i rapporti con la clientela ed alimentare i processi di miglioramento sia della puntualità sia della qualità del servizio offerto alla clientela;

- la "Certificazione ISO 9000 Divisione Cargo", attraverso cui, si è avviato l'approccio normativo alla Qualità, secondo lo standard internazionale della serie ISO 9000; a tal fine è previsto uno sviluppo progressivo per fasi, iniziando con interventi pilota presso le Unità di Business, gli Stabilimenti ed operando sui principali processi, al fine di pervenire al conseguimento della successiva certificazione.

L'ORIENTAMENTO AL CLIENTE

L'organizzazione di Trenitalia per mercati di riferimento risponde all'esigenza di dare il primato al cliente, non più come destinatario di una prestazione pre-confezionata, ma come origine di ogni opportunità da cogliere attraverso un coerente utilizzo di tutte le leve produttive finalizzate allo scopo.

L'orientamento alla clientela e la concentrazione delle risorse verso gli obiettivi specifici propri di ciascun segmento, permettono tra l'altro di perseguire obiettivi di "fidelizzazione" del cliente, strumento fondamentale per consolidare la propria base di clientela al fine di disporre di una "dote" di ricavi da reinvestire per migliorare la produzione.

In questa ottica, obiettivo della società è quello di migliorare la specializzazione e la personalizzazione dei servizi offerti agendo sulle combinazioni prezzo-prodotto e sugli attributi di qualità del servizio, operando uno sviluppo selettivo della gamma dei prodotti.

Nell'esercizio 2001 ciò si è concretizzato con nuove offerte commerciali che rispondessero alle esigenze della clientela. Si rammenta per la Divisione Passeggeri il nuovo catalogo scuola, che prevede un trattamento particolare per i gruppi scolastici e il lancio di una nuova offerta con benefit in sconti presso musei, parchi o mete internazionali, nonché l'introduzione a partire dall'1.3.2001 della possibilità di autorizzare il pernottamento in albergo nel caso in cui, per ritardo di un treno, venga a mancare l'ultima coincidenza serale; per la Divisione Trasporto Regionale si ricorda l'offerta "Giranapoli" (integrazione tra i vettori operanti nel comune di Napoli) nonché nuove tipologie di biglietti della Regione Marche. Per quanto attiene la Divisione Cargo, considerata la peculiarità del mercato della logistica e la tipologia dei clienti, si segnala che la stessa ha messo a punto una rete di "key account management" che copre l'intero territorio e consente un dialogo continuo tra il "client manager" e i propri clienti, in modo da fornire le risposte più adeguate alle esigenze sia pianificabili, sia dell'ultimo momento.

Un'altra area di intervento ha riguardato la gestione dei reclami al fine di facilitarne l'inoltro, ridurre i tempi di risposta e soprattutto intensificare il rapporto di comunicazione con i clienti per recepire critiche e suggerimenti utili per migliorare i servizi.

In tale ambito sono da segnalare le attività della Divisione Trasporto Regionale che ha istituito nuovi sportelli di raccolta reclami e ha creato un programma informatico specifico "Customer Data Base" che prevede una banca dati centrale e terminali decentrati presso tutte le Direzioni Regionali, e il nuovo progetto "gestione reclami" della Divisione Cargo, che si prefigge di definire puntuali procedure sia nei confronti dei clienti (risposte in tempi prefissati, modalità di inoltro ecc.), sia all'interno (analisi disservizi, individuazione correttivi ecc.).

LA SICUREZZA

Nell'anno 2001 Trenitalia ha consolidato il proprio modello organizzativo di gestione della sicurezza che si avvale ora della Direzione Sicurezza di Sistema e delle strutture Sicurezza di Sistema delle Divisioni di Trasporto e di UTMR.

In relazione al nuovo assetto societario del Gruppo FS, nel 2001 è stato pubblicato il primo Piano Annuale di Sicurezza della società, strutturato secondo le linee guida triennali indicate dall'Amministratore Delegato della Capogruppo. In esso sono stati indicati macro obiettivi di

sicurezza del triennio 2001-2003 per i quali nell'anno 2001 sono stati individuati specifici provvedimenti nei settori Esercizio, Lavoro e Ambiente.

Le attività previste nel settore dell'Esercizio riguardano le aree di intervento dei sistemi di gestione della sicurezza, dei rischi rilevanti, della tutela dei viaggiatori, degli interventi sul fattore umano e degli investimenti, mentre quelle nei settori del Lavoro e dell'Ambiente riguardano le quattro aree dei sistemi di gestione della sicurezza, dei rischi lavorativi, dei rischi ambientali e degli interventi sul fattore umano.

Sicurezza dell'Esercizio

Nell'ambito della sicurezza dell'esercizio si evidenzia che la maggior parte degli obiettivi previsti nel Piano Sicurezza 2001 è stata portata a termine. In particolare, si è dato avvio al recepimento delle Disposizioni emanate dal Gestore dell'Infrastruttura e sono stati predisposti i Protocolli per l'effettuazione di audit nei settori aziendali più direttamente coinvolti nelle attività con rilevanti ripercussioni sulla sicurezza. Per l'investigazione sistematica dei casi di superamento di segnali disposti a via impedita un apposito gruppo di lavoro ha dato avvio alla stesura dell'apposito Manuale Operativo, mentre sono stati adottati provvedimenti per migliorare l'assistenza ai viaggiatori in caso di treni fermi in linea o in galleria.

Per quanto riguarda ancora la sicurezza dell'esercizio ferroviario, in conseguenza dell'apertura del mercato di tale trasporto ad una pluralità di imprese, Trenitalia si è impegnata a fondo per consolidare i nuovi processi organizzativi atti a dare evidenza al Gestore dell'Infrastruttura della presenza delle condizioni necessarie al mantenimento del certificato di sicurezza.

Con il coordinamento della Direzione Sicurezza di Sistema e con il coinvolgimento di tutte le componenti aziendali divisionali, sono stati studiati e avviati idonei processi interni per dare seguito alle indicazioni contenute nelle singole disposizioni di RFI.

I principali temi specifici affrontati hanno riguardato l'immatricolazione del materiale rotabile, il sistema di acquisizione e mantenimento delle competenze del personale con mansioni di sicurezza, le procedure da adottare nei confronti del personale che si renda responsabile di gravi inconvenienti di esercizio, la distribuzione al personale delle pubblicazioni di sicurezza emesse da RFI, le modalità per l'accertamento ed il controllo dei requisiti di idoneità fisica e psico-attitudinale del personale, le modalità per lo svolgimento di accertamenti a seguito di inconvenienti di esercizio e per la nomina delle commissioni di indagine, le procedure per l'ammissione tecnica dei rotabili sulla rete.

I nuovi processi di sicurezza sono stati resi operativi attraverso specifiche disposizioni dell'Amministratore Delegato.

E' stata inoltre avviata nel 2001 la progettazione del Sistema di Gestione della Sicurezza, finalizzato a dare evidenza al Gestore dell'Infrastruttura della gestione in sicurezza di tutti i processi aziendali interessati.



30 MAG 2007

Sicurezza sul Lavoro

Nell'ambito della sicurezza sul lavoro, nel gennaio 2001, è stata attivata una banca dati informatica che, collegata in rete con le postazioni delle unità produttive, consente di avere, in tempo reale, attraverso l'acquisizione tempestiva dei dati sugli incidenti occorsi, la conoscenza del fenomeno infortunistico e assumere le eventuali iniziative di prevenzione da adottare.

Per riuscire ad implementare un sistema di gestione di questo tipo, considerate le dimensioni dell'azienda e la dislocazione su tutto il territorio nazionale degli impianti, è stata avviata un'estesa attività di audit sulle varie tipologie di impianto con lo scopo di assicurare, ad ogni livello, il concreto adempimento della normativa di settore. Entro settembre 2002 verranno sottoposti a verifica i primi 70 impianti produttivi ed il processo proseguirà negli anni a venire fino a portare a certificazione, nel medio periodo, l'intera attività della società .

Sono proseguite inoltre, le attività già avviate nel 2000 riguardanti:

- la messa a punto e sperimentazione in vari siti di una metodologia per consentire ai datori di lavoro di autoverificare la corretta applicazione della normativa vigente in materia di sicurezza sul lavoro;
- la revisione del catalogo dei dispositivi di protezione individuale alla luce del D.Lgs. 475/92 e del D.Lgs. 692/94;
- l'aggiornamento delle disposizioni operative concernenti le modalità con cui viene effettuata la vigilanza congiunta negli impianti ferroviari, in collaborazione con il Ministero del Lavoro;
- la predisposizione delle "linee guida" per l'applicazione del D.P.R. 459/96, relativo all'attuazione delle "direttive macchine", allo scopo di costituire uno strumento di consultazione per i datori di lavoro, in grado di fornire chiarimenti sulle nuove regole concernenti l'acquisizione, l'installazione e la manutenzione delle macchine nuove e di quelle già in uso.

Infine, sulla base dell'impostazione e degli obiettivi triennali indicati nel Piano, anche quest'anno è in fase di predisposizione il Piano Annuale della Sicurezza per il 2002 che, oltre a proseguire ed implementare alcuni provvedimenti già avviati nel 2001, prevede, tra l'altro, l'elaborazione da parte della società del proprio Safety Management System, l'applicazione sul campo dei Protocolli di Audit nonché del Manuale Operativo per l'analisi dei casi di superamento di segnali disposti a via impedita.

Tutela dell'Ambiente

Nel corso dell'esercizio 2001 la società ha perseguito a tutti i livelli la tutela dell'ambiente, anche attraverso società del gruppo, quali Ecolog S.p.A., società detenuta da FS Cargo S.p.A., che opera nel settore del trasporto rifiuti.

E' da segnalare che nell'esercizio 2001 è stata completata la sperimentazione del manuale procedurale della sicurezza nelle due aree di Brindisi e Priolo, come anche la redazione del manuale procedurale per l'applicazione del nuovo sistema di gestione ad aree ad elevato rischio di crisi ambientale e ad elevata concentrazione di attività industriale, progetto già ampiamente illustrato nella relazione sulla gestione al bilancio 2000.

Per mantenere poi l'impegno assunto a livello internazionale tra le principali compagnie ferroviarie mondiali con la Dichiarazione di Oslo del 1998, la società ha formalizzato in 8 punti la sua Politica Ambientale. Questa politica, incentrata sul concetto di sviluppo sostenibile, intende ribadire il vantaggio ecologico del treno rispetto agli altri mezzi di trasporto che consente una progressiva riduzione delle emissioni inquinanti e del rumore.

Per assicurare l'attuazione di queste procedure di gestione e per garantire agli interlocutori esterni ed interni il miglioramento continuo delle performances ambientali, la società si sta dotando di un Sistema di Gestione integrato Ambiente/Sicurezza sul lavoro secondo gli schemi ISO 14001 e OHS 18001.

Anche grazie a questo sistema sarà possibile tenere, a breve, una contabilità ambientale precisa e strutturata che consentirà di redigere annualmente un Bilancio ambientale completo e documentato. Nel frattempo si procederà alla pubblicazione di un Rapporto ambientale che conterrà al suo interno una prima analisi dei consumi dell'azienda in termini di energia, materie prime e risorse.

Nell'ambito della tutela ambientale è importante sottolineare che in ottemperanza alla L. 10/91 al fine di favorire iniziative volte all'uso razionale dell'energia, al risparmio energetico ed allo sviluppo di fonti rinnovabili, la società ha costituito nel mese di giugno 2001 un proprio staff alle dipendenze dell'Energy Manager della società stessa.

Lo staff articolato per Divisione/Unità, come fase di avvio delle attività ha monitorato i consumi energetici ripartendoli nelle tre tipologie principali: impianti industriali, stazioni e uffici.

I dati del censimento, ripartiti per fonti energetiche (elettriche e termiche), sono stati raggruppati per "centri di consumo", individuando un Referente locale incaricato di raccogliere e monitorare i dati tecnici delle potenze istallate, dei consumi e delle caratteristiche di ogni singolo impianto utilizzatore e gli interventi necessari a favorire l'uso razionale dell'energia.

A fine 2001 sono stati tenuti i corsi di aggiornamento/formazione di base per la figura professionale di "Responsabile Locale per l'energia".

In tale ambito è stato predisposto un piano che prevede:

- nel breve termine (anni 2002-2003)

  - la verifica dei costi sostenuti per il consumo di energia elettrica e l'attuazione degli interventi di rifasamento;

  - la verifica dei costi per l'illuminazione, in particolare delle aree esterne agli impianti, al fine di dotarli di dispositivi automatici atti sia alla parzializzazione che alla diminuzione del flusso luminoso coerentemente con le condizioni localmente ricercate;

  - la revisione dei contratti di fornitura delle varie fonti energetiche al fine di verificarne la congruità rispetto ai consumi effettivi;

  - l'installazione di specifici impianti fotovoltaici su prototipi di materiale rotabile (progetto partecipante al programma UE "LIFE");

- nel medio termine (anni 2004-2005)

- l'installazione di impianti pilota di produzione di energia rinnovabile (eolica o fotovoltaica) sui tetti dei fabbricati adibiti ad uso civile;

- nel lungo termine (oltre l'anno 2005)

- la realizzazione del "Treno Ambientale", ovvero la progettazione, in partnership con le maggiori aziende produttrici di materiale rotabile, di nuovi modelli di treno ad alta efficienza energetica;

- la realizzazione di proprie centrali di produzione di energia elettrica ad elevati rendimenti.

INVESTIMENTI

L'ammontare complessivo degli investimenti tecnici relativi all'anno 2001 è stato pari a circa 900 milioni di euro, come incremento delle immobilizzazioni da riferirsi principalmente a commesse di acquisto, revamping e manutenzione ciclica del materiale rotabile.

Nel seguito vengono evidenziati gli elementi di attività riferiti agli investimenti che caratterizzano l'andamento nell'esercizio per singola Divisione/Unità:

Divisione Paseggeri

Nel corso dell'anno, la Divisione ha effettuato investimenti per circa 290 milioni di euro; in particolare sono stati avviati due interventi importanti relativi al materiale rotabile ETR 500:

- l'allungamento delle composizioni dei treni da 11 a 12 carrozze per 57 convogli ETR 500 in modo tale da soddisfare al meglio le esigenze riscontrate sul mercato specialmente nelle tratte e nelle giornate critiche della settimana dove, già oggi, il load factor anche in prima classe supera i livelli critici (oltre l'80%);

- l'omologazione dell'ETR 500 e la predisposizione di 3 convogli ETR 500 per l'Alta Velocità francese per fornire, nell'anno 2003, una coppia di treni Milano-Parigi nell'ambito dell'accordo Artesia con le Ferrovie Francesi (SNCF).

E' da porre in evidenza, inoltre, l'ammodernamento dei sistemi informatici, in particolare nell'area Vendita/Informazione con la sostituzione completa del vecchio sistema di prenotazione FS ed il potenziamento del sito WEB Trenitalia e dell'*e.commerce*.

E' da sottolineare che l'esercizio è stato interessato da una intensa attività di rivisitazione del posizionamento dei prodotti della Divisione, che si concretizzerà nel 2002 con l'avvio di numerose iniziative di investimenti per accompagnare le nuove azioni individuate sul mercato.

Divisione Trasporto Regionale

Gli investimenti dell'esercizio 2001 ammontano a 490 milioni di euro circa ed hanno riguardato per 450 milioni il materiale rotabile e per 40 milioni altre tipologie di investimenti.

Gli investimenti 2001, considerato lo sviluppo del settore Trasporto Regionale, hanno riguardato soprattutto il materiale rotabile sia come nuove acquisizioni sia come attività di ravamping ed interventi di restyling.

Le nuove acquisizioni del periodo sono state relative principalmente a n° 15 convogli TAF e 36 locomotive leggere E 464, mentre per quanto concerne l'attività di revamping è stato realizzato il condizionamento completo delle automotrici ALN 663/668 ed è inoltre proseguita l'attività di condizionamento sulle carrozze Media Distanza Vestibolo Centrale. In relazione, poi, al restyling, gli interventi di miglioria eseguiti nel parco rotabili della Divisione sono stati mirati anche ad elevare il comfort di viaggio delle carrozze; tali interventi interessano sia mezzi leggeri diesel che carrozze.

Nell'area commerciale sono stati effettuati investimenti riguardanti i sistemi di bigliettazione nonché il rinnovo di attrezzature presso gli impianti ed a bordo treno.

Divisione Cargo

Nel corso dell'esercizio 2001 sono stati effettuati investimenti per circa 90 milioni di euro, di cui il 68%, ha interessato la manutenzione incrementativa dei carri e delle locomotive. Le altre tipologie di investimento sono riconducibili principalmente a revamping materiale rotabile (3 milioni di euro circa), reingegnerizzazione manovra (8 milioni di euro circa), acquisto rotabili (2 milioni di euro circa), tecnologie di bordo (2 milioni di euro circa) e altri interventi (13 milioni di euro circa).

Tali investimenti hanno avuto come obiettivo:

- l'aumento della disponibilità/produttività di locomotive da treno e da manovra nonché di carri, anche sotto il profilo della maggiore affidabilità e capacità di trasporto;
- il miglioramento della produttività e della sicurezza nelle Officine di Manutenzione rotabili e negli Scali Terminali Merci, attraverso un piano d'introduzione di nuovi macchinari ed attrezzature nonché il mantenimento in efficienza di quelli già in uso;
- il miglioramento della sicurezza e della regolarità dell'esercizio con l'avvio delle installazioni delle nuove tecnologie di bordo (progetto "scatola nera" integrato con il dispositivo "vigilante");
- lo sviluppo di sistemi informatici, tra i quali in particolare i progetti "Gestione Impianti e Rotabili", "Orario", "Programmazione Risorse", "Gestione Operativa e Sistemi Internazionali" e "Manutenzione";
- l'impulso all'attività "Studi e Ricerche" di prodotti e tecnologie di tipo innovativo in grado di migliorare i processi di produzione e lo sviluppo del traffico.

Unità Tecnologie Materiale Rotabile

Gli investimenti realizzati da UTMR nel corso dell'anno 2001 ammontano a 30 milioni di euro circa ed hanno riguardato prevalentemente i seguenti progetti:

- GEIE/ERTMS relativo all'ammodernamento tecnologico di bordo per 3 milioni di euro circa;



- fornitura e messa in opera di dispositivi per la registrazione statica degli eventi a bordo treno e sistemi di comunicazione a terra (scatole nere) per circa 3 milioni di euro;
- manutenzione di opere civili ed armamento nelle OGR per circa 3 milioni di euro;
- adeguamento tecnologico impianti per circa 2 milioni di euro;
- ristrutturazione ed adeguamento tecnologico di impianti industriali per 2 milioni di euro circa;
- adeguamento di tecnologie di processo degli impianti industriali per circa 3 milioni di euro;
- sviluppo dei sistemi informatici per circa 5 milioni di euro.

Inoltre nel corso del 2001 sono stati avviati una serie di interventi di rilevanza strategica nel sistema impresa quali:

- progetto dispositivi registrazione statica eventi a bordo treno e sistemi di comunicazione a terra (scatole nere), previsto nell'ambito del Piano della Sicurezza del Gruppo FS, del costo complessivo per UTMR di circa 11 milioni di euro, 3 dei quali realizzati nel 2001, come sopra descritto;
- studio di fattibilità del progetto Centro Dinamica Sperimentale Firenze Osmannoro, avente lo scopo di realizzare una struttura imprenditoriale che per conto di organismi notificati offra servizi per la verifica e certificazione della conformità ed idoneità di prodotti ferroviari (componenti e sistemi);
- progetto di reingegnerizzazione dei processi produttivi dell'OGR di Foligno;
- controllo dei campi elettromagnetici e del rumore;
- diagnostica avanzata su ruote e pantografi;
- definizione e sperimentazione di un modello di indagine finalizzata al recepimento delle esigenze della clientela per l'ottimizzazione del materiale rotabile;
- effetti del vento trasversale, riguardante lo studio sugli effetti, in galleria, del vento sul materiale rotabile per l'adeguamento ai requisiti essenziali della normativa STI;
- sistema di trasporto a levitazione magnetica.

ATTIVITA' DI RICERCA E SVILUPPO

Nel corso del 2001 sono proseguite da parte dell'Istituto Sperimentale della consociata RFI, le attività, richieste dalla società, 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 del trasporto ferroviario, prospettate dalle diverse strutture della società, nonché di quelle più generali dei trasporti su richiesta di privati.

Nel seguito vengono evidenziate le attività di maggiore interesse svolte nell'ambito di:

a) Indagini e sperimentazioni su materiali

- elaborazione di specifiche tecniche per vari codici merceologici di fornitura per adeguarle alle vigenti norme europee;
- consulenza tecnica nella caratterizzazione dei materiali, elaborazione di specifiche di fornitura, processo di qualificazione delle imprese per le divise del personale di macchina, viaggiante e addetti alle biglietterie di stazione;
- consulenza e analisi in caso di dispersione di materiali trasportati;
- indagini su contraffazioni di titoli di viaggio;
- certificazione di idoneità per i veicoli adibiti al trasporto di derrate alimentari in regime di freddo e partecipazione a gruppi internazionali per la stesura di norme relative al trasporto delle stesse.

b) Ambiente e inquinamento

- misurazione dell'intensità dei campi elettromagnetici in vari ambienti di lavoro dotati di videoterminali quali ad esempio le biglietterie e gli uffici; in tale ambito si è conclusa la complessa campagna di misurazione, iniziata nel 2000, e mirata a determinare la situazione relativa ai campi elettromagnetici a bordo di alcune locomotive utilizzate per la trazione di treni merci;
- realizzazione di un corso di formazione per conduttori d'impianti di depurazione acque reflue per conto della Divisione Trasporto Regionale, che ha interessato circa quaranta addetti. I temi trattati hanno riguardato tutte le tematiche d'interesse specifico, da quelle prettamente tecniche a quelle legislative e a quelle inerenti alla sicurezza. I partecipanti hanno ricevuto anche un addestramento finalizzato all'effettuazione di controlli analitici speditivi;

c) Sicurezza e trasporto materiali pericolosi e radioprotezione

- corsi di formazione per la Divisione Cargo sul nuovo regolamento internazionale per il trasporto per ferrovie delle merci pericolose (RID) ristrutturato, entrato in vigore il 1° luglio 2001;
- progettazione, sempre per la Divisione Cargo, di un software denominato INFORISK, per la gestione regolamentare del trasporto merci pericolose, con la messa in evidenza in parallelo delle differenze tra il RID edizione 1999 e il nuovo RID edizione 2001;
- consulenza specialistica al dipartimento dei Trasporti Terrestri del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti relativamente all'attività di regolamentazione del trasporto ferroviario di merci pericolose;
- emanazione della procedura operativa per l'omologazione e l'ammissione tecnica dei contenitori cisterna e carri cisterna utilizzati per il trasporto di merci pericolose per ferrovia che coinvolge l'Istituto Sperimentale per le prove sulle cisterne secondo il RID; in particolare è prevista anche l'attività riguardante il cambio d'uso, la revisione e il cabotaggio;
- proseguimento dell'attività di partecipazione ai lavori dei seguenti gruppi internazionali per le tematiche sul trasporto merci pericolose: gruppo di esperti per l'accordo di fiducia per la cessione delle merci RID; gruppo permanente RID dell'Union Internazionale de Chemin de fer (UIC) che ha curato la predisposizione della "fiche" UIC 471-3 concernente alcuni controlli significativi previsti dal RID edizione 1/7/2001; gruppo di sintesi merci pericolose in cui sono state trattate

problematiche relative alla qualità /sicurezza del trasporto ferroviario e sono stati seguiti i progetti di normativa, successivamente adottati in ambito comunitario e nazionale (in particolare è stata redatta la versione definitiva della "Guida per la stesura dei piani di emergenza negli scali ferroviari di smistamento" ottenendo l'approvazione delle DG VII e DG XI della Commissione Europea).

GESTIONE FINANZIARIA

La società è titolare di un conto corrente intersocietario con la controllante gestito sulla base di un contratto fra le parti dalla Direzione Finanza della stessa.

Il saldo giornaliero di tutte le movimentazioni di incasso e pagamento riferite all'attività della società è riflesso nel suddetto conto corrente attraverso la procedura di cash-pooling. A seguito delle significative partite di accredito e addebito avutesi nel corso dell'esercizio 2001, il conto corrente intersocietario ha visto la maturazione nel periodo di interessi passivi per 93 milioni di euro, di cui 58 milioni di euro circa, attribuibili al debito contratto all'atto di acquisto dell'azienda Trasporto.

Sotto il profilo patrimoniale, per la cui lettura si rinvia agli allegati n. 1 e n. 2 della presente relazione, si sottolinea la particolare rilevanza che rivestono le partite che la società espone come credito nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze, pari a 849 milioni di euro al 31 dicembre 2001. Tale ammontare è dovuto al residuo credito verso lo Stato per Contratto di Servizio Pubblico già maturato al 31 dicembre 2000, pari a 322 milioni di euro, e ai crediti maturati nel 2001 allo stesso titolo, pari a 527 milioni di euro. Si precisa che solo alla fine dell'esercizio 2001 è stata incassata una quota, seppur rilevante (euro 1.291 milioni), del credito 2000 a tale titolo.

Come descritto nel seguito nella sezione "fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio 2001", lo scorso 20 febbraio l'Assemblea dei soci di Trenitalia ha deliberato l'aumento del capitale sociale di quest'ultima società da 766 milioni di euro a 1.489, di cui versati 983 milioni. Alla luce del rilevante programma di investimenti che la società si accinge a realizzare nel corrente esercizio, così come nel medio periodo, che comporterà significativi flussi di cassa in uscita, il suddetto aumento di capitale sociale non esaurisce certamente le esigenze di ricapitalizzazione della società proiettate sull'arco temporale del medio periodo e misurate sull'obiettivo di raggiungere un rapporto tra mezzi propri e di terzi quantomeno paritetico, adeguato al ruolo che Trenitalia intende svolgere coerentemente alla propria missione.

RISORSE UMANE

Nel corso dell'esercizio è proseguita l'opera di contenimento degli organici sulla base dell'accordo del 4 agosto 1999 attraverso il quale – nel quadro delle regole già fissate dagli accordi tra FS e le Organizzazioni Sindacali del 21.5.98 e del 19.11.98 – sono state accolte le domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro presentate dal personale inidoneo e dal personale utilizzato in attività amministrative e tecnico-specialistiche, individuato come esuberante. Tali esodi hanno interessato oltre 3.000 unità.

Ai provvedimenti sopra esposti, si sono aggiunte le cessazioni obbligatorie per raggiunti limiti di età previsti dalla legge, i licenziamenti, le dimissioni, le scadenze dei contratti formazione lavoro ed altre cause che hanno portato complessivamente ad una uscita di circa 6.000 unità. Tenuto

conto di circa 1.400 ingressi effettuati nel periodo, l'organico della società è pertanto passato dalle 61.231 unità di fine 2000 alle 56.801 unità del 31.12.2001.

PERSONALE IMPIEGATO

	31.12.2001 (n.)	31.12.2000 (n.)
Divisione Passeggeri	15.633	17.191
Divisione Cargo	14.149	15.179
Divisione Trasporto Regionale	21.862	23.631
Unità Tecnologie Materiale Rotabile	4.965	5.129
Staff Centrali	192	101
Totale (*)	**56.801**	**61.231**

(*) I valori tengono conto del personale distaccato da altre società, in misura non significativa, ed operante in Trenitalia.

Al fine di supportare l'attività della società e affinché l'elevato turn over non depauperasse il patrimonio di competenze detenute, nel corso del 2001 sono stati realizzati diversi progetti di formazione tesi allo sviluppo professionale del personale.

Per quanto attiene la formazione specialistica ed operativa sono stati realizzati i seguenti principali interventi:

- Formazione di business, finalizzata ad adeguare, sviluppare e consolidare le competenze di business relativamente ai processi gestiti da ciascuna divisione/unità in funzione delle evoluzioni di scenari di mercato e obiettivi di business. I principali interventi sono stati:
  - assistenza alla clientela (Divisione Passeggeri);
  - sistemi qualità (Divisione Passeggeri);
  - produzione treno: condotta e manovra (Divisioni Passeggeri e Trasporto Regionale);
  - formazione commerciale (Divisione Trasporto Regionale);
  - applicazione Manuale Qualità e Formazione sulle procedure (Unità Tecnologie Materiale Rotabile).
- Aggiornamento tecnico – professionale, finalizzato ad adeguare, sviluppare e consolidare le conoscenze tecniche connesse ai cambiamenti tecnologici, normativi ed organizzativi delle strutture produttive di appartenenza. I principali interventi sono stati:



- formazione al ruolo di Energy Manager;
- formazione al ruolo di addetti al controllo dei Servizi di Pulizia (Divisione Trasporto Regionale);
- progetto formativo sicurezza del lavoro;
- progetto formativo MUD (Modello Unico Dichiarazione ambientale);
- progetto formativo "Istruzioni generali per il personale del treno in caso di inconvenienti di esercizio in galleria".

Per quanto attiene la Formazione Istituzionale, volta ad adeguare, sviluppare e consolidare le competenze trasversali ai diversi livelli dell'organizzazione, in funzione delle evoluzioni organizzative e dei modelli di sviluppo manageriali (rivolta principalmente a dirigenti e quadri), la società è stata interessata ai seguenti progetti curati dalla Holding:

- formazione manageriale, focalizzata sui temi più rilevanti rispetto al modello manageriale della società;
- formazione post assessment, volta a sviluppare e rafforzare alcune abilità manageriali;
- sviluppo competenze "Talenti", volto ad assicurare uno sviluppo professionale per le risorse con alte potenzialità.

Nell'ambito dello sviluppo del personale il progetto di maggiore rilevanza è stato la definizione del "Modello Manageriale Trenitalia" dal quale sono successivamente derivate una serie di azioni in ambiti contigui dello Sviluppo (formazione manageriale, comunicazione interna) ed in particolare un progetto "Management Review" finalizzato alla condivisione di un sistema di rilevazione delle competenze , alla definizione di una modalità di suddivisione delle aree di competenza e ad ordinare tutte le informazioni relative alla dirigenza della società. Sono stati inoltre avviati progetti che sempre più favoriscono lo sviluppo alla dirigenza in base alle competenze ed ai risultati a partire dai piani di inserimento del personale laureato.

Nell'ambito delle relazioni industriali è da segnalare l'accordo sottoscritto il 19 novembre 2001. Con tale accordo si è concluso positivamente il complesso negoziato apertosi ad aprile 2001 in ordine alla riorganizzazione delle attività degli uffici materiale rotabile (UMR), con l'assorbimento delle stesse nell'ambito delle Divisioni. Il suddetto accordo ha, inoltre, consentito la razionalizzazione e la riorganizzazione di alcuni settori di attività (es. il personale degli uffici, il personale inidoneo, la manutenzione corrente della Divisione Cargo), raggiungendo l'obiettivo di realizzare efficientamenti nell'utilizzo del personale anche attraverso la riconversione professionale, secondo le procedure previste dagli accordi vigenti. Ulteriori elementi dell'accordo hanno, in sintesi, riguardato l'istituzione di un Comitato Paritetico di partecipazione su temi aventi rilevanza strategica e la proroga della vigenza sino a tutto il 2005 del Fondo per il perseguimento di politiche attive di sostegno al reddito ed alla occupazione (L. 449/97), proroga necessaria per consentire il processo di risanamento del Gruppo FS.

Infine il 29 novembre 2001 è stata raggiunta una intesa in merito alla cessazione dell'attività produttiva presso l'OGR di Saline Ioniche ricollocando le risorse nell'ambito di altre strutture della società e di altre società del Gruppo operanti nella Regione Calabria.

Per quanto attiene più specificatamente le Divisioni, si segnala che la Divisione Passeggeri ha definito, il 6 marzo 2001, un accordo riguardante il processo di riorganizzazione delle attività di accompagnamento notte, anche attraverso l'attivazione di modifiche organizzative. La stessa Divisione il 20 aprile ha definito un accordo in merito all'avvio dell'impianto "formazione treno", concernente l'efficientamento delle attività di manutenzione all'interno delle stesse strutture. In particolare si è convenuto di realizzare una organizzazione del lavoro idonea ad integrare le attività connesse a manovra, manutenzione e verifica.

INTRODUZIONE DELL'EURO

Nella Relazione sulla gestione relativa all'esercizio 2000 sono state illustrate le attività svolte in vista della definitiva unificazione monetaria.

Nel 2001, il Gruppo di Lavoro costituito nel giugno 2000 dalla Capogruppo FS, al quale ha partecipato anche la società, ha continuato il lavoro di analisi degli impatti della nuova moneta realizzando per tempo gli interventi necessari per:

- l'adeguamento dei sistemi automatici di emissione dei biglietti;
- fronteggiare le esigenze organizzative e logistiche per la gestione della moneta unica nel periodo di doppia circolazione (gennaio – febbraio 2002);
- la copertura del fabbisogno di monete metalliche e banconote;
- la formazione del personale, con particolare riguardo per quello di front – line con la clientela.

Nel mese di agosto 2001, inoltre, è stata attuata la conversione di tutti gli archivi contabili e gestionali nella nuova unità di conto, attività condizionante la redazione del presente bilancio in euro.

Nel mese di gennaio 2002, generalmente in linea con la programmazione, sono state effettuate le consegne degli euro ai punti vendita della società, al fine di fronteggiare le esigenze connesse alla corresponsione dei resti nei primi giorni di circolazione della moneta.

Al fine di fornire assistenza alla clientela sull'uso della nuova moneta, la Divisione Passeggeri ha predisposto, in tutte le maggiori stazioni italiane, degli "euro point" con personale specializzato ed ha inoltre aggiornato il sito internet "*www.trenitalia.com*" con una sezione dedicata all'introduzione dell'euro e ai suoi riflessi nell'acquisto dei biglietti. Ha inoltre istituito una task – force di specialisti che ha assicurato la transizione operando ininterrottamente dal 31 dicembre 2001 fino al completamento delle operazioni critiche.

La società infine, attraverso la Divisione Cargo, ha contribuito con il Progetto Euro – gestito dalle Poste Italiane – a distribuire le monete per via ferroviaria per un valore complessivo di 2.690 milioni di euro. Valori rilevanti, che evidenziano la complessità e l'importanza del progetto stesso (la più grande operazione di trasporto valori della storia italiana), che si è articolato su tutto il territorio nazionale e si è concluso nei tempi previsti fornendo, così, un utile servizio alla collettività.

COMPLETAMENTO DELL'OPERAZIONE DI ACQUISIZIONE DELLA "AZIENDA TRASPORTO" DI FS

Nel corso dell'esercizio la società, oltre a proseguire nella realizzazione dei propri programmi di attività sul fronte strettamente operativo realizzando un risultato positivo, ha portato a conclusione quella serie di operazioni straordinarie che hanno dato origine all'attuale configurazione della società ed alla definizione del prezzo di acquisto della "azienda trasporto" di FS, di cui era diventata proprietaria il 1° dicembre 2000.

Infatti, all'art. 3 del contratto di compravendita, sottoscritto dalle parti il 28 novembre 2000, era previsto che entro 150 giorni dall'1 dicembre 2000 venisse definita la situazione patrimoniale della "azienda" aggiornata al 30 novembre 2000, per tenere conto delle variazioni patrimoniali intervenute rispetto alla situazione patrimoniale al 31 maggio 2000, oggetto di valutazione del perito.

Ai fini della determinazione del prezzo definitivo, era stato convenuto che il prezzo provvisorio (pari a euro 1.696 milioni, circa lire 3.284 miliardi) avrebbe dovuto essere aumentato ovvero diminuito di un importo corrispondente all'incremento o al decremento, subìto dal patrimonio netto contabile della "azienda" nel periodo intercorrente fra il 31 maggio ed il 30 novembre 2000 prescindendo dalle variazioni intervenute nello stesso intervallo di tempo per le scorte ed i lavori in corso.

Pertanto, così come previsto dal citato art. 3, in data 19 aprile 2001 la società, nelle sue strutture competenti, accertava, congiuntamente ad FS la situazione patrimoniale al 30 novembre 2000 come "definitiva" e concordava che su tale base, ai sensi e nei termini dell'art. 3 comma 5 del contratto, venisse redatto l'atto notarile dal quale risultasse il "prezzo definitivo" dell'operazione.

Il successivo 12 giugno 2001, le parti sottoscrivevano l'atto aggiuntivo al contratto di compravendita del 28 novembre 2000, determinando il prezzo definitivo dell'"azienda" in euro 1.518 milioni circa (lire 2.939 miliardi).

IL RISULTATO DELLA GESTIONE

Il risultato economico dell'esercizio 2001 è riassunto nell'allegato n. 3 alla presente relazione, cui espressamente si rinvia; si evidenzia come le pagine che seguono non riportino i commenti sulle variazioni con l'esercizio precedente, in quanto i dati non sono immediatamente comparabili, avendo la società avviato la sua attività il 1° giugno 2000.

VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione gestionale è dettagliato come segue:

(importi in milioni di euro):

DESCRIZIONE	31.12.2001	31.12.2000
Prodotti del traffico viaggiatori:		
- clientela ordinaria	2.111	1.203
- contr. di serv. pub. con Enti pubblici territ.li	1.214	0
Totale viaggiatori	3.325	1.203
Prodotti del traffico merci e poste	731	416
Contratto di servizio pubblico con lo Stato	527	941
Prestazioni a terzi, vendite e altri	158	102
Totale ricavi vendite e prestazioni	4.741	2.662
Variazione lavori in corso su ordinazione	1	0
Incremento immobilizzazioni per lavori interni	319	179
Altri ricavi e proventi:		
- contributi in conto esercizio	5	14
- altri ricavi (*)	48	17
Totale altri ricavi e proventi	53	31
Totale valore della produzione	**5.114**	**2.872**

(*) Al netto di 11 milioni di euro riclassificati in allegato 3 nel saldo proventi/oneri diversi (6 milioni di euro) e fra i proventi straordinari (5 milioni di euro)



I ricavi da prodotti del traffico, che rappresentano la voce più rilevante dei "ricavi vendite e prestazioni" sono così suddivisi per segmento di prodotto (importi in milioni di euro):

Trasporto viaggiatori a media – lunga percorrenza	1.494
Trasporto viaggiatori regionale	1.831
Trasporto merci	731

I ricavi relativi al traffico viaggiatori regionale comprendono dal 2001 i corrispettivi dalle regioni per i servizi di trasporto pubblico resi da Trenitalia, pari a 1.204 milioni di euro sui 1.214 complessivi, secondo quanto previsto dal D.P.C.M. del 16 novembre 2000.

Per quanto riguarda l'andamento del traffico per i trasporti suddetti, si rinvia a quanto già illustrato nel punto "Sviluppo della domanda e andamento dei mercati in cui opera la società" della presente relazione.

I "Contributi per il Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato" evidenziano i contributi stanziati con legge 389/2000 (legge di bilancio dello Stato 2001) dal Ministero del Tesoro a favore di Trenitalia per gli obblighi tariffari e di servizio. La contrazione di detti contributi è dovuta principalmente alla maggiore autonomia riconosciuta alle Regioni, che, come sopra detto, hanno contrattato direttamente con Trenitalia i servizi di trasporto, eccezion fatta per le Regioni a statuto speciale che rimangono nella competenza dello Stato.

COSTI DELLA PRODUZIONE

L'ammontare complessivo dei costi della produzione gestionali risulta così articolato:

(importi in milioni di euro)

	31.12.2001	**31.12.2000**
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	498	641
Servizi	1.456	795
Godimento beni di terzi	201	490
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, ecc.	(67)	(404)
Sub totale	**2.088**	**1.522**
Personale	2.562	1.505
Oneri diversi di gestione	20	5
Totale costi della produzione	**4.670**	**3.032**

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce Acquisti di materiali si riferisce, prevalentemente, agli acquisti di materiali di scorta (405 milioni di euro) destinati sia alla manutenzione corrente che agli investimenti.

I costi della Trazione Elettrica per treni (89 milioni di euro) costituiscono una voce accessoria dei costi di pedaggio riconosciuti ad RFI per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria.

Servizi

I costi per servizi, pari a 1.456 milioni di euro, si riferiscono per il 71% a servizi e lavori appaltati (1.036 milioni di euro) e per il restante 29% ad altre prestazioni ricevute (420 milioni di euro); nel seguito la voce viene analizzata per fornitore del servizio:

le prestazioni rese da FS, pari a 239 milioni di euro, si riferiscono principalmente a servizi amministrativi contabili (69 milioni di euro), servizi informatici di outsourcing (67 milioni di euro), pubblicità e marketing (26 milioni di euro), premi assicurativi (18 milioni di euro) e compenso per le attività di indirizzo strategico (13 milioni di euro);

le prestazioni rese da RFI, pari a 556 milioni di euro, si riferiscono principalmente al pedaggio (453 milioni di euro), al traghettamento ferroviario (43 milioni di euro), ai servizi di pulizia (14 milioni di euro), alla manovra (11 milioni di euro) e alla gestione terminali merci (10 milioni di euro);

le prestazioni rese da altre società del gruppo per 46 milioni di euro, sono riconducibili sostanzialmente ai servizi sostitutivi resi dal gruppo Sogin (18 milioni di euro) e a servizi di trasporto e spedizioni (16 milioni di euro) resi dal Gruppo FS Cargo.

le prestazioni rese da terzi, per 615 milioni di euro, riguardano prevalentemente i servizi di pulizia (184 milioni di euro), le provvigioni alle agenzie (82 milioni di euro), le riparazioni e manutenzioni di beni mobili e immobili (68 milioni di euro), i servizi interni ed internazionali di carrozze letto e ristorazione (64 milioni di euro), altri servizi appaltati (54 milioni di euro) e i servizi di mensa e ticket restaurant (36 milioni di euro).

Personale

La voce costo del personale, pari a 2.562 milioni di euro, comprende salari e stipendi (1.898 milioni di euro), oneri sociali (488 milioni di euro), trattamento di fine rapporto (174 milioni di euro) e altri costi (2 milioni di euro).

Tra i principali fattori che hanno influenzato il costo del lavoro del 2001 occorre segnalare la riduzione del personale in forza in applicazione di quanto previsto dall'Accordo con le OOSS del 19.11.1998. Tale riduzione è stata molto significativa nel mese di dicembre ed ha interessato in maniera prevalente il personale delle Divisioni Cargo, Passeggeri e Trasporto Regionale.

RISULTATO OPERATIVO

Il risultato operativo, pari a 195 milioni di euro, è significativamente influenzato dal valore degli ammortamenti dell'esercizio (441 milioni di euro) e dalla voce "Utilizzo Fondi Ristrutturazione e Rettifica Valore Cespiti", pari a 264 milioni di euro. L'utilizzo del Fondo Ristrutturazione Industriale (187 milioni di euro) si pone in relazione ai costi relativi all'esercizio 2001 riguardanti gli oneri per il personale ricompreso nel piano degli esodi previsti dal Piano d'Impresa; l'utilizzo del Fondo Rettifica Valore Cespiti (77 milioni di euro) si pone in relazione all'onere riferito all'ammortamento dei cespiti, prevalentemente materiale rotabile, acquisiti da FS sulla base del contratto di compravendita dell'Azienda Trasporto, ritenuti non completamente redditizi.

RAPPORTI CON SOCIETA' CONTROLLATE E COLLEGATE E CON IL GRUPPO FS (CONTROLLANTE E CONTROLLATE DA QUEST'ULTIMA)

Si segnala che per una puntuale analisi dei debiti, crediti, costi e ricavi derivanti dai rapporti di cui al presente capitolo, si rinvia alle informazioni contenute nella Nota Integrativa.

Nel seguito sono riportati alcuni dati e informazioni sulle maggiori società controllate e collegate nonché la natura dei rapporti che queste stesse hanno intrattenuto con Trenitalia durante il 2001 (valori in migliaia di euro).

Società	Valore della Produzione (in migliaia di euro)	Risultato di esercizio (in migliaia di euro)
FS Cargo S.p.A	1.814	(12.823)
Passaggi S.p.A	3.033	(353)
Metronapoli S.p.A.	46.024	271

FS Cargo S.p.A.

Nel corso del 2001 FS Cargo S.p.A. ha continuato ad operare come Sub-holding di un sistema di società che di fatto rappresentano uno strumento di implementazione dell'azione commerciale della Divisione Cargo finalizzato allo sviluppo del trasporto ferroviario, operando le proprie partecipate soprattutto nel settore della logistica. E' in ragione di questo obiettivo che la società ha proseguito durante l'anno il processo di razionalizzazione del proprio portafoglio partecipativo, perfezionando la cessione del pacchetto azionario di Interporto Rivalta Scrivia S.p.A.. La società oggetto di cessione svolgeva infatti la sua attività prevalentemente nel settore terminalistico, offrendo servizi di deposito e movimentazione delle merci oltre a servizi

complementari, quali le attività di trasporto e servizi doganali, ma nonostante negli ultimi anni avesse raggiunto risultati positivi, risultava poco strategica per il settore ferroviario delle merci, a causa anche del posizionamento territoriale poco appetibile per il trasporto su ferrovia.

Il summenzionato processo di razionalizzazione è stato focalizzato anche al raggiungimento di altri obiettivi quali:

- costruire un gruppo focalizzato sul *core business* della logistica incentrata sul trasporto ferroviario;
- 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.

In questa ottica, e a conclusione di accordi tesi a raggiungere una collaborazione tra Trenitalia e SNCF, il 19 gennaio 2001 è stata costituita, con sede a Milano, la Sideuropa S.r.l., società partecipata pariteticamente da FS Cargo S.p.A. e SNCF Fret (anche quest'ultima sub-holding di settore di SNCF), con l'obiettivo di rafforzare e sviluppare i traffici diffusi di prodotti siderurgici sulle relazioni Italia – Francia – Italia, al fine di divenire l'operatore delle due imprese ferroviarie madri per la commercializzazione e la vendita di tale tipologia di servizi.

Per quanto riguarda l'andamento economico dell'esercizio 2001, la società ha realizzato una perdita netta di esercizio di 12,8 milioni di euro. Tale risultato è causato principalmente dalle svalutazioni effettuate a fronte delle perdite realizzate, per buona parte anche a seguito di interventi di natura straordinaria, dalle società partecipate Omniaexpress S.p.A., Omnia Logistica S.p.A., Serfer S.r.l. e Cargo Chemical S.r.l (per complessivi 11,9 milioni di euro).

Per quanto attiene all'evoluzione prevedibile della gestione si ribadisce che FS Cargo S.p.A. sta proseguendo nell'attività di ricognizione mirata alla razionalizzazione delle attività svolte da alcune società operative del gruppo, (in particolare le già citate Omniaexpress S.p.A. e Serfer S.r.l., nonché Omnia Logistica S.p.A.) e di proseguire nella fase di ottimizzazione del portafoglio partecipativo, in particolare del business terminalistico e intermodale.

Nei prossimi esercizi FS Cargo S.p.A. orienterà il proprio impegno a definire un quadro di interventi sulle proprie partecipate finalizzati sia alla riduzione dei costi operativi, soprattutto attraverso la razionalizzazione ed efficientamento dei processi produttivi, sia allo sviluppo di ogni opportunità di aumento del fatturato delle società operanti nel gruppo e dei relativi margini.

E' proprio in relazione a quest'ultimo obiettivo che, nell'esercizio 2002, si prevedono due nuove operazioni societarie, consistenti nella costituzione di due società, una che opererà su una piattaforma logistica nel settore siderurgico a Brescia, l'altra, denominata "Adriafer", che opererà a Trieste e verrà costituita dalla controllata Serfer che, fra l'altro, all'interno di un disegno strategico definito centralmente, si appresta a diventare operatore ferroviario.

Nell'ambito degli interventi di razionalizzazione delle partecipazioni azionarie, così come nei precedenti esercizi, continua lo sviluppo dell'integrazione delle attività commerciali tra FS Cargo S.p.A. e la Divisione Cargo di Trenitalia.

I rapporti intercorsi tra Trenitalia e FS Cargo S.p.A. hanno riguardato principalmente il distacco di personale, la locazione di uffici in Roma e di aree di stazione in Modena.

Per quanto attiene, invece, ai principali rapporti intercorsi tra Trenitalia e le controllate di FS Cargo S.p.A., si segnala quanto segue:

30 MAG. 2002

- con Italcontainer S.p.A.: noli ferroviari e noleggio carri;
- con Omniaexpress S.p.A. e Omnia Logistica S.p.A.: trasporti resi nei confronti di Trenitalia e servizi vari prestati da quest'ultima;
- con Nord Est Terminal S.p.A.: locazione Terminal di Bologna e Padova.

Passaggi S.p.A.

La società ha per oggetto sociale l'esercizio di attività nel campo del turismo quali organizzare viaggi e soggiorni, nonché effettuare attività commerciale di agenzia di viaggio in materia di servizi turistici in genere; acquistare, vendere e dare a nolo mezzi di trasporto terrestre, aereo e marittimo; preparare e realizzare congressi, gestire uffici, ecc.

Dal 1° maggio 1999, data di decorrenza del contratto di affitto del ramo d'azienda con cui ha rilevato in gestione da SAP. Servizi Assistenza al Passeggero S.r.l., oggi in liquidazione, le agenzie localizzate nelle principali stazioni italiane, la società esercita attività di agenzia di viaggio.

Il suddetto contratto di affitto è scaduto il 30 giugno 2001, e la società ha proceduto in pari data all'acquisto del ramo stesso con effetti giuridici decorrenti dal 1°luglio 2001.

Il risultato dell'esercizio 2001 rileva una perdita di 353 mila euro dovuto principalmente agli interessi passivi maturati sulle esposizioni finanziarie sul c/c di corrispondenza che la società intrattiene con Trenitalia S.p.A. (309 mila euro).

Si rammenta come, in forza del contratto di compravendita dell'Azienda Trasporto, sia stato trasferito da FS a Trenitalia S.p.A. il contratto di affidamento a Passaggi S.p.A. della vendita dei biglietti ferroviari e di altri servizi e prestazioni, a fronte dell'erogazione di una provvigione. La società fornisce, inoltre, a Trenitalia attività di servizio informativo alla clientela, nonché servizi di viaggio aziendali (Business Travel).

Metronapoli S.p.A.

La società costituita il 26 luglio del 2000 ha per oggetto sociale la gestione e l'esercizio delle linee metropolitane esistenti in Napoli, nonché lo studio per l'organizzazione e la gestione di nuove linee metropolitane e dei relativi impianti tecnologici, attrezzature e servizi in genere per il trasporto ferroviario metropolitano. L'esercizio 2001, primo anno di attività della società, chiude con un risultato positivo di 271 migliaia di euro.

La società è diventata operativa nel mese di febbraio 2001 a seguito dell'affitto, da Trenitalia e ANM, rispettivamente, del ramo d'azienda rappresentato dai beni, contratti e rapporti giuridici, necessari ad esercitare il trasporto sulla linea ferroviaria passante della città di Napoli, nonché sulla linea metropolitana collinare e del ramo d'azienda rappresentato dai beni, contratti e rapporti giuridici, necessari ad esercitare il servizio di trasporto su 4 linee funicolari della città di Napoli. Inoltre il Comune di Napoli, sempre a febbraio 2001, ha attribuito a Metronapoli la concessione per l'esercizio della metropolitana collinare della città di Napoli, in sostituzione della precedente convenzione con FS.

RAPPORTI CON IL GRUPPO FS

Nell'ambito dei rapporti intrattenuti nel 2001 dalla società con il Gruppo FS, particolare rilevanza assumono le prestazioni con la Capogruppo e con RFI.

Una sintesi delle principali prestazioni in questione è così rappresentata:

Prestazione	**Cliente**	**Fornitore**
• Accesso alla rete ferroviaria (pedaggio)	Divisioni Trasporto e UTMR	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
• Servizi di traghettamento ferroviario	Divisione Passeggeri e Cargo	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
• Consumo di energia elettrica	Divisioni Trasporto	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
• Servizi di manovra	Divisioni Trasporto	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
• Servizi appaltati di pulizia (contratto 4)	Divisioni Trasporto e UTMR	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
• Prestazioni sanitarie	Divisioni Trasporto e UTMR	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
• Locazione immobili strumentali	Divisioni Trasporto e UTMR	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.

• Prestazioni dell'Istituto Sperimentale	Divisioni Trasporto e UTMR	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
• Locazioni immobili non strumentali	Divisioni Trasporto UTMR e Staff Centrali	Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
• Servizi di gestione contabilità e Tesoreria	Divisioni Trasporto UTMR e Staff Centrali	Business Unit Centro Servizi di Gruppo (*)
• Servizi per la formazione	Divisioni Trasporto UTMR e Staff Centrali	Business Unit Centro Servizi di Gruppo (*)
• Amministrazione del Personale	Divisioni Trasporto UTMR e Staff Centrali	Business Unit Centro Servizi di Gruppo (*)
• Servizi nei Ferrotel	Divisioni Trasporto	Business Unit Centro Servizi di Gruppo (*)
• Servizi di Tesoreria	Trenitalia	Ferrovie dello Stato S.p.A.
• Pubblicità Relazioni Esterne	Divisioni Trasporto e Staff Centrali	Ferrovie dello Stato S.p.A.
• Assicurazioni	Divisioni Trasporto UTMR e Staff Centrali	Ferrovie dello Stato S.p.A.
• Utilizzo Marchio	Divisioni Trasporto UTMR e Staff Centrali	Ferrovie dello Stato S.p.A.

• Trasporto di servizio	Rete Ferroviaria Italiana	Divisione Cargo
• Noleggio carri	Rete Ferroviaria Italiana	Divisione Cargo
• Acquisto materiale rotabile	Rete Ferroviaria Italiana	UTMR
• Ingegneria della manutenzione e servizi di manutenzione	Rete Ferroviaria Italiana	UTMR
• Servizi appaltati di pulizia (contratto 3)	Rete Ferroviaria Italiana	Divisione Trasporto Regionale

(*) A partire dall'1 gennaio 2002, confluita in Metropolis SpA

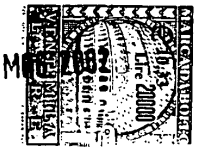
In aggiunta a quanto sopra, in base a quanto previsto dagli artt. 4 e 5 comma 9 del contratto di compravendita di Azienda, ulteriori prestazioni (sia attive che passive) tra FS, RFI e Trenitalia riferite all'esercizio 2001 scaturiscono dall'esistenza di rapporti contrattuali, stipulati dalle stesse con terzi, o società partecipate, non afferenti esclusivamente all'Azienda e, pertanto, non ancora trasferiti a Trenitalia (ad esempio contratti attivi di sfruttamento di spazi pubblicitari, passivi di servizi informatici, di assicurazioni, di locazione di aree di stazione, relativamente alle stazioni affidate in gestione a Grandi Stazioni S.p.A. ecc.).

In tal caso le due società addebitano o accreditano a Trenitalia la quota parte dei costi o dei ricavi secondo criteri proporzionali ai benefici o oneri rivenienti a questa società.

Infine, nel seguito, si rappresentano sinteticamente i principali rapporti intrattenuti da Trenitalia con altre società del Gruppo FS.

Fercredit – Servizi finanziari S.p.A.

Trenitalia si è avvalsa dei servizi di factoring prestati dalla controllata di FS nei confronti di propri fornitori, nonché dei servizi di credito al consumo verso il proprio personale.



Gruppo SITA – SOGIN

Trenitalia si è avvalsa degli autoservizi prestati da tale gruppo in sostituzione o integrazione dei servizi ferroviari per il trasporto di persone, in forza di quanto disciplinato in più Atti Integrativi elaborati in corrispondenza dell'orario, riferiti all'Azienda, e, quindi, trasferiti da FS a Trenitalia.

* * *

Le operazioni intervenute nell'esercizio con le società partecipate, con la Controllante e con le società da quest'ultima controllate sono realizzate a normali condizioni di mercato.

FATTI DI RILIEVO DELL'ESERCIZIO

1) Dal 1° gennaio 2001 è stato applicato l'aumento medio ponderato delle tariffe passeggeri del 4,9% sui treni a lunga e media percorrenza; da giugno è stato recuperato il margine di aumento autorizzato (da 4,9% a 5,2%). L'aumento, che non ha riguardato quindi i prezzi applicati nel trasporto locale, ha inciso maggiormente sul prezzo del trasporto in seconda classe, piuttosto che in prima classe, come stabilito a seguito del nulla osta da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

2) Dal 1° gennaio 2001 sono stati aboliti gli abbonamenti e le carte di ammissione per treni ES*. Ai pendolari è stato consentito di utilizzare il servizio Eurostar con l'abbonamento IC pagando un diritto di ammissione.

3) Dal 1° gennaio 2001 è avvenuta la modifica dal 30% al 20% delle percentuali di riduzione della Carta d'argento, Carta verde e Carta Club Eurostar.

4) Il 28 febbraio 2001 il dott. Francesco Mengozzi ha lasciato la carica di Presidente del Consiglio di Amministrazione della società ed al suo posto è stato nominato il dott. Francesco Forlenza.

5) Il 30 gennaio 2001 è stato stipulato il contratto di affitto di azienda con Metronapoli S.p.A. (azienda intesa come insieme di beni e rapporti giuridici di proprietà della Divisione Trasporto Regionale assegnato alla Direzione Campania, limitatamente all'attività fino ad allora svolta da Trenitalia per il servizio passante nella città di Napoli e per la linea metropolitana collinare); pertanto, a decorrere dall'1 febbraio 2001, Metronapoli S.p.A. ha iniziato ad operare.

6) Il 15 marzo 2001 Trenitalia ha sottoscritto l'aumento di capitale della Società Metronapoli per un importo di 196 migliaia di euro. L'aumento di capitale della Società è stato complessivamente di 516 migliaia di euro (passando da 516 a 1.032 migliaia di euro): con la sottoscrizione operata Trenitalia ha mantenuto invariata la sua percentuale di partecipazione (38%). Il capitale sottoscritto è stato interamente versato.

7) A seguito di scrittura privata e contestuale fissato bollato, in data 28 marzo 2001 Trenitalia ha ceduto alla Fagioli S.p.A. la sua partecipazione del 50% nella Itef S.p.A. al prezzo di 4,131 milioni di euro.

8) Il 31 marzo 2001 è stato dato seguito all'aumento del capitale sociale da 516,457 milioni di euro a 1.032,914 milioni di euro attraverso imputazione a tale nuovo titolo dei 516,457 milioni di euro versati a Trenitalia dall'azionista il 19 settembre 2000 "in conto futuro aumento capitale sociale". L'intero aumento di capitale sociale è stato sottoscritto da FS in pari data.

9) L'11 aprile 2001 Trenitalia ha sottoscritto, in sede di costituzione, il 33,33% del capitale sociale della Italcertifer S.c.p.A (pari a 160 mila euro), società consortile avente per oggetto lo svolgimento di attività di ricerca e certificazione in materia di trasporto su ferro.

10) Il 30 aprile 2001 alle ore 22,25 si è verificato un incidente ferroviario tra le stazioni di Bordighera ed Ospedaletti. L'incidente è avvenuto quando l'Intercity Nizza-Venezia ha urtato un carrello di servizio di una ditta che svolge lavori per conto di FS in un punto in cui la linea è a binario unico. La locomotiva e la prima carrozza passeggeri sono uscite dai binari. Per fare pienamente luce sulla dinamica dell'incidente ed accertare le eventuali responsabilità sono state subito aperte due inchieste. La prima, da parte della Procura di Imperia; la seconda da parte di FS la quale, allo stesso tempo, ha avviato una serie di indagini, nominando una commissione tecnica d'inchiesta. Si ribadisce come le eventuali responsabilità civili che dovessero essere accertate a carico della società, sarebbero coperte la (per la parte eccedente la franchigia) da specifiche polizze assicurative.

11) Con Decreto Legislativo n. 299/2001 relativo all'"Attuazione della direttiva 96/48/CE del Consiglio del 23 luglio 1996 relativa all'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità", è stato accertato in via definitiva, per il biennio 1999/2000, senza dare luogo a conguagli, l'ammontare delle compensazioni spettanti a titolo di contributo per Contratto 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.

12) Il 16 maggio 2001 l'On. Anna Donati ha lasciato la carica di Consigliere di Amministrazione ed al suo posto è stato nominato il dott. Luigi Lenci.

13) Il 12 giugno 2001, stante quanto disposto dall'art.3 del contratto di compravendita del Ramo d'Azienda Trasporto, sono stati definiti, come già dettagliatamente illustrato nella presente relazione, con atto notarile (rogito n. 12166) la situazione patrimoniale aggiornata alle ore 23,59 del 30 novembre 2000 e, conseguentemente, il prezzo definitivo di acquisto del Ramo stesso.

14) Il 14 giugno 2001, il Ministero del Tesoro, considerato il subentro di Trenitalia nei diritti e obblighi di FS derivanti dall'effettuazione delle attività tipiche di trasporto, ivi comprese quelle svolte in attuazione degli obblighi di servizio pubblico, ha ufficialmente confermato a Trenitalia la sua competenza sulla somma di 1.612,962 milioni di euro a valere sullo stanziamento del capitolo 1952 per l'anno 2000.

15) Il 18 giugno 2001 l'Assemblea Straordinaria di Trenitalia ha deliberato la riduzione del capitale sociale da 1.032,914 milioni di euro a 791,466 milioni di euro a copertura delle perdite di esercizi precedenti pari, complessivamente, a 241,448 milioni di euro. La riduzione è avvenuta mediante annullamento di n. 467.508 azioni. Dopo tale operazione è risultata una perdita residua di 96 euro che l'Azionista ha provveduto contestualmente a coprire con un versamento in contanti. Nella stessa seduta, l'Assemblea Straordinaria ha deliberato la conversione in euro del capitale sociale

attribuendo alle azioni restanti, dopo le operazioni sul capitale (n. 1.532.492 azioni), un valore nominale unitario di 500 euro. L'importo complessivo delle azioni convertite al nuovo valore nominale (766,246 milioni di euro) è stato, poi, messo a confronto con il controvalore in euro del capitale sociale (791,466 milioni di euro) e la differenza che ne è scaturita è stata appostata a Riserva Legale (25,220 milioni di euro).

16) In attuazione di quanto previsto dal DPCM del 16 novembre 2000, pubblicato sulla G.U. del successivo 30 dicembre, nel corso del 2001 sono stati definiti e sottoscritti dalla Società i Contratti di Servizio Pubblico 2001 con tutte le Regioni italiane, tranne che con la Regione Calabria (per la quale la fase della contrattualizzazione è tuttora in corso). La società, quindi, eccezion fatta per quest'ultima e per le le Regioni a statuto speciale (i cui rapporti rimangono ancora accentrati nella gestione del Ministero dell'Economia e delle Finanze e quindi al di fuori del disposto del DPCM del 16 novembre 2000), ha definito con le controparti locali tutti i contratti di servizio pubblico 2001.

17) Nel mese di agosto 2001, previo il fermo dei sistemi, è stata portata a termine con esiti positivi la conversione, nella nuova unità di conto, di tutti gli archivi contabili e gestionali del gruppo FS e, quindi, anche della società; ciò ha permesso peraltro la redazione della Relazione Semestrale 2001 e del presente bilancio in euro.

18) In data 14 settembre 2001, in mattinata sulla linea Brennero – Bolzano, il treno 40817 tamponava il treno 43121. Nell'urto, il carro di coda del treno 43121 penetrava nella cabina di guida della locomotiva del treno 40817. Entrambi i rotabili invadevano il binario adiacente mentre sopaggiungeva il treno 1286, espresso Napoli – Monaco. L'ulteriore urto causava la morte dei macchinisti del treno 40817 ed il ferimento dei macchinisti, due agenti di scorta ed un viaggiatore del treno 1286. Inoltre si riscontravano danni irreparabili per il materiale rotabile coinvolto nell'incidente, nonché danni all'armamento, alla linea aerea, agli impianti di sicurezza e segnalamento ed agli impianti telefonici. Si ribadisce come le eventuali responsabilità civili che dovessero essere accertate a carico della società, sarebbero coperte (per la parte eccedente la franchigia) da specifiche polizze assicurative.

19) In data 14 novembre 2001, per un milione di Lire, sono state acquistate n. 10 quote pari all'1% del capitale sociale della società CONSEL – Consorzio ELIS per la formazione professionale superiore - Società Consortile a r.l. da Cedel – Cooperativa Sociale Educativa Elis S.c.a.r.l. Detta partecipata svolge attività scientifica, didattica e culturale, servizi socio – educativi nel settore della formazione professionale e di sviluppo dell'occupazione sia in favore dei propri consorziati che di terzi.

20) In data 29 novembre 2001 l'Assemblea della società Passaggi S.p.A. ha deliberato il ripianamento delle perdite risultanti al 30 settembre 2001, pari a lire 567,8 milioni procedendo ad utilizzare la riserva legale, ad azzerare il capitale sociale ed a coprire le residue perdite mediante versamenti pro-quota dei soci; ha quindi deliberato la ricostituzione del capitale sociale a lire 500 milioni, ridenominando il capitale sociale in 258.000 euro, suddiviso in n. 500 azioni del valore nominale di 516 euro cadauna.

21) In data 22 dicembre 2001 è stato acquisito, per 344 migliaia di Euro, il 15% della partecipazione in Isfort S.p.A. da FS

FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO 2001

1) In base a quanto autorizzato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con DM 113T e ammesso con delibera CIPE del 15.11.2001, dal 1° gennaio 2002 era stato previsto un aumento medio delle tariffe passeggeri sui treni media – lunga percorrenza del 4,15%. In data 21 dicembre 2001, a seguito di specifica richiesta del Ministro dell'Economia e delle Finanze in considerazione della concomitante introduzione dell'euro in Italia, Trenitalia decideva di soprassedere a tale aumento.

2) In data 16 gennaio 2002 l'Assemblea Straordinaria della società Ralpin AG ha concluso l'atto formale di registrazione nel libro soci dell'ingresso di Trenitalia S.p.A. nella società, mediante acquisizione del 10% del capitale sociale da SBB Cargo AG. La società costituita il 4 aprile 2001 (soci fondatori BLS Lotsschbergbahn AG, SBB Cargo AG e HUPAC SA) ha come scopo lo sviluppo, l'esercizio e la commercializzazione della autostrada viaggiante nel traffico di attraversamento delle Alpi, soprattutto attraverso l'asse Lotschberg – Sempione tra Freiburg i. B. e Novara.

3) Con decorrenza 1 febbraio 2002, in base alla disposizione RFI n. 5/2001, sono state trasferite da RFI a Trenitalia circa 1500 risorse umane appartenenti agli Uffici Materiale Rotabile (UMR) con funzioni di accertamento delle caratteristiche tecniche dei rotabili in composizione ai treni e la conseguente emissione dei documenti di scorta; l'organizzazione di tali unità è stata distribuita su tutto il territorio nazionale nelle principali stazioni e sedi di composizione dei rotabili delle diverse divisioni di trasporto secondo nuovi modelli organizzativi ottimizzati che hanno consentito di coprire l'intero circuito.

4) Con decorrenza 1° febbraio 2002 sono passate a RFI le biglietterie di Villa S. Giovanni e Messina.

5) In data 20/02/02 il prof. Alberto Rossetti è subentrato nella carica di Consigliere al dr. Antonio Migliardi.

6) In data 20 febbraio 2002 l'Assemblea dei soci di Trenitalia SpA. ha deliberato (atto notaio Castellini registrato all'Agenzia delle Entrate Ufficio di Roma 1 il giorno 1° marzo 2002), l'aumento del capitale sociale da euro 766.246.000 a euro 1.489.285.500 mediante emissione di n. 1.446.079 nuove azioni ordinarie del valore unitario di euro 500. Tale aumento è stato interamente sottoscritto e versato per i tre decimi dal socio FS. Attualmente, pertanto, il capitale sociale risulta pari a euro 1.489.285.500, di cui versati euro 983.157.850.

7) In data 21 febbraio 2002 è stato trasmesso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al CIPE ed alla Conferenza Unificata Stato – Regioni il Contratto di Servizio Pubblico 2000-2001. Questo atto, approvato dal CIPE in data 27 marzo 2002 ed in data 18 aprile 2002 dalla Conferenza Unificata Stato - Regioni, costituisce il primo rapporto contrattuale diretto di Trenitalia con lo Stato, regolando i rapporti relativi ai servizi ferroviari erogati a favore della collettività nel periodo intercorrente dal 1° gennaio 2000 al 31 dicembre 2001, e autorizzando il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a contrattualizzare direttamente con Trenitalia i servizi di trasporto oggetto del contratto. Il Contratto copre anche tutta l'area del servizio pubblico locale per l'anno 2000, mentre per il 2001 il trasporto regionale, come già accennato, è coperto solo per le Regioni a statuto speciale.



30 MAG. 2002

8) In data 21 febbraio 2002 il treno merci 42006, partito in serata da Milano Certosa, giunto a Chiasso urtava la locomotiva 633 220. Nell'urto, avvenuto, sia pure per pochi metri, in territorio italiano, decedevano entrambi i macchinisti del treno 42006. Notevoli sono stati i danni causati all'infrastruttura in territorio svizzero, al materiale rotabile ed al carico. Inoltre risultano completamente distrutti il locomotore 636 022 e 7 carri con le unità di carico trasportate, mentre sono seriamente danneggiati altri 6 carri e relative unità di carico, nonchè, il locomotore 633-220. Si ribadisce come le eventuali responsabilità civili che dovessero essere accertate a carico della società, sarebbero coperte (per la parte eccedente la franchigia) da specifiche polizze assicurative.

9) In data 22 febbraio 2002 il Comitato Direttivo del Consorzio Ferrovie Lombarde, con la presenza delle società consorziate, ha deliberato con atto pubblico, lo scioglimento del consorzio e la sua messa in liquidazione.

10) In data 11 marzo 2002 è stato stipulato un finanziamento, pari a 775 milioni di euro per la copertura dei fabbisogni finanziari per investimenti fissi e circolante aggiuntivo. Tale finanziamento, della durata di 5 anni, compresi 3 di preammortamento, è stato concesso dalla banca OPI S.p.A. (Gruppo IMI-SANPAOLO) ad un tasso d'interesse variabile.

11) In data 13 marzo 2002 la Camera dei Deputati ha approvato il Disegno di Legge n. 1246, presentato dal Presidente del Consiglio dei Ministri, dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, contenente disposizioni in materia di infrastrutture e di trasporti. L'art. 36, comma 1 di tale disegno di legge prevede l'accertamento in via definitiva, senza dar luogo a conguagli, dell'ammontare delle compensazioni spettanti a titolo di contributo per Contratto di Servizio per l'anno 2001, in misura pari a quella prevista per lo stesso anno nel bilancio di previsione dello Stato, in attesa della stipula del Contratto stesso.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Nell'esercizio 2002 la società, sul fronte degli obiettivi di gestione, è orientata a proseguire sul sentiero del recupero di efficienza fin qui intrapreso, così da consolidare il raggiunto equilibrio economico confermando un risultato netto di esercizio positivo.

Per ottenere ciò sarà portato avanti ed ulteriormente rafforzato il progetto strutturato che coinvolge tutte le divisioni/unità societarie, fondato sul principale obiettivo dell'innalzamento della qualità del servizio e dell'orientamento al cliente, coerentemente con gli impegni sottoscritti, previsti dalla Carta dei Servizi 2002.

Analoghi progetti sono stati e saranno ancora avviati sul fronte del contenimento dei costi. In particolare, relativamente al costo del lavoro, proseguirà l'azione di contenimento degli organici basata sugli accordi siglati con le Organizzazioni Sindacali, così come l'azione di incremento della produttività del personale attraverso la formazione ed il riequilibrio professionale, parallelamente a quella di reingegnerizzazione dei processi industriali.

Nell'ambito delle azioni di mercato, la società ha intenzione di proseguire nell'attività di analisi del riposizionamento strategico, dell'efficientamento dei processi produttivi e dell'innalzamento dei livelli di qualità del servizio della Divisione Cargo, mantenendo forte attenzione in tal senso a possibili alleanze con partners nazionali ed internazionali, in particolare nel settore del combinato marittimo e terrestre.

Per quanto riguarda il settore del trasporto viaggiatori, all'interno di altre iniziative di rafforzamento (generalmente riferite alla qualità del servizio ed in particolare riguardanti il prodotto ES*), continuerà l'azione di valorizzazione del prodotto Intercity e la riqualificazione del Notte, mentre con specifico riferimento al settore del trasporto regionale, continuerà l'azione di elevazione degli standard qualitativi del servizio così da trovarsi pronti all'appuntamento che, nel medio termine, vedrà aprirsi, in ossequio alla vigente normativa di settore, lo scenario delle gare del trasporto pubblico locale nel quale le Regioni e gli altri Enti Locali, come indicato dal DPCM del 16 novembre 2000, rappresentano le figure cui sono stati delegati compiti e funzioni relativi al servizio pubblico di trasporto.

Sul fronte degli investimenti, in coerenza con le strategie di miglioramento del servizio offerto ai viaggiatori ed ai clienti del trasporto merci, sia in termini di qualità ed affidabilità specifica che di efficienza complessiva, sono previsti ulteriori interventi destinati all'acquisto di nuovo materiale rotabile, alla manutenzione straordinaria ciclica e al revamping, all'applicazione di nuove tecnologie di bordo treno, nonché interventi minori comprendenti progetti di informatica e di miglioramento degli impianti delle officine.

Per quanto riguarda il trasporto passeggeri, i principali interventi punteranno al rafforzamento del parco in preparazione dell'avvio dell'alta velocità, all'ampliamento delle relazioni del prodotto ES*, in particolare verso il meridione, e alla riqualificazione della flotta IC/IEC; mentre per il trasporto regionale, l'attenzione della società è rivolta agli interventi di rinnovo del parco dei locomotori, al miglioramento del comfort sulle carrozze esistenti, nonché ai progetti riguardanti la sicurezza, l'informatizzazione dei sistemi destinati alla diffusione delle informazioni al pubblico e all'emissione di biglietti self-service nelle stazioni e fermate non presenziate.

Per quanto riguarda il trasporto merci, i principali interventi riguardano l'acquisto di carri di diversa tipologia ripartiti tra "autostrada viaggiante", trasporto intermodale e siderurgico.

Infine, per quanto riguarda il gruppo delle società controllate, l'azione sarà concentrata sulla attenta verifica che, nell'ambito delle rispettive autonomie e competenze, sia proseguita l'attività tesa a massimizzare l'efficienza gestionale, così da contribuire positivamente al raggiungimento degli obiettivi di risultato del Gruppo.

INFORMAZIONE SULLE AZIONI PROPRIE

Trenitalia S.p.A. alla data del 31 dicembre 2001 non detiene azioni proprie né direttamente, né tramite società fiduciaria o interposta persona.

PROPOSTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Signori Azionisti,

il bilancio d'esercizio per l'anno 2001 si è chiuso con un utile di euro 29.632.325 per il quale si propone la seguente ripartizione:

- per il 5% pari a euro 1.481.616, a riserva legale;

- per il residuo importo, pari a euro 28.150.709, a riserva straordinaria.

Roma, 1 APR. 2002

Il Presidente

A - 3

(Allegato 1)

Analisi della struttura patrimoniale

Valori in migliaia di euro

	31.12.2001	*31.12.2000*	*Variazioni*
a) Immobilizzazioni			
Immobilizzazioni immateriali	54.394	45.198	9.196
Immobilizzazioni materiali	4.856.505	4.361.438	495.067
Immobilizzazioni finanziarie	92.859	115.813	(22.954)
	5.003.758	**4.522.449**	**481.309**
b) Capitale d'esercizio			
Rimanenze di magazzino	491.500	408.466	83.034
Crediti commerciali	2.125.463	2.667.192	(541.729)
Altre attività	463	11	452
Debiti commerciali	(2.935.380)	(2.396.612)	(538.768)
Fondi per rischi ed oneri	(561.875)	(904.117)	342.242
Altre passività	(275)	(92)	(183)
	(880.104)	**(225.152)**	**(654.952)**
c) Capitale investito, dedotte le passività d'esercizio (a+b)	**4.123.654**	**4.297.297**	**(173.643)**
d) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato	**1.807.416**	**1.951.281**	**(143.865)**
e) Fabbisogno netto di capitale (c-d)	**2.316.238**	**2.346.016**	**(29.778)**
coperto da:			
f) Capitale proprio			
Capitale sociale versato	766.246	516.457	249.789
Riserve e risultati a nuovo	25.220	516.440	(491.220)
Utile (perdita) del periodo	29.632	(241.431)	271.063
	821.098	**791.466**	**29.632**
g) Indebitamento finanziario a medio/lungo termine	**1.537.209**	**1.520.219**	**16.990**
h) Indebitamento finanziario netto a breve termine			
Debiti finanziari a breve	19.281	57.066	(37.785)
Disponibilità e crediti finanziari a breve	(61.350)	(22.735)	(38.615)
	(42.069)	**34.331**	**(76.400)**
i) Totale (f+g+h)	**2.316.238**	**2.346.016**	**(29.778)**

30 MAG. 2002

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO *(Allegato 2)*

(valori in migliaia di euro)

	31.12.2001	*31.12.2000*	*Variazioni*
Attività	**8.623.665**	**8.639.213**	**(15.548)**
Passività	**7.802.567**	**7.847.747**	**(45.180)**
Patrimonio netto	**821.098**	**791.466**	**29.632**
Totale	**8.623.665**	**8.639.213**	**(15.548)**
Attività correnti	**2.477.313**	**2.898.138**	**(420.825)**
Disponibilità	61.350	18.898	42.452
Crediti commerciali	738.354	576.675	161.679
Crediti finanziari (partecip.in impr. Collegate)	0	3.836	(3.836)
Altri crediti	1.185.646	1.890.253	(704.607)
Rimanenze di lavori in corso su ordinazione al netto degli acconti fatturati ai committenti	1.522	0	1.522
Altre rimanenze	489.978	408.466	81.512
Ratei e risconti	463	10	453
Attività a medio/lungo termine	**6.146.352**	**5.741.075**	**405.277**
Immobilizzazioni immateriali	54.395	45.198	9.197
Immobilizzazioni materiali	5.797.635	5.379.799	417.836
Partecipazioni	81.066	93.623	(12.557)
Crediti finanziari	1.323	3.316	(1.993)
Altri crediti	211.933	219.139	(7.206)
Passività correnti	**2.973.837**	**2.453.769**	**520.068**
Debiti commerciali	1.153.822	1.443.252	(289.430)
Debiti finanziari	19.281	57.066	(37.785)
Acconti su lavori in corso su ordinazione	2.195	5.028	(2.833)
Anticipi da committenti per lavori ancora da iniziare	0	0	0
Altri debiti	1.798.264	948.331	849.933
Fondi rischi e oneri	0	0	0
Ratei e risconti	275	92	183
Passività a medio/lungo termine	**4.828.730**	**5.393.978**	**(565.248)**
Debiti finanziari	1.517.928	1.517.928	0
Altri debiti	381	2.291	(1.910)
Fondi rischi e oneri	1.503.005	1.922.478	(419.473)
TFR	1.807.416	1.951.281	(143.865)
Patrimonio netto	**821.098**	**791.466**	**29.632**
Capitale sociale	766.246	516.457	249.789
Riserve	25.220	516.457	(491.237)
Utili/perdite portati a nuovo		(17)	17
Risultato dell'esercizio	**29.632**	**(241.431)**	**271.063**

(Allegato 3)

(importo in milioni di euro))

Conto economico riclassificato	*2001*	*2000*	*Differenza*
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	**4.262**	**1.738**	**2.524**
- ricavi da traffico	2.842	1.619	1.223
- altri ricavi	206	119	87
- convenzioni con Regioni	1.214	0	1.214
Ricavi da Stato ed altri Enti Pubblici	**532**	**955**	**(423)**
- Contratto di Servizio pubblico	527	941	(414)
- Contratto di Programma	0	0	0
- altri contributi in conto esercizio	5	14	(9)
Capitalizzazioni - variazione rimanenze	320	179	**141**
Valore della produzione (a)	**5.114**	**2.872**	**2.242**
Costo del lavoro	(2.562)	(1.505)	(1.057)
Altri costi	(2.108)	(1.527)	(581)
Totale costi (b)	**(4.670)**	**(3.032)**	**(1.638)**
MARGINE OPERATIVO LORDO (c) =(a)-(b)	**444**	**(160)**	**604**
Ammortamenti e svalutazione cespiti	**(448)**	**(84)**	**(364)**
Utilizzo Fondo Rettifica Ammortamenti	**77**	**8**	**69**
Utilizzo Fondo Ristrutturazione Industriale	**187**	**20**	**167**
Accantonamenti netti e svalutazioni			
- accantonamenti netti	(57)	(7)	(50)
- svalutazioni dell'attivo circolante	(14)	(1)	(13)
Saldo proventi (oneri) diversi	6	0	6
RISULTATO OPERATIVO	**195**	**(224)**	**419**
Saldo proventi (oneri) finanziari	(98)	25	(123)
Saldo proventi (oneri) straordinari	29	11	18
RISULTATO ANTE IMPOSTE	**126**	**(188)**	**314**
Imposte sul reddito	(96)	(53)	(43)
RISULTATO NETTO	**30**	**(241)**	**271**

Stato Patrimoniale Attivo (valori in euro)	*31/12/2001*	*31/12/2000*	*Differenze*
A. CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI			
(di cui già richiamati)	0	0	0
B. IMMOBILIZZAZIONI			
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI			
1. Costi di impianto e di ampliamento	4.209	5.441	(1.232)
2. Costi di ricerca, sviluppo e di pubblicità	230.484	287.652	(57.168)
3. Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione delle opere dell'ingegno	0	0	0
4. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	24.968.338	15.589.753	9.378.585
5. Avviamento	0	0	0
6. Immobilizzazioni in corso e acconti	21.163.287	29.012.083	(7.848.796)
7. Altre	8.028.635	303.105	7.725.530
Totale I	54.394.953	45.198.034	9.196.919
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI			
1. Terreni, fabbricati	0	0	0
2. Materiale rotabile, impianti e macchinario	4.919.727.140	4.654.348.912	265.378.228
3. Attrezzature industriali e commerciali	36.064.507	32.794.893	3.269.614
4. Altri beni	43.837.537	31.034.496	12.803.041
5. Immobilizzazioni in corso e acconti	798.005.954	661.620.260	136.385.694
Totale II	5.797.635.138	5.379.798.561	417.836.577
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE			
1. Partecipazioni in:			
a) Imprese controllate	49.819.408	62.669.457	(12.850.049)
b) Imprese collegate	26.342.459	25.986.206	356.253
c) Imprese controllanti	0	0	0
d) Altre imprese	4.904.431	4.967.430	(62.999)
	81.066.298	93.623.093	(12.556.795)
2. Crediti:			
a) verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	0	0	0
b) verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	0	0	0
c) verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	0	0	0
d) verso altri			
- esigibili entro l'esercizio	0	745.914	(745.914)
- esigibili oltre l'esercizio	11.792.893	21.444.306	(9.651.413)
	11.792.893	22.190.220	(10.397.327)
3. Altri titoli	0	0	0
4. Azioni proprie	0	0	0
	0	0	0
Totale III	92.859.191	115.813.313	(22.954.122)
Totale B) Immobilizzazioni	**5.944.889.282**	**5.540.809.908**	**404.079.374**

Stato Patrimoniale Attivo (valori in euro)	*31/12/2001*	*31/12/2000*	*Differenze*
C. ATTIVO CIRCOLANTE			
I. RIMANENZE			
1. Materie prime, sussidiarie e di consumo	469.570.592	403.032.258	66.538.334
2. Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	0	0	0
3. Lavori in corso su ordinazione	1.521.639	0	1.521.639
4. Prodotti finiti e merci	1.209.320	477.286	732.034
5. Acconti	0	0	0
6. Cespiti radiati da alienare	19.198.150	4.956.594	14.241.556
Totale I	491.499.701	408.466.138	83.033.563
II. CREDITI			
1. Verso clienti			
- esigibili entro l'esercizio	650.558.311	204.943.297	445.615.014
- esigibili oltre l'esercizio	0	440.476	(440.476)
	650.558.311	205.383.773	445.174.538
2. Verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio	18.412.099	13.627.925	4.784.174
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	18.412.099	13.627.925	4.784.174
3. Verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio	10.100.625	14.515.505	(4.414.880)
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	10.100.625	14.515.505	(4.414.880)
4. Verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio	59.282.194	343.148.444	(283.866.250)
- esigibili oltre l'esercizio	201.462.926	200.264.751	1.198.175
	260.745.120	543.413.195	(282.668.075)
5. Verso altri			
- esigibili entro l'esercizio	1.185.646.344	1.890.252.975	(704.606.631)
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	1.185.646.344	1.890.252.975	(704.606.631)
Totale II	2.125.462.499	2.667.193.373	(541.730.874)
III. ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI			
1. Partecipazioni in imprese controllate	0	0	0
2. Partecipazioni in imprese collegate	0	3.836.251	(3.836.251)
3. Partecipazioni in imprese controllanti	0	0	0
4. Altre partecipazioni	0	0	0
5. Azioni proprie	0	0	0
6. Altri titoli	0	0	0
Totale III	0	3.836.251	(3.836.251)
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE			
1. Depositi bancari e postali	3.501.569	18.159.633	(14.658.064)
2. Assegni	1.777	0	1.777
3. Denaro e valori in cassa	57.846.881	738.466	57.108.415
4. Conti correnti di Tesoreria	0	0	0
Totale IV	61.350.227	18.898.099	42.452.128
Totale C) Attivo circolante	**2.678.312.427**	**3.098.393.861**	**(420.081.434)**
D. RATEI E RISCONTI			
I Disaggi sui prestiti	0	0	0
II Altri ratei e risconti	463.394	10.054	453.340
	463.394	10.054	453.340
Totale D) Ratei e risconti	**463.394**	**10.054**	**453.340**
TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)	**8.623.665.103**	**8.639.213.823**	**(15.548.720)**

30 MAG 2002

Stato Patrimoniale Passivo (valori in euro)	*31/12/2001*	*31/12/2000*	*Differenze*
A. PATRIMONIO NETTO			
I. CAPITALE	766.246.000	516.456.899	249.789.101
II. RISERVA DA SOVRAPREZZO AZIONI	0	0	0
III. RISERVE DI RIVALUTAZIONE	0	0	0
IV. RISERVA LEGALE	25.220.066	0	25.220.066
V. RISERVA PER AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO	0	0	0
VI. RISERVE STATUTARIE	0	0	0
Totale Capitale Sociale e Riserve	791.466.066	516.456.899	275.009.167
VII. ALTRE RISERVE			
1. Versamento in conto futuri aumenti di capitale	0	516.456.899	(516.456.899)
2. Perdite ripianate in corso d'anno	0	0	0
3. Diverse	0	0	0
Totale VII Altre riserve	**0**	**516.456.899**	**(516.456.899)**
VIII. UTILI (PERDITE) A NUOVO	0	(17.101)	17.101
IX. UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	29.632.325	(241.430.727)	271.063.052
	29.632.325	(241.447.828)	271.080.153
Totale A) Patrimonio Netto	**821.098.391**	**791.465.970**	**29.632.421**
B. FONDI PER RISCHI E ONERI			
1. Per imposte	0	0	0
2. Fondo Ristrutturazione industriale	351.824.046	660.732.244	(308.908.198)
3. Fondo Rettifica Valore Cespiti	941.130.285	1.018.361.277	(77.230.992)
4. Altri	210.050.628	243.384.433	(33.333.805)
Totale B) Fondi per rischi e oneri	**1.503.004.959**	**1.922.477.954**	**(419.472.995)**
C. TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO LAVORO SUBORDINATO	**1.807.416.136**	**1.951.280.703**	**(143.864.567)**
D. DEBITI			
1. Obbligazionari			
- esigibili entro l'esercizio	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	0	0	0
2. Obbligazioni convertibili			
- esigibili entro l'esercizio	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	0	0	0

Stato Patrimoniale Passivo (valori in euro)	*31/12/2001*	*31/12/2000*	*Differenze*
3. Debiti verso banche			
- esigibili entro l'esercizio	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	0	0	0
4. Debiti verso altri finanziatori			
- esigibili entro l'esercizio	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	0	0	0
5. Acconti			
- esigibili entro l'esercizio	2.195.415	5.028.396	(2.832.981)
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	2.195.415	5.028.396	(2.832.981)
6. Debiti verso fornitori			
- esigibili entro l'esercizio	782.563.001	813.026.927	(30.463.926)
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	782.563.001	813.026.927	(30.463.926)
7. Debiti rappresentati da titoli di credito			
- esigibili entro l'esercizio	0	0	0
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	0	0	0
8. Debiti verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio	15.736.299	17.893.625	(2.157.326)
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	15.736.299	17.893.625	(2.157.326)
9. Debiti verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio	14.741.871	7.835.878	6.905.993
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	14.741.871	7.835.878	6.905.993
10. Debiti verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio	360.061.628	661.561.449	(301.499.821)
- esigibili oltre l'esercizio	1.517.928.447	1.517.928.447	0
	1.877.990.075	2.179.489.896	(301.499.821)
11. Debiti tributari			
- esigibili entro l'esercizio	164.095.765	127.886.247	36.209.518
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	0
	164.095.765	127.886.247	36.209.518
12. Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- esigibili entro l'esercizio	132.249.804	125.570.335	6.679.469
- esigibili oltre l'esercizio	0	0	-
	132.249.804	125.570.335	6.679.469
13. Altri debiti			
- esigibili entro l'esercizio	1.501.917.351	694.874.917	807.042.434
- esigibili oltre l'esercizio	380.599	2.290.758	(1.910.159)
	1.502.297.950	697.165.675	805.132.275
Totale D) Debiti	**4.491.870.180**	**3.973.896.979**	**517.973.201**
E. RATEI E RISCONTI			
I Aggio su prestiti	0	0	0
II Altri ratei e risconti	275.437	92.217	183.220
Totale E) Ratei e risconti	**275.437**	**92.217**	**183.220**
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)	**8.623.665.103**	**8.639.213.823**	**(15.548.720)**

Conti d'ordine (valori in euro)	*31/12/2001*	*31/12/2000*	*Differenze*
1 BENI DI TERZI IN CONSEGNA			
1.1 Garanzie reali a Eurofima	1.142.421.561	1.589.461.454	(447.039.893)
1.2 Altri beni di terzi	28.407.976	28.597.116	(189.140)
Totale 1	1.170.829.537	1.618.058.570	(447.229.033)
2 IMPEGNI			
2.1 Impegni per Investimenti da realizzare	1.780.568.519	2.693.657.392	(913.088.873)
Totale2	1.780.568.519	2.693.657.392	(913.088.873)
3 RISCHI			
3.1 Fidejussioni prestate a banche	587.639	497.234	90.405
Totale 3	587.639	497.234	90.405
4 BENI NOSTRI PRESSO TERZI			
4.1 Immobilizzazioni in affitto a Metronapoli	83.873	0	83.873
Totale 4	83.873	0	83.873
Totale Conti d'ordine	**2.952.069.568**	**4.312.213.196**	**(1.360.143.628)**

Conto Economico (valori in euro)	*Esercizio 2001*	*Esercizio 2000*	*Differenze*
A. VALORE DELLA PRODUZIONE			
1. RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI			
a) Prodotti del traffico viaggiatori			
- Clientela ordinaria	2.111.350.285	1.203.187.754	908.162.531
- Contratto di servizio pubblico con Enti pubblici territoriali	1.213.519.101	4.852.825	1.208.666.276
b) Prodotti del traffico merci e poste	731.074.858	416.170.462	314.904.396
c) Contratto di servizio pubblico con lo Stato	527.044.266	940.894.219	(413.849.953)
d) Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	157.865.548	101.782.034	56.083.514
Totale 1	**4.740.854.058**	**2.666.887.294**	**2.073.966.764**
2. VARIAZIONI DELLE RIMANENZE DI PRODOTTI IN CORSO DI LAVORAZIONE, SEMILAVORATI E FINITI	0	0	0
3. VARIAZIONE DEI LAVORI IN CORSO SU ORDINAZIONE	1.521.639	0	1.521.639
4. INCREMENTI DI IMMOBILIZZAZIONI PER LAVORI INTERNI	319.168.315	179.476.610	139.691.705
5. ALTRI RICAVI E PROVENTI			
a) contributi in conto esercizio			
- Ai sensi dei Regolamenti CEE	0	0	0
- Altri	5.204.087	8.928.003	(3.723.916)
b) Utilizzo Fondi Ristrutturazione e Rettifica Valore Cespiti	264.358.991	28.257.597	236.101.394
c) altri ricavi e proventi	59.040.881	16.389.362	42.651.519
Totale 5	**328.603.959**	**53.574.962**	**275.028.997**
Totale A) Valore della produzione	**5.390.147.971**	**2.899.938.866**	**2.490.209.105**
B. **COSTI DELLA PRODUZIONE**			
6. PER MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	498.006.805	640.985.945	(142.979.140)
7. PER SERVIZI	1.455.759.530	794.600.792	661.158.738
8. PER GODIMENTO BENI DI TERZI	201.473.337	489.956.063	(288.482.726)
9. PER IL PERSONALE			
a) salari e stipendi	1.898.498.092	1.097.346.446	801.151.646
b) oneri sociali	488.093.586	290.780.756	197.312.830
c) trattamento di fine rapporto	173.745.993	115.073.903	58.672.090
d) altri costi	1.881.276	1.491.218	390.058
	2.562.218.947	1.504.692.323	1.057.526.624
10. AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI			
a) ammortamento immobilizzazioni immateriali	8.334.843	599.355	7.735.488
b) ammortamento immobilizzazioni materiali	432.240.056	83.005.085	349.234.971
c) altre svalutazioni delle immobilizzazioni	7.374.789	0	7.374.789
d) svalutazione dei crediti compresi nell'attivo circolante e delle disponibilità liquide	14.338.667	1.420.081	12.918.586
	462.288.355	85.024.521	377.263.834
11. VARIAZIONI DELLE RIMANENZE DI MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	(67.453.341)	(403.509.544)	336.056.203
12. ACCANTONAMENTI PER RISCHI	4.739.025	7.343.267	(2.604.242)
13. ALTRI ACCANTONAMENTI	53.234.614	0	53.234.614
14. ONERI DIVERSI DI GESTIONE	20.101.438	5.446.698	14.654.740
Totale B) Costi della produzione	**5.190.368.710**	**3.124.540.065**	**2.065.828.645**
Differenza tra valore e costi della produzione	**199.779.261**	**(224.601.199)**	**424.380.460**



30 MAG 2002

Conto Economico (valori in euro)	*Esercizio 2001*	*Esercizio 2000*	*Differenze*
C. **PROVENTI E ONERI FINANZIARI**			
15. PROVENTI DA PARTECIPAZIONI			
- in imprese controllate e collegate	0	0	0
- in altre imprese	0	0	0
Totale 15	**0**	**0**	**0**
16. ALTRI PROVENTI FINANZIARI			
a) da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:			
- da imprese controllate e collegate	0	0	0
- da controllanti	0	0	0
- da altri	348.428	761.536	(413.108)
	348.428	**761.536**	**(413.108)**
b) da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
c) da titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
d) proventi diversi dai precedenti:			
- da imprese controllate e collegate	471.098	137.081	334.017
- da controllanti	3.479.522	33.021.645	(29.542.123)
- da altri	7.449.646	3.099.951	4.349.695
	11.400.266	36.258.677	(24.858.411)
Totale 16	**11.748.694**	**37.020.213**	**(25.271.519)**
17. INTERESSI ED ALTRI ONERI FINANZIARI			
- verso imprese controllate e collegate	216.484	22.626	193.858
- verso controllanti	93.093.925	6.369.261	86.724.664
- verso altri	0	0	0
- su debiti obbligazionari	0	0	0
- su debiti verso Istituti finanziari	0	0	0
- oneri finanziari diversi	2.638.230	1.466.932	1.171.298
Totale 17	**95.948.639**	**7.858.820**	**88.089.819**
Totale C) Proventi e Oneri finanziari	**(84.199.945)**	**29.161.393**	**(113.361.338)**
D. **RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE**			
18. RIVALUTAZIONI			
a) di partecipazioni	0	111.099	(111.099)
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
c) di titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
Totale 18	**0**	**111.099**	**(111.099)**
19. SVALUTAZIONI			
a) di partecipazioni	13.704.289	3.830.949	9.873.340
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
c) di titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	0	0	0
Totale 19	**13.704.289**	**3.830.949**	**9.873.340**
Totale D) Rettifiche di valore	**(13.704.289)**	**(3.719.850)**	**(9.984.439)**

Conto Economico (valori in euro)	*Esercizio 2001*	*Esercizio 2000*	*Differenze*
E. **PROVENTI E ONERI STRAORDINARI**			
20. PROVENTI STRAORDINARI			
- plusvalenze da alienazioni	295.403	1.276.062	(980.659)
- utilizzo fondo ristrutturazione industriale	167.839.818	47.567.247	120.272.571
- altri proventi	87.726.428	18.031.202	69.695.226
Totale 20	**255.861.649**	**66.874.511**	**188.987.138**
21. ONERI STRAORDINARI			
- minusvalenze da alienazioni	0	4.624.822	(4.624.822)
- imposte relative ad esercizi precedenti	134.035	0	134.035
- costi per esodi anticipati	167.839.818	47.567.247	120.272.571
- altri oneri	64.125.271	3.634.957	60.490.314
Totale 21	**232.099.124**	**55.827.027**	**176.272.097**
Totale E) Partite straordinarie	**23.762.525**	**11.047.484**	**12.715.041**
Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-D+/-E)	**125.637.552**	(188.112.172)	313.749.724
22. IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO	**(96.005.227)**	**(53.318.555)**	(42.686.672)
Utile/(Perdita) di esercizio	**29.632.325**	**(241.430.727)**	**271.063.052**

Nota Integrativa al bilancio chiuso al 31 dicembre 2001

SEZIONE 1: CONTENUTO E FORMA DEL BILANCIO

Il bilancio che sottoponiamo alla Vostra approvazione è costituito da: Stato Patrimoniale, Conto Economico e Nota Integrativa; in allegato a quest'ultima sono riportati il Rendiconto Finanziario (Allegato 1) e l'Elenco delle Partecipazioni (Allegato 2).

Non si è proceduto alla redazione di un bilancio consolidato, pur in presenza di partecipazioni di controllo, avvalendosi dell'esonero previsto al 3° comma dell'art.27 del D.Lgs. n. 127/1991, in quanto tale bilancio verrà redatto dalla controllante Ferrovie dello Stato S.p.A. (nel seguito FS) con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa 1.

Copia di tale bilancio consolidato, della relativa Relazione sulla Gestione e di quella del relativo organo di controllo sarà reso noto nei modi e nei termini previsti dalla legge.

Per quanto riguarda l'attività della società, la natura dei rapporti con società controllate, collegate e quelli con la attuale controllante e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (nel seguito RFI), quest'ultima controllante della società fino al 1° luglio 2001, nonché i fatti di rilievo occorsi successivamente alla data di bilancio, si rinvia a quanto indicato nella Relazione sull'andamento della Gestione.

Le voci dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico sono state messe a raffronto con quelle dell'esercizio precedente.

Si rammenta, tuttavia, che la società ha iniziato la sua attività operativa solo il 1° giugno del 2000: pertanto, mentre i dati dell'esercizio in corso e di quello precedente, per quanto riguarda lo Stato Patrimoniale, sono omogenei, quelli relativi al Conto Economico si riferiscono a periodi di diversa durata (7 mesi nel 2000 rispetto ai 12 del 2001).

La mancata disponibilità di dati contabili certi afferenti i primi 5 mesi dell'esercizio 2000, non ha consentito di procedere all'adattamento delle voci di conto economico dell'esercizio precedente per permetterne la comparazione con quelle dell'esercizio 2001: tale impossibilità è qui ricordata ai sensi dell'art. 2423 ter comma 5 del codice civile.

Conformemente alla Capogruppo, Trenitalia ha adottato l'euro come moneta di conto a partire dal 1° gennaio 2001. Il bilancio, pertanto, è stato redatto in euro e le voci relative al 31 dicembre 2000 sono state anch'esse convertite.

Le differenze originate dalla conversione operata sono state imputate, per il loro importo complessivo da considerare del tutto irrilevante, a conto economico, alla voce "Proventi e oneri straordinari" secondo quanto indicato dall'art.16 del D.Lgs. 213/1998.



SEZIONE 2: INTRODUZIONE AI CRITERI DI REDAZIONE DEL BILANCIO

Il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2001, del quale la presente nota integrativa costituisce parte integrante, è stato redatto in conformità alle vigenti norme di legge interpretate ed integrate dai principi contabili predisposti dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri e, in mancanza, dai principi contabili raccomandati dall'International Accounting Standard Commettee (IASC).

Le riclassifiche operate in alcune voci al 31 dicembre 2001, volte a meglio rappresentare la situazione patrimoniale, finanziaria ed economica della società, sono state effettuate anche sui corrispondenti valori del bilancio dell'esercizio precedente, al fine di permetterne la comparabilità al medesimo scopo,detti valori originariamente espressi in Lire sono stati convertiti in Euro al tasso di cambio fisso.

SEZIONE 3 : CRITERI DI VALUTAZIONE

Di seguito sono illustrati i criteri di valutazione adottati che sono conformi a quelli applicati per la redazione del bilancio dell'esercizio 2000 e prescritti dall'art. 2426 del codice civile.

La valutazione delle singole poste è stata effettuata in base al principio generale della prudenza e della competenza nella prospettiva della continuità aziendale, nonché della coerenza e della omogeneità con i criteri di valutazione adottati dalla Capogruppo.

Ai sensi dell'art.10 della legge n. 72 del 13 marzo 1983, si precisa che non sono state effettuate rivalutazioni monetarie ed economiche, né si è derogato a quanto indicato negli articoli 2423 e 2423 bis del codice civile.

Immobilizzazioni immateriali

Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte al costo di acquisto o produzione interna comprensivo di oneri accessori. Gli importi sono esposti al netto delle quote di ammortamento, che sono calcolate in misura costante in funzione della residua possibilità di utilizzazione del bene.

Il "software" viene ammortizzato su un periodo di cinque anni tenute presenti le relative caratteristiche di specificità tecnica.

Le immobilizzazioni pervenute a seguito della compravendita del ramo d'Azienda da FS (atto del 28 novembre 2000) sono state iscritte al costo, espresso dal valore contabile al quale esse figuravano nella situazione patrimoniale redatta da FS al 30 novembre 2000, e in aderenza alla perizia valutativa del ramo d'Azienda cui si è fatto riferimento nel determinare il prezzo definitivo di acquisto.

Per i casi previsti dalla legge è stato richiesto il consenso del collegio Sindacale.

Le quote annuali di ammortamento utilizzate sono le seguenti:

Costi di impianto e ampliamento	20,00%
Costi di ricerca e sviluppo	20,00%
Software	20,00%
Migliorie su beni di terzi	20,00%

Immobilizzazioni materiali

Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto o di costruzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili, al netto degli ammortamenti.

Le immobilizzazioni pervenute a seguito della compravendita del ramo d'Azienda da FS (atto del 28 novembre 2000) sono state iscritte al costo, espresso dal valore contabile al quale esse figuravano nella situazione patrimoniale redatta da FS al 30 novembre 2000, al netto delle rettifiche di valore effettuate sulle immobilizzazioni più vetuste nell'ambito del processo di allocazione del prezzo di acquisto onde allinearne il valore di carico al corrente valore d'uso in coerenza con la perizia valutativa del ramo d'Azienda cui si è fatto riferimento nel determinare il prezzo di acquisto definitivo del ramo d'Azienda.

Gli ammortamenti sono stati calcolati in modo sistematico e costante sulla base delle aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico - tecnica stimata dei cespiti. Nell'anno di acquisizione o di costruzione viene applicata un'aliquota pari al 50% di quella ordinaria.

Le quote annuali di ammortamento utilizzate, pari o inferiori alle aliquote ordinarie piene fiscalmente deducibili ai sensi del D.M. 31.12.1988 e mantenute invariate rispetto all'esercizio precedente, sono le seguenti:

Materiale rotabile	
Materiale rotabile da compravendita ramo d'Azienda	7,50%
Materiale rotabile di nuova acquisizione	5,00%
Manutenzione incrementativa	20,00%
Scorta tecnica Materiale rotabile da compravendita ramo	7,50%
Scorta tecnica Materiale rotabile di nuova acquisizione	5,00%

Impianti industriali	
Impianti officina	5,00%
Attrezzatura industriale	
Mezzi circolanti su strada	7,50%
Macchinari e attrezzatura	10,00%
Mezzi di carico	10,00%
Impianti di comunicazione	25,00%
Altri beni	
Autoveicoli	20,00-25,00%
Mobili e arredi	12,00%
Macchine d'ufficio ordinarie	12,00%
Macchine d'ufficio elettroniche	18,00%
Telefoni cellulari	20,00%
Impianti specifici	12,00%
Attrezzature	25,00%
Impianti generici	8,00%
Attrezzatura varia e minuta	12,00%
Apparecchiatura sanitaria	12,50%

Le spese di manutenzione delle immobilizzazioni materiali vengono imputate al Conto Economico quando sostenute, salvo quelle aventi natura incrementativa, che vengono capitalizzate.

In particolare, i costi per lavori di manutenzione straordinaria programmati periodicamente sul materiale rotabile sono rilevati come segue:

- il costo dei lavori di totale ricostruzione, che intervengono indicativamente al ventesimo anno di vita del cespite, è portato ad incremento dei beni ed è ammortizzato per la durata di vita residua utile stimata in venti anni;

- il costo dei lavori di manutenzione incrementativa orientata al costante aggiornamento tecnologico, che intervengono a scadenze più brevi, è portato ad incremento dei beni ed è ammortizzato in cinque anni;

I cespiti radiati da alienare sono trasferiti all'attivo circolante e classificati tra le rimanenze.

Immobilizzazioni finanziarie - Partecipazioni

Le partecipazioni sono valutate al costo, rettificato ove necessario per perdite permanenti di valore, entro il limite del valore di patrimonio netto di competenza.

Le eventuali ulteriori perdite di valore eccedenti la quota di patrimonio netto detenuta, sono accantonate in un apposito fondo rischi del passivo.

Le partecipazioni per le quali siano in atto scelte strategiche di cessione, sono trasferite all'attivo circolante al minore tra il valore iscritto in bilancio ed il presunto valore di realizzo.

Crediti e debiti

I crediti di qualsiasi natura sono iscritti al valore nominale, ricondotto al presumibile valore di realizzo attraverso apposito fondo svalutazione crediti portato a diretta diminuzione degli stessi.

I debiti sono esposti al loro valore nominale.

I debiti e crediti in valuta dei Paesi non aderenti all'Euro, tutti di natura commerciale, sono espressi al cambio del giorno di effettuazione delle rispettive operazioni; tuttavia la conversione al cambio di fine anno non avrebbe dato luogo ad apprezzabili differenze.

I debiti per ferie maturate e non godute dal personale alla chiusura del periodo riflettono una stima di quanto dovuto a titolo di emolumenti e relativi oneri.

Rimanenze

Le giacenze di magazzino, costituite per la parte preponderante da pezzi di ricambio per la manutenzione di materiale rotabile, sono valutate al costo medio ponderato o, se minore, al relativo valore di mercato. Esse sono rappresentate nell'Attivo al netto del fondo svalutazione per tener conto dell'obsolescenza e dei possibili danneggiamenti.

I cespiti radiati da alienare sono iscritti al minore tra il valore netto residuo da ammortizzare ed il presumibile valore di realizzo.



Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

Le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni sono iscritte al minore tra il costo e il valore di realizzo.

Disponibilità liquide

Tali disponibilità sono iscritte al valore nominale; quelle in valuta di Paesi non aderenti all'Euro sono adeguate al cambio di fine periodo.

Ratei e risconti

Sono calcolati con il criterio della competenza economica e temporale in applicazione del principio di correlazione dei costi e dei ricavi in ragione di esercizio.

Contributi in conto impianti

I contributi in conto impianti ricevuti dagli Enti pubblici e dalla UE vengono portati in diminuzione delle *Immobilizzazioni in corso e acconti*, durante il periodo di realizzazione degli investimenti cofinanziati e, successivamente, a diretta diminuzione del valore di carico dei singoli cespiti a cui afferiscono quale riduzione del costo sostenuto per le stesse.

Essi vengono iscritti in base al principio della competenza espressa dal momento in cui matura con certezza il diritto di erogazione.

Fondi per rischi ed oneri

Tali fondi sono costituiti a fronte di oneri e perdite realisticamente prevedibili dei quali, alla chiusura dell'esercizio, sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza.

Fondo per ristrutturazione industriale

Il fondo, trasferito da FS a Trenitalia S.p.A. con la compravendita del ramo Trasporto e incrementato con l'attribuzione di parte della differenza tra il patrimonio netto contabile ed il prezzo d'acquisto, è a fronte degli oneri di ristrutturazione, originati dal processo di trasformazione della Società, in conformità al Piano di Impresa. Esso è esposto in bilancio al netto degli utilizzi.

In coerenza con la classificazione dei relativi oneri, gli utilizzi del Fondo di Ristrutturazione Industriale, per la parte degli oneri di personale da sostenersi in attesa del completamento del piano relativo agli esodi, sono iscritti nel valore della produzione mentre quelli, per la parte relativa agli incentivi all'esodo vengono rilevati tra i proventi straordinari.

Fondo rettifica di valore cespiti

Trattasi del fondo costituito con parte della differenza tra il patrimonio netto contabile e il prezzo d'acquisto del ramo d'Azienda per tener conto della ridotta redditività dei cespiti acquistati da FS, in coerenza con quanto indicato nella perizia di valore dell'Azienda oggetto di compravendita. Esso è esposto in bilancio al netto degli utilizzi iscritti nel valore della produzione determinati in misura proporzionale agli ammortamenti dei cespiti considerati non pienamente redditizi.

Altri fondi

Accolgono stanziamenti ritenuti congrui a fronteggiare oneri e rischi di diversa natura, come specificato nella descrizione della voce.

Trattamento di fine rapporto lavoro subordinato

Oltre al fondo per il trattamento di fine rapporto, previsto dall'art.2120 del Codice Civile, la voce include anche il fondo, istituito da FS a seguito della soppressione dell'OPAFS, per l'indennità di buonuscita dovuta al personale per il periodo di servizio prestato a tutto il 31 dicembre 1995.

Il Fondo TFR esprime il debito maturato dall'1.1.1996, a tale titolo, nei confronti del personale, calcolato in conformità alle disposizioni di legge e ai vigenti contratti di lavoro.

Il Fondo Indennità di buonuscita riflette, per accordo fra le parti sociali, quanto maturato al 31 dicembre 1995 ed è rivalutato ogni anno conformemente ai commi 4 e 5 del predetto art.2120 del Codice Civile.

Costi, ricavi corrispettivi e contributi in conto esercizio

Sono esposti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza.

I ricavi, i proventi, i costi e gli oneri sono iscritti al netto di eventuali resi, sconti, abbuoni e premi nonché delle imposte direttamente connesse alla vendita dei beni ed alla prestazione dei servizi. In particolare i ricavi del traffico merci sono al netto degli abbuoni concessi sotto forma di *"ristorni commerciali"*.

Fra gli *"oneri straordinari"* sono inclusi gli oneri sostenuti dalla Società in applicazione dei piani di ristrutturazione industriale previsti dal Piano di Impresa; ad essi si contrappongono proventi straordinari per pari importo derivanti dall'utilizzo del Fondo Ristrutturazione Industriale.

I contributi in conto esercizio vengono iscritti tra i ricavi secondo il criterio della competenza economica.

Imposte sul reddito

Le imposte sul reddito sono contabilizzate per competenza sulla base di una realistica previsione degli oneri d'imposta da assolvere in applicazione della vigente normativa fiscale.

Non sono stati, prudenzialmente, rilevati i possibili futuri benefici d'imposta derivanti da differenze temporanee di imponibile e dalle perdite fiscali riportabili a nuovo, in mancanza dei necessari requisiti di certezza circa il loro realizzo.

L'operazione di compravendita del ramo d'Azienda Trasporto è disciplinata dalla legge n. 388/2000 (legge finanziaria 2001) che all'art.131, 5° comma dispone: "tutte le operazioni di ristrutturazione della società Ferrovie dello Stato effettuate a decorrere dal 1° gennaio 2000 in esecuzione delle direttive comunitarie 91/440/CEE, 95/18/CE così come recepite dal decreto del Presidente della Repubblica 16.3.1999, pubblicato nella G.U. n. 113 del 17.5.1999, sono effettuate in regime di neutralità fiscale e pertanto escluse da ogni imposta".

SEZIONE 4: ANALISI DELLE VOCI DELLO STATO PATRIMONIALE DEL CONTO ECONOMICO E DELLE RELATIVE VARIAZIONI

Nelle pagine che seguono è riportata l'analisi delle voci dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico espresse in migliaia di euro, ove non altrimenti indicato.

STATO PATRIMONIALE: ATTIVO

IMMOBILIZZAZIONI

Immobilizzazioni immateriali

La posta ammonta a 54.395 migliaia di euro. Per una migliore classificazione sono state iscritte nelle immobilizzazioni immateriali in corso alcune partite che nell'esercizio 2000 erano incluse tra le immobilizzazioni materiali in corso. La riclassifica di 17.360 migliaia di euro ha interessato, per un confronto omogeneo, anche i saldi dell'esercizio 2000. La variazione complessiva netta, rispetto all'esercizio 2000, di 9.197 migliaia di euro è la risultante dei movimenti, intervenuti nell'esercizio 2001, riportati nella seguente tabella:

Valori di carico	Valori al 31.12.2000	Incrementi	Trasferimenti da lavori in corso	Ammortamenti	Valori al 31.12.2001
1.Costi d'impianto e ampliamento	5		0	(1)	4
2. Costi di Ricerca e sviluppo	288		2	(59)	231
3. Concessioni,marchi,licenze e diritti simili					
- Software	15 590		15.752	(6.374)	24.968
6. Immobilizzazioni in corso e acconti	29 012	17.222	(25.071)		21.163
7. Altre:					
- Migliorie su beni di terzi	303	310	9.317	(1.901)	8.029
TOTALE	**45.198**	**17.532**	**0**	**(8.335)**	**54.395**

30 MAG 2002

I "Costi di impianto e ampliamento" sono relativi alle spese, sostenute nel 1997, all'atto di costituzione della Società (allora I.T.F S.r.l.). Tali costi sono stati sospesi fino all'inizio dell'operatività aziendale, avvenuta nel 2000, e da tale anno è iniziato il loro ammortamento.

I valori appostati nella voce "Costi di ricerca e sviluppo" si riferiscono essenzialmente a studi e progetti con utilità pluriennale.

I principali incrementi registratisi nella voce "Software" dipendono dall'introduzione del nuovo sistema per la gestione dei magazzini (6.364 migliaia di euro), dalla realizzazione di software per il controllo delle vendite e dei servizi alla clientela (2.797 migliaia di euro) e da sistemi per la sicurezza della vezione ferroviaria (1.044 migliaia di euro).

La voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" mostra un saldo finale di 21.163 migliaia di euro composta , per 8.697 migliaia di euro, da lavori in corso per la realizzazione di beni propri e, per 12.466 migliaia di euro da lavori in corso per migliorie all'infrastruttura (fabbricati, impianti fissi e raccordi delle officine) di proprietà della consociata RFI, utilizzata da Trenitalia in base ad accordi tra le parti.

I costi per migliorie su beni di terzi si riferiscono ad opere realizzate principalmente nelle officine di proprietà di RFI, utilizzate da Trenitalia in base ad accordi tra le parti.

Immobilizzazioni materiali

La posta ammonta a 5.797.635 migliaia di euro con una variazione in aumento, rispetto all'esercizio 2000 di 400.477 migliaia di euro .

Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del *"Valore di carico"* (Tabella 1), degli *"Ammortamenti e svalutazioni"* (Tabella 2) e dei *"Valori netti di bilancio"* (Tabella 3). Come già evidenziato nel commento alle immobilizzazioni immateriali, per una migliore classificazione sono state riclassificate nelle immobilizzazioni immateriali in corso talune partite che, nell'esercizio 2000, erano incluse fra le immobilizzazioni materiali in corso. La riclassifica di 17.360 migliaia di Euro ha intertessato, per un confronto omogeneo, anche i saldi 2000.

Gli investimenti dell'esercizio sono per lo più relativi al rinnovamento e sostituzione del parco rotabili. Oltre ad essi, gli incrementi dell'esercizio includono i costi sostenuti per interventi di totale ricostruzione per manutenzioni cicliche del materiale rotabile.

Gli ammortamenti imputati all'esercizio sono stati calcolati su tutti i cespiti ammortizzabili al 31 dicembre 2001, applicando le aliquote ritenute rappresentative della vita economico-tecnica dei beni.

Al 31 dicembre 2001 le immobilizzazioni materiali non risultano gravate da ipoteche o privilegi, ad eccezione delle garanzie espressamente indicate nei conti d'ordine.

(Tabella 1)

Valori di carico	Valori al 31.12.2000	Incrementi	Trasferimenti da lavori in corso	Dismissioni e decrementi	Valori al 31.12.2001
2. Materiale rotabile e impianti industriali					
- Materiale rotabile	5.860.853		725.017	(39.314)	6.546.556
- Impianti industriali	277.436		5.167	(26.691)	255.912
	6.138.289	0	730.184	(66.005)	6.802.468
3. Attrezzature industriali e commerciali					
- Macchinari e attrezzatura	27.191	5	4.154	(27)	31.323
- Mezzi di carico,scarico e trasporto interno	5.263	(65)	742		5.940
- Impianti interni di comunicazione	554	1	656	(1)	1.210
	33.008	(59)	5.552	(28)	38.473
4. Altri beni					
- Autoveicoli	937	65	873		1.875
- Mobili e arredi	9.601	2	1.991	(3)	11.591
- Macchine da ufficio	18.516	1	14.309	(32)	32.794
- Telefoni cellulari	17		10	(1)	26
- Attrezzatura varia e minuta	3.183	480	1.004	(17)	4.650
	32.254	548	18.187	(53)	50.936
5. Immobilizzazioni in corso e acconti					
- Materiale rotabile	620.605	822.037	(725.017)	(5.095)	712.530
- Impianti e dotazioni tecniche	36.683	75.614	(28.906)		83.391
- Anticipi a fornitori	4.381	1.530		(2.938)	2.973
- Contributi in conto impianti	(49)	(839)			(888)
	661.620	898.342	(753.923)	(8.033)	798.006
TOTALE	**6.865.171**	**898.831**	**0**	**(74.119)**	**7.689.883**

L'importo di 39.314 migliaia di euro, indicato nella colonna "Dismissioni e decrementi" in diminuzione del valore del materiale rotabile, è composto, per 18.161 migliaia di euro, dal valore di carico del materiale rotabile trasferito nell'attivo circolante perché dismesso dall'esercizio ferroviario in attesa della vendita per rottamazione; per 5.035 migliaia di euro dalla riduzione del costo complessivo di rotabili per il trasporto metropolitano, passati in esercizio nell'anno 2001, per effetto dei contributi ricevuti per la loro realizzazione, da enti locali; per 16.118 migliaia di euro, dal valore della scorta tecnica radiata (13.572 migliaia di euro) e dal valore di vendita di materiale rotabile particolarmente antiquato (2.546 migliaia di euro).

L'importo di 26.691 migliaia di euro, portato in diminuzione del valore degli impianti industriali, è dato dalla riclassifica nell'attivo circolante del valore di carico (26.390 migliaia di euro) di impianti per la depurazione idrica destinati ad essere alienati nell'ambito di un processo strategico di valorizzazione dell'asset societario, dalla riclassifica ad "Impianti di officina" di importi erroneamente capitalizzati nell'esercizio precedente a "Migliorie su beni di terzi" (145 migliaia di euro) e dalla riclassifica a "Migliorie su beni di terzi" (446 migliaia di euro) di manutenzione incrementativa su beni di proprietà di RFI erroneamente capitalizzata, nell'esercizio precedente, come miglioria effettuata su propri impianti.

Il decremento delle "Immobilizzazioni in corso", relative al materiale rotabile (5.095 migliaia di euro), è dovuto alla svalutazione di commesse di investimento chiuse nel 2001, ma relative a cespiti già in esercizio. La svalutazione è stata compensata dall'utilizzo, per pari importo, di un apposito fondo del passivo già esistente al momento della compravendita del ramo d'Azienda.

L'incremento dei contributi in conto impianti (839 migliaia di Euro) riguarda la quota parte del finanziamento della Regione Toscana, per l'acquisto di quattro treni TAF, relativa ai convogli la cui realizzazione deve essere ancora completata.

(Tabella 2)

Ammortamenti e svalurtazioni	Valori al 31.12.2000	Amm.nti	Svalutazioni	Dismissioni e decrementi	Valori al 31.12.2001
2. Materiale rotabile e impianti industriali					
- Materiale rotabile	1.482.754	410.053	7.375	(31.322)	1.868.860
- Impianti industriali	1.186	14.113		(1.418)	13.881
	1.483.940	424.166	7.375	(32.740)	1.882.741
3. Attrezzature industriali e commerciali					
- Macchinari e attrezzatura	144	1.794			1.938
- Mezzi di carico,scarico e trasporto interno	29	210			239
- Impianti interni di comunicazione	40	192			232
	213	2.196	0	0	2.409
4. Altri beni					
- Autoveicoli	87	322			409
- Mobili e arredi	104	800			904
- Macchine da ufficio	708	3.988		(1)	4.695
- Telefoni cellulari	1	5			6
- Attrezzatura varia e minuta	320	763		1	1.084
	1.220	5.878	0	0	7.098
5. Immobilizzazioni in corso e acconti					
- Materiale rotabile					0
- Impianti e dotazioni tecniche					0
- Anticipi a fornitori					0
-Contributi in conto impianti					0
	0	0	0	0	0
TOTALE	**1.485.373**	**432.240**	**7.375**	**(32.740)**	**1.892.248**

30 MAG 2002

I valori al 31 dicembre 2000 includono un importo pari a 1.288.448 migliaia di euro che si riferisce a quanto allocato in sede di destinazione del ""badwill" determinato all'atto di acquisizione del ramo di Azienda.

Le "Svalutazioni" sono da porre in relazione a riallineamenti di anagrafiche di alcuni cespiti effettuati nel corso del 2001.

L'importo di 31.322 migliaia di euro, portato a riduzione della voce Materiale rotabile, è composto (per 15.594 migliaia di euro) dal valore del fondo ammortamento dei rotabili trasferiti all'attivo circolante in quanto non più produttivi e destinati alla vendita per rottamazione e per 15.728 migliaia di euro dai fondi ammortamento e svalutazione dei cespiti dismessi.

L'importo di 1.418 migliaia di euro portato a decremento degli impianti industriali rappresenta il valore del fondo ammortamento degli impianti idrici di depurazione trasferiti nell'attivo circolante in quanto oggetto di futura cessione.

(Tabella 3)

Valori netti	Valori di carico al 31.12.2000	Amm.nti e svalutazioni al 31.12.2000	Valori netti al 31.12.2000	Valori di carico al 31.12.2001	Amm.nti e svalutazioni al 31.12.2001	Valori netti al 31.12.2001
2. Materiale rotabile e impianti industriali						
- Materiale rotabile	5.860.853	1.482.754	4.378.099	6.546.556	1.868.860	4.677.696
- Impianti industriali	277.436	1.186	276.250	255.912	13.881	242.031
	6.138.289	1.483.940	4.654.349	6.802.468	1.882.741	4.919.727
3. Attrezzature industriali e commerciali						
- Macchinari e attrezzatura	27.191	144	27.047	31.323	1.938	29.385
- Mezzi di carico,scarico e trasporto interno	5.263	29	5.234	5.940	239	5.701
- Impianti interni di comunicazione	554	40	514	1.210	232	978
	33.008	213	32.795	38.473	2.409	36.064
4. Altri beni						
- Autoveicoli	937	87	850	1.875	409	1.466
- Mobili e arredi	9.601	104	9.497	11.591	904	10.687
- Macchine da ufficio	18.516	708	17.808	32.794	4.695	28.099
- Telefoni cellulari	17	1	16	26	6	20
- Attrezzatura varia e minuta	3.183	320	2.863	4.650	1.084	3.566
	32.254	1.220	31.034	50.936	7 098	43 838
5. Immobilizzazioni in corso e acconti						
- Materiale rotabile	620.605	0	620.605	712.530	0	712.530
- Impianti e dotazioni tecniche	36.683	0	36.683	83.391	0	83.391
- Anticipi a fornitori	4.381	0	4.381	2.973	0	2.973
-Contributi in conto impianti	(49)	0	(49)	(888)	0	(888)
	661.620	0	661.620	798.006	0	798.006
TOTALE	**6.865.171**	**1.485.373**	**5.379.798**	**7.689.883**	**1.892.248**	**5.797.635**

Immobilizzazioni finanziarie

La posta ammonta a 92.859 migliaia di euro e mostra una diminuzione di 22.954 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2000.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni.

Le partecipazioni mostrano, al 31 dicembre 2001, un valore complessivo di 81.066 migliaia di euro con un decremento netto, rispetto all'esercizio precedente, di 12.557 migliaia di euro.

La natura dei rapporti intercorrenti con le principali società controllate e collegate è analizzata nella Relazione sull'andamento della gestione cui si rinvia. Nelle pagine che seguono si fornisce una sintesi dei movimenti dell'anno attraverso tabelle contenenti l'analisi delle partecipazioni e le variazioni intervenute nel periodo; i valori esposti in tali tabelle, sono al netto delle svalutazioni operate attraverso accantonamenti al Fondo Svalutazione Partecipazioni.

Analisi delle variazioni del valore di bilancio delle partecipazioni (Tabella 1)

(Tabella 1.a)

Società Controllate	*Valore di bilancio al 31.12.2000*	*Incrementi*	*Decrementi*	*Acc.nti a fondo sval. e perdite*	*Valore di bilancio al 31.12.2001*
FS Cargo S.p.A	91.747		(29.204)		62.543
F.do svalutazione	(29.204)		29.204	(12.822)	(12.822)
	62.543	**0**	**0**	**(12.822)**	**49.721**
Passaggi S.p.A.	129	131	(129)		131
F.do svalutazione	(2)		2	(33)	(33)
	127	**131**	**(127)**	**(33)**	**98**
TOTALE	**62.670**	**131**	**(127)**	**(12.855)**	**49.819**

Il valore di carico della partecipazione in FS Cargo è stato ridotto, nel corso dell'esercizio 2001, a seguito della delibera dell'Assemblea straordinaria della Società di riduzione del capitale sociale per le perdite cumulate a tutto il 31 dicembre 2000, utilizzando l'apposito fondo svalutazione per l'intero importo accantonato a tutto il 31 dicembre 2000 (29.204 migliaia di euro).

Il fondo stesso è stato reintegrato a fine anno di 12.822 migliaia di euro per tener conto delle perdite conseguite da FS Cargo nell'esercizio 2001 e risultanti dalla bozza di bilancio approvata dal CdA.

L'Assemblea straordinaria della società Passaggi, detenuta da Trenitalia al 50%,sulla base di una situazione patrimoniale al 30 settembre 2001 che riportava una perdita cumulata, a tale data, pari a 293 migliaia di euro, a fronte di un capitale sociale di 258 migliaia di euro, ha deliberato l'abbattimento integrale del capitale sociale, il ripianamento delle perdite eccedenti il patrimonio netto e la ricostituzione del capitale.

Nella tabella suesposta gli importi indicati nelle colonne decrementi ed incrementi rappresentano, rispettivamente, l'azzeramento della partecipazione per effetto dell'abbattimento del capitale sociale e la sua ricostituzione. Infine, nella colonna *Accantonamenti a fondo svalutazione e perdite,* è riportato l'importo di 33 migliaia di euro pari all'ulteriore perdita maturata nell'ultimo

trimestre 2001. Si segnale che la perdita rilevata nel periodo 1/1/2001 – 30/09/01, ripianata nel corso dell'esercizio, come sopra specificato, è stata imputata a conto economico per un importo di 144 migliaia di euro.

(Tabella 1.b)

Società Collegate	*Valore di bilancio al 31.12.2000*	*Acquisti e sottoscrizioni*	*Vendite*	*Acc.nti a fondo sval. e perdite*	*Valore di bilancio al 31.12.2001*
Artesia S.a.s.	110				110
Cisalpino AG	25.509				25.509
Italcertifer S.c.p.A.	0	160			160
Metronapoli S.p.A.	196	196			392
Sve Rail Italia AB	171				171
TOTALE	**25.986**	**356**	**0**	**0**	**26.342**

Le variazioni in aumento registrate nel corso dell'esercizio 2001 sono dovute alla sottoscrizione, in sede di costituzione avvenuta l'11 aprile 2001, del 33,33% del capitale sociale della Italcertifer S.c.p.A avente per oggetto lo svolgimento di attività di ricerca e certificazione nel settore del trasporto su ferro, e alla sottoscrizione dell'aumento del capitale sociale della società Metronapoli passato, complessivamente, da 516 a 1.033 migliaia di euro: con tale sottoscrizione Trenitalia ha mantenuto invariata la sua quota di partecipazione pari al 38%.



(Tabella 1.c)

Altre Imprese	*Valore di bilancio al 3.12.2000*	*Acquisti e sottoscrizioni*	*Decrementi*	*Acc.nti a fondo sval. e perdite*	*Valore di bilancio al 3.12.2001*
Centro Merci Orte S.p.A.	52				52
Consorzio Ferrovie Lombarde	26				26
Consorzio Napolipass	12				12
Gestione Servizi interporto S.r.l.	78				78
Intercontainer Interfrigo ICF	4.035				4.035
F.do svalutazione	0			(408)	(408)
	4.035			**(408)**	**3.627**
Interporto Merci Padova S.p.A.	317				317
Interporto A. Vespucci S.p.A.	129				129
Interporto Bergamo Montello SIBEM S.p.A.	123				123
F.do svalutazione	(35)				(35)
	88				**88**
Interporto Bologna S.p.A.	204				204
Interbrennero S.p.A.	27				27
Consel S.c.a.r.l.		1			1
Isfort S.p.A.		344			344
TOTALE	**4.968**	**345**	**0**	**(408)**	**4.905**
TOTALE *(Tabelle a+b+c)*	**93.624**	**832**	**(127)**	**(13.263)**	**81.066**

Gli incrementi nelle partecipazioni in altre imprese sono dati dall'acquisto dalla società Cooperativa CEDEL a r.l. di una quota pari all'1% del capitale della Consel S.c.a.r.l. avvenuto il 13 dicembre 2001 al prezzo di 516 euro e dall'acquisto da FS di una quota, pari al 15% del capitale sociale, della Isfort S.p.A. avvenuto il 28 dicembre 2001 al valore della frazione di patrimonio netto corrispondente.

Il decremento riguarda l'accantonamento a fondo svalutazione partecipazioni fatto per adeguare il valore della partecipazione nella Intercontainer- Interfrigo alla quota di patrimonio netto posseduta, tenuto conto della perdita al 31.12.2001 risultante dalla bozza di bilancio fornita dalla Società.

Confronto dei valori di bilancio con la frazione di patrimonio netto di pertinenza di Trenitalia.

Come più ampiamente descritto nella Sezione 3 precedente, le partecipazioni sono valutate al costo di acquisto o sottoscrizione eventualmente rettificato per riflettere perdite durevoli di valore. Al

riguardo, ed in ossequio a quanto richiesto all'art. 2427 c.c., è di seguito predisposto il prospetto di raffronto tra il valore di carico ed il patrimonio netto delle partecipate al 31 dicembre 2001 con evidenza del patrimonio netto e del risultato di periodo di pertinenza di Trenitalia.

Il valore di carico delle partecipazioni in società controllate e collegate non presenta significativi scostamenti rispetto al valore delle partecipazioni determinato in base al metodo del patrimonio netto.

(Tabella 2)

Descrizione	*Capitale sociale*	*Utili (perdite) di esercizio*	*Patrimonio netto*	*% di partecip. Trenitalia*	*Patrimonio netto di pertinenza Trenitalia (1)*	*Valore al 31.12.01 (2)*	*Differenza (1-2)*
Società Controllate:							
- FS Cargo S.p.A	60.550	(12.822)	49.721	100%	49.721	49.721	0
- Passaggi S.p.A.	258	(353)	198	50%	98	98	0
TOTALE					**49.819**	**49.819**	**0**
Società Collegate:							
- Artesia S.a.s.	220	35	263	50%	131	110	21
- Cisalpino AG	57.994	3.834	44.735	50%	22.367	25.509	(3.142)
- Italcertifer S.c.p.A.	480	(10)	470	33,33%	157	160	(3)
- Metronapoli S.p.A.	1.033	271	1.282	38%	487	392	95
- Sve Rail Italia AB	323	99	554	50%	277	171	106
TOTALE					**23.419**	**26.342**	**(2.923)**
TOTALE SOCIETA' CONTROLLATE E COLLEGATE					**73.238**	**76.161**	**(2.923)**

La differenza fra il valore di carico della Cisalpino AG e la corrispondente frazione di patrimonio netto della collegata non è stata considerata perdita permanente di valore sulla base delle prospettive di recupero della redditività della società confortate dagli utili conseguiti negli esercizi 1999 e 2000 e da quelli risultanti dalla bozza di bilancio 2001.

Non si è proceduto all'adeguamento del valore della partecipazione nella società collegata Italcertifer S.c.p.A. in quanto tale società non ha ancora raggiunto la piena operatività, essendo stata costituita soltanto ad aprile del 2001, nel presupposto, quindi, dell'esistenza di valide prospettive di redditività.

Analisi del Fondo Svalutazione partecipazioni

(Tabella 3)

Società	*Valore al 31.12.2000*	*Acc.nti*	*Utilizzi*	*Valore al 31.12.2001*
Controllate	29.206	12.855	(29.206)	12.855
Altre partecipate	35	408		443
Totale	**29.241**	**13.263**	**(29.206)**	**13.298**

Per quanto riguarda i movimenti del fondo, si rimanda a quanto già indicato nei commenti ai valori di bilancio delle partecipazioni.

Si fa presente che nelle *Rettifiche di valore di attività finanziarie del conto economico,* sono indicate svalutazioni di partecipazioni per complessive 13.705 migliaia di euro: tale importo risulta dalla somma degli accantonamenti effettuati nell'esercizio al fondo svalutazione partecipazioni (13.263 migliaia di euro), delle perdite Passaggi 1° gennaio – 30 settembre 2001, ripianate in corso d'anno (144 migliaia di euro) e dell'accantonamento al fondo per altri rischi ed oneri (298 migliaia di euro) effettuato per tener conto del rischio di una maggiore perdita in relazione alla partecipata Intercontainer – Interfrigo per effetto della liquidazione della società ACI.

Si indicano qui di seguito le informazioni complete sulla sede legale delle società controllate e collegate:

(Tabella 4)

Società Controllate	
FS CARGO S.p.A.	Via Mantova 1, 00198 ROMA
PASSAGGI S.p.A.	Via Giolitti, 34 00185 ROMA
Società Collegate	
ARTESIA s.a.s.	24 Rue de Londres 75009 PARIGI
CISALPINO A.G.	BERN, Park Terrasse 10
SVE RAIL ITALIA AB	Garnia Brogatan 36/38 SE-111 20 STOCCOLMA
METRONAPOLI S.p.A.	P.le Tecchio 27, 80127 NAPOLI
ITALCERTIFER S.c.p.A.	Viale Spartaco Lavagnini,58 FIRENZE

30 MAG 2002

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti

La posta ammonta a 11.793 migliaia di euro e mostra un decremento di 10.397 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2000.

Essa risulta così composta :

	31.12.2001	*31.12.2000*	*Differenza*
Entro l'esercizio:	0	746	(746)
Oltre l'esercizio:			
Mutui e prestiti al personale	1.112	2.424	(1.312)
Depositi cauzionali	211	146	65
Credito d'imposta L.140/97	10.470	18.874	(8.404)
	11.793	21.444	(9.651)
Totale	**11.793**	**22.190**	**(10.397)**

La voce "Mutui e prestiti al personale" accoglie la residua parte dei crediti relativi ai mutui e prestiti ex Opafs.

Il "Credito d'imposta L.140/97" riguarda i crediti verso l'Erario per i versamenti a titolo di acconto delle imposte da trattenere ai dipendenti all'atto della corresponsione del T.F.R.; la voce diminuisce rispetto al 31 dicembre 2000 a seguito della compensazione con l'acconto dell'imposta sostitutiva della rivalutazione del TFR Dlgs 47/2000.

ATTIVO CIRCOLANTE

Rimanenze

Le Rimanenze ammontano a complessive 491.500 migliaia di euro e sono cosi' composte:

Rimanenze	*31.12.2001*	*31.12.2000*	*Differenza*
Materie prime, sussidiarie e di consumo	469.571	403.032	66.539
Lavori in corso su ordinazione	1.522	0	1.522
Prodotti finiti e merci	1.209	477	732
Cespiti radiati da alienare	19.198	4.957	14.241
TOTALE	**491.500**	**408.466**	**83.034**

Le singole voci sono qui di seguito analizzate:

Materie prime, sussidiarie e di consumo

Rimanenze di materiali per:	*31.12.2001*	*31.12.2000*	*Differenza*
Materie prime, sussidiarie e di consumo	535.246	470.277	64.969
Fondo svalutazione	(65.675)	(67.245)	1.570
TOTALE	**469.571**	**403.032**	**66.539**

L'incremento delle rimanenze di materiali a magazzino è dovuto sia all'aumento dei materiali di dotazione iniziale per interventi sui rotabili connesso alla forte immissione, avvenuta nel 2001, di rotabili nuovi, in particolare dedicati al trasporto metropolitano e regionale, sia ai materiali acquistati a fine anno e solo transitoriamente appoggiati in magazzino in attesa di essere imputati alle commesse di investimento, nonché ad acquisti dettati da motivi di opportunità gestionale in quanto relativi a pezzi di ricambio a rischio di obsolescenza commerciale.

Il fondo svalutazione è stato utilizzato per 1.570 migliaia di euro a fronte di radiazioni di materiale avvenute nel corso del 2001 a causa di danneggiamenti o di obsolescenza.

Lavori in corso su ordinazione

La posta, che ammonta a 1.522 migliaia di euro, rappresenta il valore delle manutenzioni effettuate per conto di terzi dalle officine ferroviarie e non ancora completate alla fine dell'esercizio 2001.

Rimanenze di prodotti finiti e merci

Le rimanenze di prodotti finiti e merci (1.209 migliaia di euro) sono costituite da tessere telefoniche che, al netto della svalutazione di 182 migliaia di euro operata nell'esercizio, ammontano a 809 migliaia di euro e da carte per la ricarica dei telefoni cellulari (400 migliaia di euro) che le biglietterie dedicate della Divisione Trasporto Regionale hanno in giacenza per offrirle in vendita alla propria clientela quale servizio aggiuntivo a quello di trasporto.

Cespiti radiati da alienare

La voce riguarda le immobilizzazioni riclassificate nell'Attivo Circolante in quanto escluse dal ciclo produttivo e/o destinate alla vendita. Essa risulta così articolata:

	31.12.2001	31.12.2000	Differenza
Materiale rotabile	70.987	89.117	(18.130)
Impianti idrici	24.963	0	24.963
Altri cespiti	20	20	0
	95.970	89.137	6.833
Fondo svalutazione materiale rotabile	(65.920)	(84.180)	18.260
Fondo svalutazione impianti idrici	(10.852)	0	(10.852)
TOTALE	**19.198**	**4.957**	**14.241**

Il valore del materiale rotabile si è incrementato, nel periodo, di 2.565 migliaia di euro per effetto dei trasferimenti dalle immobilizzazioni materiali e si è decrementato di 20.695 migliaia di euro per le vendite effettuate nel periodo.

Il relativo fondo svalutazione è stato utilizzato per 18.260 migliaia di euro a fronte delle minusvalenze realizzate dalla vendita dei rotabili per la rottamazione. Il residuo valore del fondo, al 31 dicembre 2001, e' stato ritenuto congruo per la copertura delle minusvalenze attese dalle prossime alienazioni.

Alla voce "Impianti idrici" è stato riportato il valore netto contabile degli impianti di depurazione delle acque destinati alla vendita. Per tener conto del presumibile minor valore di realizzo, determinato sulla base di perizia esterna, il loro valore è stato rettificato mediante iscrizione di apposito Fondo svalutazione, costituito mediante utilizzo del Fondo rischi iscritto nel passivo.

Crediti

La posta ammonta a 2.125.462 migliaia di euro e mostra una diminuzione complessiva, rispetto all'esercizio precedente, di 541.731 migliaia di euro.

Nelle pagine che seguono sono esposti i dettagli delle voci più significative.

Crediti verso Clienti

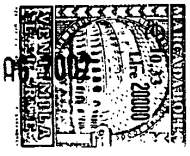
Crediti per tipologia di clienti	*31.12.2001*	*31.12.2000*	*Differenza*
1. Clienti ordinari			
Fatture emesse e da emettere	291.739	181.354	110.385
Fondo svalutazione	(50.037)	(45.181)	(4.856)
Valore netto 1	241.702	136.173	105.529
2. Amministrazioni Pubbliche			
Fatture emesse e da emettere	382.972	40.400	342.572
Fondo svalutazione	(9.469)	(9.778)	309
Valore netto 2	373.503	30.622	342.881
3. Ferrovie, Agenzie ed altre aziende di trasporto:			
Ferrovie estere	24.142	14.657	9.485
Fondo svalutazione	(4.309)	(4.230)	(79)
Valore netto	19.833	10.426	9.407
Ferrovie in concessione	689	646	43
Fondo svalutazione	(392)	(392)	(0)
Valore netto	297	254	43
Agenzie ed altre aziende di trasporto	19.755	27.960	(8.205)
Fondo svalutazione	(4.532)	(53)	(4.479)
Valore netto	15.223	27.908	(12.685)
Valore netto 3	35.353	38.588	(3.235)
VALORE NETTO TOTALE	**650.558**	**205.384**	**445.174**

La voce ammonta a 650.558 migliaia di euro con un incremento, rispetto all'esercizio 2000, di 445.174 migliaia di euro.

Le voci che maggiormente hanno determinato l'incremento della posta sono i crediti verso i clienti ordinari e quelli verso le Pubbliche Amministrazioni.

L'aumento dei primi è da attribuire principalmente a:

- ai crediti della Divisione Cargo sia per ricavi accertati a fronte di servizi di trasporto prevalentemente svolti nei Paesi dell'U.E. (68.667 migliaia di euro), sia nei confronti dei grandi clienti per servizi di trasporto resi e fatturati nel periodo (20.040 migliaia di euro), nonché ai crediti relativi alla vendita dei carri per la rottamazione (1.485 migliaia di euro);



- ai crediti dell'Unità Tecnologie e Materiale Rotabile per prestazioni di manutenzione effettuate su rotabili di terzi e per penali fatturate ai fornitori per inadempimenti contrattuali (5.558 migliaia di euro);
- ai crediti per penali applicate ai fornitori dalla Divisione Passeggeri (5.158 migliaia di euro).

L'incremento dei secondi è dovuto ai crediti complessivi verso le Regioni per i contratti di Servizio Pubblico con esse sottoscritti a partire dal 2001 (363.016 migliaia di euro).

Conformemente a quanto disposto dal DPCM del 16 novembre 2000, infatti, Trenitalia, ad esclusione delle Regioni a statuto speciale, ha sottoscritto Contratti di Servizio Pubblico con le altre Regioni italiane, fatta eccezione delle Regione Calabria che, comunque nelle more della sottoscrizione del contratto, ha provveduto al pagamento, a tutt'oggi, dell'importo complessivo dovuto in base al citato decreto. Tali contratti stabiliscono la tipologia, la quantità e la qualità dei servizi che Trenitalia si impegna a fornire ad ogni Regione. Tale impostazione comporta che il controvalore pattuito assuma la natura di corrispettivo e non più di contributo come nel previgente regime di rapporto con lo Stato.

L'aumento della voce dovuto ai crediti verso le Regioni per i contratti di Servizio Pubblico è stato parzialmente bilanciato dagli incassi tra i quali i più significativi sono stati quelli nei confonti del Comune di Napoli per i contributi 1999 per l'esercizio della Metropolitana Collinare (6.755 migliaia di euro), quelli nei confronti del Ministero della Difesa per servizi di trasporto merci resi nel corso del 1999 (7.290 migliaia di euro) e quelli per contributi per contratto di Servizio 2000 con le Regioni Lombardia (3.998 migliaia di euro) e Veneto (1.534 migliaia di euro).

Oltre alle variazioni illustrate nei capoversi precedenti, la voce ha registrato un incremento, rispetto al 31 dicembre 2000, della componente dei crediti verso le ferrovie estere soprattutto dovuto agli addebiti per noli kev effettuati nei confronti delle ferrovie tedesche (4.724 migliaia di euro) e dell'SNCF (3.020 migliaia di euro) e un decremento dei crediti verso le agenzie dovuto principalmente alla regolazione sul conto corrente di corrispondenza di crediti verso la CIT (3.789 migliaia di euro) e verso la Wasteels (1.435 migliaia di euro).

Crediti verso imprese controllate

I crediti verso controllate ammontano, complessivamente, a 18.412 migliaia di euro e mostrano una variazione in aumento, rispetto all'analogo periodo dell'esercizio precedente, di 4.784 migliaia di euro.

I crediti componenti il saldo, vantati nei confronti di ciascuna delle società controllate sia dirette che indirette, sono riportati nella seguente tabella:

Imprese controllate	*31.12.2001*	*31.12.2000*	*Differenza*
Passaggi S.p.A.	2.946	1.439	1.507
Fs Cargo S.p.A	360	143	217
Cargo Chemical S.r.l.	989	228	761
Ecolog (già Stifes) S.p.A.	5.476	109	5.367
Ferport S.r.l.	0	3	(3)
Ferport Napoli S.r.l.	3	1	2
Italcontainer S.p.A.	2.360	4.867	(2.507)
Nord Est Terminal S.p.A.	0	2	(2)
Omnia Express S.p.A.	117	61	56
Omnia Logistica S.p.A.	6.052	7.094	(1.042)
Serfer S.r.l	124	140	(16)
Totale lordo	18.427	14.087	4.340
Fondo svalutazione crediti	(15)	(459)	444
TOTALE	**18.412**	**13.628**	**4.784**

I saldi al 31 dicembre 2001 sono da attribuire tutti a rapporti di natura commerciale.

Crediti verso imprese collegate

La voce mostra un saldo complessivo di 10.101 migliaia di euro e mostra una diminuzione, rispetto all'esercizio 2000, di 4.415 migliaia di euro.

Essi si compongono nel seguente modo:

Imprese collegate	*31.12.2001*	*31.12.2000*	*Differenza*
Artesia S.a.s.	21	201	(180)
Cisalpino AG	5.292	10.294	(5.002)
Metronapoli S.p.A.	2.919	0	2.919
Sve Rail Italia AB	1.867	4.020	(2.153)
Italcertifer S.c.p.A.	2	0	2
Itef S.p.A.		1	(1)
Totale lordo	10.101	14.516	(4.415)
Fondo svalutazione crediti	0	0	0
TOTALE	**10.101**	**14.516**	**(4.415)**

I crediti verso Cisalpino AG si riferiscono, essenzialmente, alle prestazioni di manutenzione al materiale rotabile della società.

I crediti verso Metronapoli S.p.A. riguardano, principalmente, crediti per manutenzione del materiale rotabile dato in locazione alla collegata (1.177 migliaia di euro), crediti per la locazione del materiale rotabile (1.153 migliaia di euro), crediti per pedaggio (183 migliaia di euro) riaddebitato da Trenitalia a Metronapoli S.p.A. per le tracce orarie da essa utilizzate e crediti relativi al canone di affitto di ramo d'azienda (35 migliaia di Euro).

Crediti: verso imprese controllanti

La voce ammonta complessivamente a 260.745 migliaia di euro con un decremento, rispetto all'esercizio 2000, di 282.668 migliaia di euro. Essa è così composta:

	31.12.2001	*31.12.2000*	*Differenza*
Crediti commerciali per fatture emesse e da emettere	49.639	54.572	(4.933)
Crediti non commerciali:			
Erario per I.V.A. di Gruppo	201.463	195.395	6.068
Contributi Contratto di Servizio Pubblico	0	243.446	(243.446)
Interessi attivi sul c/c intersocietario	0	33.022	(33.022)
Altri crediti non commerciali	9.643	16.978	(7.335)
Totale lordo	260.745	543.413	(282.668)
Fondo svalutazione crediti	0	0	0
TOTALE	**260.745**	**543.413**	**(282.668)**

I crediti commerciali mostrano un decremento, rispetto al 31 dicembre 2000, di 4.933 migliaia di euro. Essi sono composti, principalmente, dai crediti per il ribaltamento per servizi di pulizia (30.368 migliaia di euro), dai crediti per prestazioni di personale (1.733 migliaia di euro) e dai crediti per riversamento degli importi incassati dalle Ferrovie dello Stato, di competenza di Trenitalia ed in corso di regolazione finanziaria attraverso il conto corrente intersocietario (579 migliaia di euro).

I crediti per l'importo residuo dei contributi per Contratto di Servizio Pubblico 1999 che al 31 dicembre 2000 la controllante aveva incassato dal Tesoro, ma non ancora riversato a Trenitalia, si sono azzerati in quanto, nel primo semestre dell'esercizio 2001, sono stati regolati sul conto corrente di corrispondenza intrattenuto tra Trenitalia ed FS, così come avvenuto per gli interessi attivi maturati , al 31 dicembre 2000, da Trenitalia sul conto corrente stesso.

Gli altri crediti non commerciali includono 4.870 migliaia di euro relativi a rimborsi assicurativi per sinistri subiti, incassati da FS e non ancora riversati a Trenitalia.

Crediti: Verso altri

La voce ammonta a 1.185.646 migliaia di euro e mostra una diminuzione, rispetto al 31 dicembre 2000, di 704.607 migliaia di euro.

Essa risulta così composta:

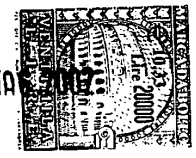
Controparte	*31.12.2001*	*31.12.2000*	*Differenza*
Crediti verso consociate	75.965	1.128	74.837
Ferrovie Agenzie ed altre aziende di trasporto	90.186	93.092	(2.906)
Personale	4.529	3.007	1.522
Erario	102.397	50.894	51.503
Ministero dell'Economia e delle Finanze	848.864	1.612.961	(764.097)
Altre Amministrazioni dello Stato	11.097	11.112	(15)
Istituti Previdenziali e di sicurezza sociale	9.006	3.211	5.795
Anticipi a fornitori	2.898	6.091	(3.193)
Debitori diversi	91.619	164.872	(73.253)
Subtotale	1.236.561	1.946.368	(709.807)
Fondo svalutazione crediti	(50.915)	(56.115)	5.200
TOTALE	**1.185.646**	**1.890.253**	**(704.607)**

L'incremento di maggior rilievo riguarda i crediti verso consociate e dipende integralmente dal mutato rapporto intercorrente tra le società del Gruppo FS a seguito del riassetto societario avvenuto nel 2001: il saldo di 75.965 migliaia di euro, infatti, comprende 74.216 migliaia di euro di crediti verso RFI che, a seguito della scissione parziale della Holding, avvenuta con decorrenza 1° luglio 2001, è diventata una consociata.

I crediti verso RFI, indicati al capoverso precedente sono, principalmente, in relazione a servizi per trasporto materiali resi dalla Divisione Cargo, ingegneria della manutenzione e manutenzione eseguite da UTMR, ribaltamento costi per servizi di pulizia, il cui contratto è gestito dalla Divisione Trasporto Regionale, nonché agli introiti per la concessione degli spazi pubblicitari sui treni riconosciuti dalla consociata Smafer ad RFI, che ne gestisce il contratto, ma di competenza di Trenitalia.

Un altro significativo incremento si registra nei crediti verso erario ed è dovuto, quasi esclusivamente, agli acconti IRAP versati nel corso del 2001 (48.181 migliaia di euro), al credito scaturente dall'eccedenza dell'importo compensato rispetto a quello dovuto in acconto dell'imposta sostitutiva sulla rivalutazione del TFR (2.096 migliaia di euro) e agli interessi maturati sul credito per imposta di registro versata il 28 novembre 2000 al momento della sottoscrizione del contratto di compravendita del ramo d'azienda trasporto e, successivamente, risultata non dovuta in base alla Legge n. 388/2000 (Finanziaria 2001). Tali interessi (1.077 migliaia di euro) sono stati calcolati al tasso legale (2,5%) a partire dalla data di presentazione della richiesta di rimborso avanzata da Trenitalia (26 febbraio 2001).

L'incremento di 5.795 migliaia di euro registratosi nella voce relativa agli istituti di sicurezza sociale è dato dai crediti verso INAIL determinatisi in sede di conguaglio del premio per l'anno 2001.



La sensibile diminuzione dei Crediti nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze è dovuta al parziale incasso dei crediti vantati per Contratto di Servizio Pubblico 2000 (1.291.142 migliaia di euro) bilanciato dai crediti, maturati al 31 dicembre 2001, accertati in forza di quanto stabilito dalla legge n. 388/2000 (Finanziaria 2001), per obblighi tariffari e di servizio, rispettivamente, per il trasporto viaggiatori di interesse nazionale (143.575 migliaia di euro) e per il trasporto merci (118.785 migliaia di euro), per Contratto di Servizio Pubblico 2001 con le Regioni a statuto speciale (218.203 migliaia di euro) ed, infine, per le agevolazioni tariffarie previste per i viaggi dei militari ed assimilati (46.481 migliaia di euro).

Il decremento subito dalla voce "Debitori diversi" è attribuibile, per 58.523 migliaia di euro, alla definizione delle partite, riguardanti gli esercizi dal 1998 al 2000, relative ai servizi integrati "Metrebus".

Il fondo svalutazione crediti ammonta complessivamente a 119.670 migliaia di euro. Esso ha subito, nel periodo, le seguenti movimentazioni:

	Importo
Fondo al 31.12.2000	116.208
Accantonamenti	14.338
Utilizzi	(10.876)
Fondo al 31.12.2001	**119.670**

Gli utilizzi includono 8.802 migliaia di euro relativi a cancellazione di crediti verso le ferrovie estere avvenuta a seguito di un lavoro di ricognizione della gran parte dei rapporti pregressi, sia creditori che debitori, nei confronti delle altre compagnie ferroviarie europee.

Gli accantonamenti, pari a 14.338 migliaia di euro, sono stati effettuati sulla base della stima dei crediti a rischio di esigibilità; essi includono 3.751 migliaia di euro di adeguamento del fondo rischi su crediti per irregolarità di viaggio e 1.032 migliaia di euro appostate a fronte di altrettanti crediti accertati a fine anno per interessi di mora maturati e non ancora fatturati.

L'importo del fondo svalutazione crediti al 31 dicembre 2001, così come risulta dopo i movimenti intervenuti nell'anno, è ritenuto congruo, rispetto al valore complessivo dei crediti di dubbia esigibilità, anche tenuto conto del fatto che il contratto di compravendita di ramo d'Azienda del novembre 2000 garantisce a Trenitalia il riacquisto, da parte di FS, di tutti i crediti (immobilizzati e del circolante) che nei due anni successivi alla cessione medesima dovessero risultare ancora in essere, nonostante le azioni attuate per il loro incasso.

Attivita' finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni

Al 31 dicembre 2000 la voce riportava un saldo di 3.836 migliaia di euro a fronte della riclassifica, nell'attivo circolante, della partecipazione nella società collegata ITEF S.p.A. destinata alla vendita. Quest'ultima è avvenuta il 28 marzo 2001, con il realizzo di una plusvalenza di 295 migliaia di euro e, conseguentemente, al 31 dicembre 2001, la voce risulta azzerata.

Disponibilità liquide

La posta ammonta a 61.350 migliaia di euro con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 2000 di 42.452 migliaia di euro. Essa e' cosi' composta:

Descrizione	*31.12.2001*	*31.12.2000*	*Differenza*
Depositi bancari e postali	3.501	18.160	(14.659)
Assegni	2	0	2
Denaro e valori in cassa	57.847	738	57.109
Totale	**61.350**	**18.898**	**42.452**

La voce "Depositi bancari e postali" mostra un saldo composto dagli incassi e pagamenti in transito che sono stati regolati dalle banche in data successiva alla chiusura dell'esercizio e che, pertanto, non sono stati ricompresi nel sistema di cash-pooling giornaliero operante tra FS e Trenitalia.

La voce "Denaro e valori in cassa" mostra un consistente incremento, rispetto al 31 dicembre 2000, da attribuirsi sia al fatto che, per adeguare i propri sistemi all'euro, gli istituti di credito sono stati chiusi negli ultimi giorni del 2001 impedendo i regolari versamenti di quanto incassato dalle biglietterie, sia alla dotazione eccezionale di euro fornita alle biglietterie a fine anno per consentire loro di soddisfare le esigenze della clientela sin dall'inizio del 2002.

RATEI E RISCONTI ATTIVI

La voce ammonta a 463 migliaia di euro e mostra un incremento di 453 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente.

Tale incremento è dovuto, essenzialmente, ai risconti attivi relativi ai canoni di affitto locali (124 migliaia di euro), ai canoni di noleggio di beni strumentali (279 migliaia di euro) e di software (7 migliaia di euro).

STATO PATRIMONIALE: PASSIVO

PATRIMONIO NETTO

Il patrimonio netto ammonta a 821.098 migliaia di euro con un incremento rispetto all'esercizio 2000 di 29.632 migliaia di euro.

Le variazioni intervenute nell'esercizio 2001, riassunte nella tabella al termine del presente paragrafo, sono qui di seguito analizzate:

Aumenti di capitale

In data 31 marzo 2001 è stato dato seguito all'aumento di capitale sociale da 516.457 a 1.032.914 migliaia di euro con l'utilizzo di quanto versato a Trenitalia il 19 settembre 2000 dall'Azionista in conto futuri aumenti di capitale.

Il capitale sociale della società è, a decorrere dal 1° luglio 2001, interamente detenuto da Ferrovie dello Stato S.p.A. a seguito della iscrizione, a suo beneficio, del ramo d'azienda "Corporate" della Ferrovie dello Stato – società di trasporti e servizi per Azioni (ora RFI S.p.A.).

Riduzione di capitale a copertura perdite

In data 18 giugno 2001, l'Assemblea Straordinaria di Trenitalia ha deliberato la riduzione del capitale sociale da 1.032.914 migliaia di euro a 791.466 migliaia di euro a copertura della perdita risultante dal bilancio chiuso al 31 dicembre 2000 (241.431 migliaia di euro) e delle perdite di esercizi precedenti per 17 migliaia di euro, mediante l'annullamento di n. 467.508 azioni.

Dopo tale operazione è risultata una perdita residua pari a 96 euro a copertura della quale l'Azionista ha effettuato un versamento in contanti.

Ridenominazione in Euro del capitale sociale

Nella stessa seduta del 18 giugno, l'Assemblea straordinaria ha, inoltre, provveduto a deliberare la conversione in euro del capitale sociale attribuendo alle azioni restanti, dopo l'operazione di riduzione del capitale sociale per perdite (n. 1.532.492 azioni), il valore nominale unitario di 500 euro. La differenza, pari a 25.220 migliaia di euro, tra il valore complessivo delle azioni (766.246 migliaia di euro) ed il valore del capitale sociale convertito in euro (791.466 migliaia di euro), è stata imputata a Riserva legale.

Variazioni al Patrimonio netto intervenute nell'esercizio 2001

Composizione Patrimonio netto	Saldo al 31.12.2000	Aumenti di capitale sociale	Abbattimento capitale sociale per perdite	Ridenominazione in Euro del capitale sociale	Utili (perdite) al 31.12.2001	Saldo al 31.12.2001
Capitale Sociale	516.457	516.457	(241.448)	(25.220)	0	766.246
Riserva legale	0	0	0	25.220	0	25.220
Versamenti conto futuro aumento di capitale	516.457	(516.457)	0	0	0	0
Utili (perdite) portati a nuovo	(17)	0	17	0	0	0
Utili (perdite) dell'esercizio 2000	(241.431)	0	241.431	0	0	0
Utili (perdite) al 31.12.2001	0	0	0	0	29.632	29.632
TOTALE	**791.466**	**0**	**0**	**0**	**29.632**	**821.098**

FONDI PER RISCHI ED ONERI

La posta ammonta a 1.503.005 migliaia di euro e mostra un decremento, rispetto allo scorso esercizio, di 419.472 migliaia di euro. Essa risulta così composta:

Descrizione	Fondo al 31.12.2000	Acc.nti	Utilizzi	Rettifiche/ riclassifiche	Fondo al 31.12.2001
Fondo Ristrutturazione Industriale:					
- da compravendita Ramo d'Azienda	253.413		(167.840)		85.573
- da allocazione "Badwill"	407.319		(187.128)		220.191
- da accantonamenti		46.060			46.060
Totale Fondo Ristrutturazione Industriale	660.732	46.060	(354.968)	0	351.824
Fondo Rettifica valore cespiti	1.018.361		(77.231)		941.130
Fondo per altri rischi ed oneri	243.384	13.360	(46.473)	(220)	210.051
TOTALE	**1.922.477**	**59.420**	**(478.672)**	**(220)**	**1.503.005**

Il *Fondo Ristrutturazione Industriale* si riferisce agli oneri di personale derivanti dalla realizzazione del riassetto societario stabilito nel Piano di Impresa.

Il fondo si è originariamente formato, per 300.980 migliaia di euro, con il trasferimento da FS a Trenitalia, a seguito della compravendita del ramo d'Azienda, di quota parte del Fondo ristrutturazione industriale costituito nel 1993 da Ferrovie dello Stato – società di trasporti e servizi per Azioni mediante rettifica del suo patrimonio netto ai sensi della legge 359/92 e per 427.847 migliaia di euro con l'attribuzione di parte della differenza tra il prezzo d'acquisto del ramo d'Azienda ed il suo maggior patrimonio netto contabile.

Esso è stato appostato in parte a fronte degli incentivi agli esodi del personale previsti a Piano ed in parte a fronte dei costi di personale, da ritenersi improduttivo, che la Società deve sostenere dal momento in cui i dipendenti risultano in esubero a quello della loro effettiva fuoriuscita.



Il Fondo è stato utilizzato, nel corso dell'esercizio 2001, per 354.968 migliaia di euro, di cui 167.840 migliaia di euro a fronte degli oneri per incentivi agli esodi sostenuti nel periodo e per il residuo (187.128 migliaia di euro) da porsi in relazione ai costi relativi al personale individuato come esuberante in sede di acquisto del ramo d'azienda.

Esso è, poi, stato adeguato attraverso un accantonamento prudenziale di 46.060 migliaia di euro, in relazione agli oneri per incentivi agli esodi che sono emersi a seguito della definizione degli obiettivi di ridimensionamento dell'organico.

Il *Fondo Rettifica valore cespiti* è stato costituito, con l'attribuzione di parte della differenza tra il prezzo di acquisto del ramo d'Azienda ed il suo maggior patrimonio netto contabile, in coerenza con le risultanze della perizia valutativa del ramo stesso. Il fondo stesso è riferito alle immobilizzazioni materiali acquisite con il Ramo d'Azienda e, specificatamente, al materiale rotabile che, pur pienamente utilizzabile, risultava di ridotta redditività, in quanto non completamente adeguato alle soluzioni tecnologiche più avanzate, oltreché, in minor misura, alla scorta tecnica e agli impianti di officina; per questi ultimi il fondo è stato determinato tenendo conto della loro effettiva vita utile residua.

Il Fondo viene ridotto secondo un piano di utilizzo proporzionale alle quote di ammortamento oltre che a riduzione delle minusvalenze che possono emergere dalla cessione dei beni in questione. Tale utilizzo, nell'esercizio 2001 è stato pari a 77.231 migliaia di euro.

Il *Fondo per altri rischi ed oneri* ammonta complessivamente a 210.051 migliaia di euro. I movimenti che il Fondo ha avuto nel corso dell'esercizio 2001 sono illustrati, nel dettaglio, nella seguente tabella:

Descrizione	Fondo al 31.12.2000	Acc.nti (1)	Utilizzi	Riclassifiche e Rettifiche	Fondo al 31.12.2001
Competenze al personale da definire	2.001	0	(282)	16	1.735
Contributi Eurofer	0	7.175	0	0	7.175
Ristorni commerciali	1.473	913	(703)	0	1.683
Contenzioso nei confronti del personale e terzi	75.074	4.974	(11.956)	8.802	76.894
Fondo decoibentazione rotabili	90.045		(17.585)		72.460
Altri rischi	74.791	298	(15.947)	(9.038)	50.104
TOTALE	**243.384**	**13.360**	**(46.473)**	**(220)**	**210.051**

(1) Di cui 11.914 migliaia di euro per accantonamenti di periodo e 1.446 migliaia di euro imputate ad altre voci del conto economico.

Competenze al personale da definire:

Si tratta di un fondo per oneri verso il personale che vengono riportati in questa voce di bilancio, anziché tra i debiti, in quanto, al momento del loro accertamento, non sono individuate con esattezza le categorie di personale destinatarie delle competenze accertate.

L'importo di 16 migliaia di euro, indicato nella colonna "Rettifiche e Riclassifiche", rappresenta l'incremento del fondo dovuto a trasferimenti da parte di RFI conseguenti al passaggio di personale tra le società avvenuto nel 2001.

Contributi Eurofer:

Si tratta di un fondo costituito nell'esercizio 2001 a fronte degli oneri a carico del datore di lavoro legati all'introduzione del Fondo Pensioni complementare Eurofer.

Tra le clausole di adesione a tale fondo, infatti, è stata prevista la facoltà di richiedere la retroattività delle contribuzioni a partire dal 1° marzo 1999. Ciò comporta un onere a carico di Trenitalia pari all'1% di alcune voci della retribuzione percepita. Per quanto riguarda gli aderenti che abbiano esercitato l'opzione di retroattività, tale percentuale viene calcolata a decorrere dal 1° marzo 1999.

Le domande di iscrizione al fondo Eurofer, valide per la richiesta della retroattività, sono state presentate fino al 28 febbraio 2002; non è stato possibile, pertanto, esaminarle completamente per calcolare puntualmente l'ammontare dei contributi retroattivi a carico di Trenitalia. Conseguentemente, l'importo degli oneri è stato ragionevolmente stimato e appostato nell'apposito fondo del passivo.

Ristorni commerciali:

Si tratta di accantonamenti relativi a sconti concessi ai "grandi clienti" del trasporto merci in relazione a particolari livelli di volumi di traffico raggiunti nell'esercizio e non ancora liquidati in via definitiva. Tali accantonamenti sono portati a diretta riduzione dei prodotti del traffico.

Contenzioso nei confronti del personale e terzi:

Il fondo, per quanto riguarda il contenzioso con il personale, è stato adeguato, nell'esercizio 2001, in base all'ammontare degli oneri stimati a fronte di liti giudiziarie o extra giudiziarie di parziale o esclusiva competenza di Trenitalia in quanto il contratto di compravendita di ramo d'Azienda ha stabilito l'obbligo di FS di tenere indenne Trenitalia dagli oneri derivanti dal contenzioso con il personale sorto per motivi inerenti al trattamento economico o normativo precedentemente alla data di trasferimento del personale stesso a Trenitalia (1° giugno 2000).

Per quanto riguarda il contenzioso con i terzi, il fondo recepisce la stima degli oneri a carico di Trenitalia per probabili soccombenze nelle controversie nate, soprattutto, nei confronti dei fornitori.

La colonna "utilizzi" contiene 6.286 migliaia di euro di fondi considerati esuberanti e, pertanto, portati a conto economico nella voce "Altri ricavi".

Nella colonna "Rettifiche e Riclassifiche" della tabella precedente è riportato l'importo di 8.802 migliaia di euro dato dalla riclassifica, operata per l'insorgere di contestazioni giudiziali ed extragiudiziali, di quanto in precedenza appostato nella voce "Altri rischi" a titolo di oneri stimati a fronte di impegni presi dal previgente Ente FS per prestazioni da eseguire a favore di vettori ferroviari (9.038 migliaia di euro) e dalla rettifica del fondo per contestazioni fatte da Trenitalia ai fornitori, su importi da questi addebitati, conclusesi favorevolmente per la Società (236 migliaia di euro).

Fondo decoibentazione rotabili:

Il fondo fa fronte agli oneri previsti per la decoibentazione da amianto del materiale rotabile, ai sensi della normativa vigente.

Non essendo intervenute, nell'esercizio 2001, né variazioni della normativa, né modifiche delle tariffe applicate dalle officine esterne per l'attività di decoibentazione loro affidata, il fondo,

dopo l'utilizzo per gli oneri sostenuti nel periodo (17.585 migliaia di euro) è stato ritenuto congruo e, pertanto, non si è proceduto ad effettuare nuovi accantonamenti.

Altri rischi:

Trattasi di fondi per rischi ed oneri di varia natura riferiti a possibili ulteriori minusvalenze che possano emergere sui beni aziendali.

Esso ha subito, nel corso del 2001, decrementi per 15.947 migliaia di euro a fronte dei seguenti movimenti:

- 10.852 migliaia di euro riclassificati al "Fondo svalutazione Altri cespiti radiati da alienare", esposto a diretta riduzione dell'attivo circolante, per adeguare al valore di presunto realizzo gli impianti di depurazione acque delle officine ferroviarie destinati alla vendita;
- 5.095 migliaia di euro a fronte di svalutazioni di lavori in corso per ritardati passaggi in esercizio. Per ulteriori chiarimenti sull'utilizzo effettuato, si rimanda a quanto già illustrato nelle note di commento delle Immobilizzazioni materiali.

TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO DI LAVORO SUBORDINATO

La posta ammonta a 1.807.416 migliaia di euro e si articola tra Fondo "Trattamento di fine rapporto " e Fondo "Indennità di buonuscita" in quanto, ai sensi dell'art. 2112 cod. civ., a seguito del trasferimento del personale, avvenuto il 1° giugno 2000, da FS a Trenitalia, quest'ultima è subentrata in tutti i crediti e i debiti nei confronti dei dipendenti trasferiti.

Le movimentazioni dei due distinti fondi, avvenute nel corso dell'esercizio 2001, sono riportate nelle seguenti tabelle:

Trattamento di fine rapporto

Consistenza del fondo al 31.12.2000	**594.140**
Incrementi:	
- Trasferimentl da Soc. del gruppo FS	769
- Accantonamenti e rivalutazioni	132.037
Diminuzioni:	
- Cessazione del rapporto	(64.673)
- Trasferimenti	(3.421)
- Anticipazioni al personale	(1.598)
- Recupero 0,50%	(51)
- Acconto ex lege Dlgs 47/2000	(2.021)
Consistenza del fondo al 31.12.2001	**655.182**

Fondo indennità buonuscita

Tale fondo riflette il debito nei confronti dei dipendenti maturato per il periodo di lavoro prestato a tutto il 31 dicembre 1995. Successivamente a tale data é avvenuto il passaggio del personale al regime TFR; conseguentemente, il fondo ha cessato di essere alimentato da accantonamenti periodici ed è stato assoggettato alla sola rivalutazione, calcolata in analogia a quanto previsto per il TFR ed in base agli accordi con le Organizzazioni Sindacali.

I movimenti del 2001del predetto fondo sono stati i seguenti:

Consistenza del fondo al 31.12.2000	**1.357.141**
Incrementi:	
- Trasferimento da Soc. del gruppo	1.186
- Rivalutazioni	41.708
Diminuzioni:	
- Cessazione del rapporto	(195.045)
- Anticipazioni al personale	(41.095)
- Trasferimenti	(7.185)
- Acconto ex lege Dlgs 47/2000	(4.476)
Consistenza del fondo al 31.12.2001	**1.152.234**

DEBITI

La posta ammonta a 4.491.870 migliaia di euro e mostra un aumento, rispetto all'esercizio 2000, di 517.973 migliaia di euro.

Acconti

La voce ammonta a 2.195 migliaia di euro e mostra una diminuzione, rispetto al 2000, di 2.833 migliaia di euro; gli importi più significativi che la compongono riguardano gli anticipi ricevuti dai clienti per vendite di materiale rotabile (1.295 migliaia di euro) e per lavori di manutenzione da eseguire (790 migliaia di euro).



Debiti verso fornitori

La voce mostra un saldo di 782.563 migliaia di euro e mostra un decremento, rispetto allo scorso esercizio di 30.464 migliaia di euro.

I singoli saldi che la compongono sono illustrati nella seguente tabella:

Tipologia di fornitori	31.12.2001	31.12.2000	Differenza
Fornitori ordinari	779.619	805.834	(26.215)
Amministrazioni dello Stato ed altre Amministrazioni pubbliche	775	2.726	(1.951)
Ferrovie estere	258	556	(298)
Ferrovie concesse	248	353	(105)
Altre Aziende di trasporto	23	131	(108)
Debiti per cessione crediti da fornitori	1.640	3.427	(1.787)
TOTALE	**782.563**	**813.027**	**(30.464)**

I debiti verso "Fornitori ordinari" per fatture ricevute e da ricevere si riducono, nel corso dell'esercizio 2001, di 26.215 migliaia di euro.

Essi sono composti essenzialmente da debiti per acquisto di materiali di scorta, sia tecnica che ordinaria, e per acquisti di materiale rotabile. Questi ultimi hanno inciso significativamente soprattutto a seguito dell'immissione di nuovi convogli per il trasporto metropolitano avvenuta, principalmente, nel secondo semestre dell'esercizio 2001.

I debiti per cessione crediti da fornitori rappresentano debiti verso società di factoring esterne al Gruppo FS alle quali i fornitori hanno ceduto il credito vantato nei confronti di Trenitalia.

Debiti verso imprese controllate

I debiti verso imprese controllate, dirette e indirette, ammontano, al 31 Dicembre 2001, a 15.736 migliaia di euro con un decremento, rispetto all'esercizio 2000, di 2.158 migliaia di euro. Il loro dettaglio è riportato nella seguente tabella:

Imprese controllate	31.12.2001	31.12.2000	Differenza
Passaggi S.p.A.	624	254	370
FS Cargo S.p.A.	101	152	(51)
Cargo Chemical S.r.l.	36	97	(61)
Ferport S.r.l	3.013	3.839	(826)
Nord Est Terminal S.p.A.	2	3	(1)
Omniaexpress S.p.A.	10.899	13.341	(2.442)
Serfer S.r.l.	840	208	632
Omnia Logistica S.p.A.	2		2
Ferport Napoli S.r.l.	219		219
TOTALE	**15.736**	**17.894**	**(2.158)**

I debiti sono relativi a rapporti di natura commerciale e a rapporti di c/c, questi ultimi regolati a tassi di interesse di mercato.

I debiti verso Omniaexpress S.p.A. si riferiscono per 5.864 migliaia di euro al saldo del conto corrente intrattenuto tra tale società e Trenitalia e per la parte rimanente (5.035 migliaia di euro) a debiti di natura commerciale per i servizi di trasporto, in particolare di piccole partite.

Debiti verso imprese collegate

La voce ammonta a 14.742 migliaia di euro e mostra, complessivamente, un incremento di 6.906 migliaia di euro. Nella tabella seguente è riportato il dettaglio per società controparte:

Imprese collegate	31.12.01	31.12.00	Differenza
Cisalpino AG	2.800	7.812	(5.012)
Artesia S.a.s.	(240)	24	(264)
Metronapoli S.p.A.	12.070	0	12.070
Italcertifer S.c.p.A.	112	0	112
TOTALE	**14.742**	**7.836**	**6.906**

I debiti verso Metronapoli S.p.A.riguardano il TFR , la buonuscita e le altre voci di debito verso il personale trasferito alla collegata in forza del contratto di affitto di ramo d'Azienda decorrente dal 1° febbraio 2001.

I debiti verso Italcertifer S.c.p.A. riguardano i decimi del capitale della società, sottoscritti da Trenitalia all'atto della sua costituzione, e non ancora versati.

Debiti verso controllanti

La posta ammonta complessivamente a 1.877.990 migliaia di euro con un decremento, rispetto all'esercizio 2000, di 301.499 migliaia di euro. Essa risulta così composta:

Imprese controllanti	31.12.2001	31.12.2000	Differenza
Entro l'esercizio:			
C/C intersocietario	19.281	57.066	(37.785)
Debiti per fatture ricevute e da ricevere	340.450	581.089	(240.639)
Riaddebito utenze ed altri costi	331	23.406	(23.075)
	360.062	661.561	(301.499)
Oltre l'esercizio:	1.517.928	1.517.928	0
TOTALE	**1.877.990**	**2.179.489**	**(301.499)**

Il conto corrente intersocietario, regolato a tasso d'interesse di mercato, recepisce tutte le movimentazioni finanziarie di Trenitalia, nonché le regolazioni finanziarie delle prestazioni infragruppo. Esso è comprensivo degli interessi maturati a tutto il 31 dicembre 2001.

Inoltre, nel mese di dicembre 2001, sul c/c intersocietario è avvenuto l'incasso di una quota parte del credito verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contratto di servizio pubblico 2000 (1.291.142 migliaia di euro).

I "Debiti per fatture ricevute e da ricevere" si riferiscono a debiti per servizi resi dalla Capogruppo tra cui i più significativi sono i servizi amministrativo – contabili ed i debiti per servizi accentrati ribaltati a Trenitalia da FS per la parte di sua competenza; servizi di questo genere sono i servizi assicurativi, i servizi informatici in outsourcing e le relazioni esterne.

Nella stessa voce sono anche ricompresi gli interessi sul debito a medio/lungo termine per l'acquisto di ramo d'Azienda (58.340 migliaia di euro) maturati al 31dicembre 2001 e non ancora regolati sul conto corrente intersocietario.

Si segnala che la sensibile diminuzione dei debiti verso controllante è da attribuire, essenzialmente, alla scissione, avvenuta con decorrenza 1° luglio 2001, del ramo Holding dalla precedente controllante Ferrovie dello Stato – società di trasporti e servizi per Azioni (ora RFI S.p.A.) per effetto della quale la società beneficiaria Ferrovie dello Stato S.p.A. ha acquisito l'intero controllo di Trenitalia. Conseguentemente le partite di debito afferenti l'utilizzo della infrastruttura, quali, principalmente, quelle generate dai servizi di pedaggio, trazione elettrica, traghettamento e locazione di immobili strumentali, sono riferite a RFI, quale gestore dell'infrastruttura e quindi incluse tra i "debiti verso consociate".

La parte dei debiti esigibili oltre l'esercizio successivo rappresenta integralmente il debito di Trenitalia per l'acquisto dell'Azienda che, ai sensi del contratto di compravendita, dovrà essere corrisposto ad FS in 10 rate semestrali, con scadenza 1° gennaio e 1° giugno di ogni anno, a decorrere dal 1° gennaio 2004.

Debiti tributari

La voce mostra un saldo di 164.096 migliaia di euro e mostra un incremento rispetto all'esercizio 2000 di 36.210 migliaia di euro. La voce si articola nel modo indicato nella seguente tabella:

Debiti tributari	31.12.2001	31.12.2000	Differenza
Irap	96.005	53.318	42.687
Ritenute alla fonte	68.091	74.568	(6.477)
TOTALE	**164.096**	**127.886**	**36.210**

Il debito di 96.005 migliaia di euro rappresenta la stima degli oneri per Irap relativa all'esercizio 2001. Esso mostra un incremento, rispetto al 2000, di 42.687 migliaia di euro dovuto al fatto che, avendo Trenitalia iniziato la propria attività a partire dal 1° giugno 2000, per tale esercizio l'Irap è stata calcolata sostanzialmente solo su un periodo di sette mesi.

I debiti per ritenute alla fonte riguardano le ritenute operate da Trenitalia nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi in qualità di sostituto d'imposta.

Si segnala che tutti i periodi d'imposta dalla data di costituzione (12.11.1997) risultano non ancora definiti con l'Amministrazione Finanziaria sia ai fini delle imposte dirette che indirette. Ad oggi non vi sono, peraltro, contenziosi pendenti.

Si segnala, altresì, che l'ammontare complessivo delle perdite fiscali riportabili a nuovo nei successivi periodi d'imposta, non oltre il quinto in base al periodo di formazione, risulta pari a 224.415 migliaia di euro.

Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale

Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale	31.12.2001	31.12.2000	Differenza
Entro l'esercizio:			
INPS	951	791	160
INPS Fondo Speciale	102.852	97.728	5.124
INPDAI	403	303	100
INPDAP	0	46	(46)
INAIL	1.954	3.722	(1.768)
PREVINDAI	362	344	18
Debiti per contributi previdenziali su Competenze da liquidare	25.727	22.635	3.092
F.A.S.I.	1	1	0
TOTALE	**132.250**	**125.570**	**6.680**

La voce accoglie, oltre alle ritenute a carico del personale e ai contributi a carico del datore di lavoro rimaste da versare, anche l'ammontare dei contributi calcolati sulle competenze al personale accertate, ma ancora da liquidare.



I debiti per contributi previdenziali su competenze da liquidare contengono gli accertamenti di fine esercizio di contributi previdenziali sulle componenti di retribuzione accessoria di competenza 2001 liquidate nell'esercizio successivo.

Altri debiti

Gli altri debiti ammontano, complessivamente, a 1.502.298 migliaia di euro e mostrano un incremento, rispetto al 31 dicembre 2000, di 805.132 migliaia di euro. Essi sono composti dalle seguenti voci:

Tipologia del creditore e scadenza	31.12.2001	31.12.2000	Differenza
Entro l'esercizio:			
Consociate ed altre imprese partecipate	594.988	81.840	513.148
Ferrovie estere e in concessione	175.780	109.301	66.479
Personale	542.003	270.775	271.228
Ferie maturate e non godute	129.420	131.494	(2.074)
Fondo di sostegno	2.352	9.133	(6.781)
Depositi cauzionali	1.590	1.237	353
Creditori diversi	55.784	91.095	(35.311)
	1.501.917	694.875	807.042
Oltre l'esercizio:			
Consociate ed altre imprese partecipate	381	2.291	(1.910)
TOTALE	**1.502.298**	**697.166**	**805.132**

La voce debiti verso "Consociate ed altre imprese partecipate", con scadenza entro l'esercizio, si articola nel modo appresso indicato:

Consociate ed altre partecipate	31.12.2001	31.12.2000	Differenza
RFI S.p.A.	503.034	0	503.034
Fercredit S.p.A.	83.259	72.152	11.107
Sogin S.p.A.	4.430	4.110	320
Intercontainer – Interfrigo ICF	1.559	2.423	(864)
Italferr S.p.A.	1.115	1.823	(708)
Metropolis S.p.A.	723	183	540
SITA S.p.A.	524	586	(62)
Grandi Stazioni S.p.A.	195	157	38
Metropark S.p.A.	73	39	34
TAV S.p.A.	72	332	(260)
SAP	3	4	(1)
Romaduemila S.p.A.	0	31	(31)
TOTALE	**594.987**	**81.840**	**513.147**

Come si può notare, il forte incremento della voce è quasi completamente imputabile alla classificazione dei debiti verso RFI, ormai consociata, a seguito del mutato rapporto giuridico conseguente alla già citata operazione di scissione.

I debiti verso RFI includono, prevalentemente, debiti per pedaggio (288.858 migliaia di euro) e per servizi di trazione elettrica (38.760 migliaia di euro).

I debiti verso Fercredit aumentano in conseguenza dell'incremento degli acquisti (di materiale rotabile e di scorta) che hanno avuto ripercussione sul numero e sul valore delle fatture cedute in factoring alla società dai fornitori.

I debiti verso Intercontainer – Interfrigo ICF si riferiscono ai decimi di capitale sottoscritti e non ancora versati e si sono ridotti, nell'esercizio 2001, a seguito della quota richiamata.

I debiti verso ferrovie estere e concesse mostrano un aumento complessivo di 66.479 migliaia di euro che è, prevalentemente , da imputare a due fenomeni di segno opposto e precisamente:

all'incremento dei debiti verso ferrovie estere per servizi viaggiatori (42.049 migliaia di euro) e merci (56.570 migliaia di euro) venduti in Italia, ma di competenza delle reti estere, non ancora regolati attraverso il B.C.C. (Bureau Central de Compensation);

alla diminuzione dei debiti verso le ferrovie concesse, di complessive 57.568 migliaia di euro, sulla quale hanno inciso la definizione dei rapporti creditori e debitori 1998 – 2000 con l'ATAC per l'integrazione tariffaria Metrebus (48.907 migliaia di euro) e la definizione, con il Consorzio Ferrovie Lombarde, della competenza dei ricavi 2000 per la vendita dei titoli di viaggio FS/Ferrovie nord (21.012 migliaia di euro).

L'incremento dei debiti verso il personale è, prevalentemente, da attribuire agli oneri connessi al processo di ristrutturazione industriale che ha portato una riduzione dell'organico, nel corso del 2001, di complessive 5.598 unità. In particolare si segnala che, una parte consistente delle uscite che hanno consentito il ridimensionamento dell'organico (2.261 unità), è avvenuta nei mesi di novembre e dicembre ed ha comportato l'insorgere di debiti per il TFR e la buonuscita maturati nei confronti del personale cessato, rispettivamente, per 30.857 migliaia di euro e 77.163 migliaia di euro, nonché debiti per incentivi agli esodi (143.857 migliaia di euro) che sono stati liquidati nei primi mesi del 2002.

Il decremento della voce "Creditori diversi" è dovuto principalmente alla regolazione dei debiti per noli RIV ed Europ riferiti alla Divisione Cargo (26.086 migliaia di euro).

RATEI E RISCONTI PASSIVI

La posta ammonta a 275 migliaia di euro ed ha subito un incremento, rispetto all'esercizio 2000, di 183 migliaia di euro.

La voce è, prevalentemente, composta da ricavi differiti per noli di carri ferroviari (244 migliaia di euro).

CONTI D'ORDINE

La voce "Beni di terzi in consegna" si articola in:

- Garanzie reali a Eurofima (1.142.422 migliaia di euro; 1.589.461 migliaia di euro nel 2000) che indica il valore residuo dei mutui contratti a suo tempo da FS con Eurofima (Società europea per il finanziamento di materiale ferroviario) e successivamente imputati al Ministero dell'Economia e delle Finanze (ai sensi della Legge 662/1996) con garanzia su materiale rotabile;

- Altri beni di terzi (28.408 migliaia di euro; 28.597 migliaia di euro al 31 dicembre 2000) che riguardano, principalmente, le macchine per il sistema di bigliettazione automatica (28.070 migliaia di euro) e computer in noleggio (285 migliaia di euro).

La voce "Impegni per Investimenti da realizzare" (1.780.569 migliaia di euro) si riferisce ai residui impegni per la realizzazione di investimenti principalmente riferiti ad acquisti di nuovo materiale rotabile (1.155.518 migliaia di euro) e migliorie sull'esistente (380.725 migliaia di euro).

Tali impegni riguardano investimenti coperti da residui finanziamenti per la maggior parte riconducibili al Contratto di Programma 1994 – 2000 e relativi addenda (1.237.324 migliaia di euro) e a fonti di finanziamento proprie per la parte rimanente (543.245 migliaia di euro).

Per una più completa informativa, nel prospetto di bilancio sono stati esposti, a fini comparativi, anche i valori che tali impegni avevano al 31 dicembre 2000 (2.693.657 migliaia di euro) che non figuravano nel bilancio dell'esercizio precedente in quanto ricompresi nell'importo complessivo della voce "Investimenti da realizzare" esposta nel bilancio della Capogruppo.

La voce "Rischi" (588 migliaia di euro; 497 migliaia di euro a fine 2000) comprende:

- le fidejussioni e le altre garanzie prestate a terzi, per conto di Trenitalia, da banche e poste.

La voce "Beni nostri verso terzi" ammonta ad 84 migliaia di euro e non era presente al 31 dicembre 2000 in quanto rappresenta il valore dei beni mobili e della partecipazione nel Consorzio Napolipass dati, rispettivamente, in locazione ed in usufrutto a Metronapoli S.p.A. in forza del contratto di affitto di ramo d'Azienda entrato in vigore dal 1° febbraio 2001.

CONTO ECONOMICO

Si richiama quanto già evidenziato nella sezione 1 della presente Nota Integrativa in relazione al fatto che, avendo la società iniziato la propria attività di gestione del ramo d'Azienda trasporto a partire dall'1 giugno 2000, il presente Conto Economico presenta dati disomogenei nel confronto fra i due esercizi 2001 e 2000, riferendosi i primi a dodici mesi di gestione e i secondi a soli sette mesi, di cui, fra l'altro, sei in regime di affitto di ramo e solo uno in regime di proprietà.

A) Valore della produzione

Il valore della produzione ammonta a 5.390.148 migliaia di euro ed è ripartito secondo il dettaglio evidenziato di seguito:

	31.12.2001	*31.12.2000*	*Variazione*
Ricavi vendite e prestazioni	4.740.854	2.666.887	2.073.967
Variazione dei lavori in corso su ordinazione	1.522	0	1.522
Incrementi Immobilizzazioni per lavori interni	319.168	179.477	139.691
Altri ricavi e proventi	328.604	53.575	275.029
Totale	**5.390.148**	**2.899.939**	**2.490.209**

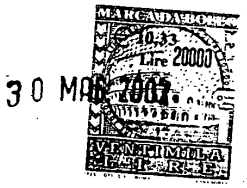
Si analizza successivamente il dettaglio delle voci sopra elencate.

Ricavi vendite e prestazioni

I ricavi delle vendite e delle prestazioni sono così ripartiti:

Ricavi delle vendite e delle prestazioni	*31.12.2001*	*31.12.2000*	*Variazione*
Prodotti del traffico	4.055.945	1.624.211	2.431.734
Contratto di servizio pubblico con lo Stato	527.044	940.894	(413.850)
Vendite di materiali	11.058	3.900	7.158
Prestazioni a terzi	123.162	93.876	29.286
Altri ricavi	23.645	4.006	19.639
Totale	**4.740.854**	**2.666.887**	**2.073.967**

Viene di seguito evidenziata l'analisi dei ricavi derivanti dalla vendita di prodotti del traffico, dettagliati per tipologia:



Prodotti del traffico	*31.12.2001*	*31.12.2000*	*Variazione*
Viaggiatori			
Clientela ordinaria:			
Traffico interno	1.876.112	1.067.015	809.097
Traffico internazionale	235.239	136.173	99.066
Totale ricavi viaggiatori	**2.111.351**	**1.203.188**	**908.163**
Contratto di servizio pubblico con Enti Pubblici Territoriali	1.213.519	4.853	1.208.666
Totale ricavi viaggiatori	**3.324.870**	**1.208.041**	**2.116.829**
Merci			
Clientela ordinaria:			
Traffico interno	333.185	230.215	102.970
Traffico internazionale	398.803	186.624	212.179
Rimborsi	(913)	(669)	(244)
Totale ricavi merci	**731.075**	**416.170**	**314.905**
Totale prodotti del traffico	**4.055.945**	**1.624.211**	**2.431.734**

Alla luce di quanto accennato all'inizio di questa sezione, i valori del traffico viaggiatori e merci, relativi al 2000, si riferiscono a quelli prodotti negli ultimi 7 mesi di tale esercizio.

La voce "traffico interno", relativa ai ricavi Merci, include 22.669 migliaia di euro relative a trasporti in conto servizio effettuati dalla Divisione Cargo per RFI (11.578 migliaia di euro nel 2000).

La voce "Contratto di servizio Pubblico con Enti Pubblici Territoriali", pari a 1.213.519 migliaia di euro, è costituita, per 1.204.099 migliaia di euro, dai corrispettivi delle Regioni per i servizi di trasporto pubblico resi da Trenitalia secondo quanto previsto dal D.P.C.M. del 16 novembre 2000 ed in base ai Contratti di Servizio sottoscritti con le singole Regioni.

Il rimanente importo componente il saldo (9.420 migliaia di euro) è relativo ai corrispettivi di Enti Pubblici Locali per la fornitura di servizi di trasporto pubblico aggiuntivi o per iniziative eccezionali.

Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato	*31.12.2001*	*31.12.2000*	*Variazione*
Obblighi tariffari e di servizio:			
- per il trasporto viaggiatori	408.259	892.653	(484.394)
- per il trasporto merci	118.785	48.241	70.544
Totale	**527.044**	**940.894**	**(413.850)**

Tali contributi risultano iscritti in base a quanto stanziato con legge n. 389/2000 (legge di bilancio dello Stato 2001) dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, e indicato nel bilancio di previsione dello Stato a favore di Trenitalia per gli obblighi tariffari e di servizio.

Peraltro, è da rilevare che è in corso l'iter approvativo di un disegno di legge, già passato al vaglio positivo della Camera dei Deputati e attualmente all'esame del Senato della Repubblica, con il quale

verrebbe accertato in via definitiva per l'esercizio 2001, senza dar luogo a conguagli, l'ammontare delle compensazioni spettanti nella misura sopra indicata. Il testo del disegno di legge in discussione, tra l'altro, riproduce in modo pedissequo quanto disciplinato a tale riguardo dal Dlgs n°299/2001 che ha accertato in via definitiva, senza dar luogo a conguaglio, l'ammontare delle compensazioni per il biennio 1999-2000.

Si segnala, infine, come i contributi in questione corrispondano agli importi previsti dallo schema di contratto di servizio pubblico 2000-2001 in corso di stipula, già approvato dal CIPE e dalla Conferenza Unificata Stato-Regioni; tale schema prevede attualmente, all'art.8, che la società presenti apposita rendicontazione entro il 30 settembre 2002 che attesti l'entità dei servizi, costi ed oneri tariffari sopportati in relazione alla produzione dei servizi di trasporto pubblico così da confermare, come è, allo stato, nelle attese, l'inesistenza di eventuali eccedenze delle compensazioni previste rispetto all'onere netto sostenuto.

I contributi per il trasporto viaggiatori includono 218.203 migliaia di euro relative al Contratto di Servizio Pubblico con le Regioni a statuto speciale che, come già illustrato nella Relazione sull'andamento della Gestione, rimangono fuori dal disposto del D.P.C.M. del 16 novembre 2000, 143.575 migliaia di euro relative a contributi per obblighi tariffari per il servizio viaggiatori di interesse nazionale e 46.481 migliaia di euro di contributi per agevolazioni tariffarie per i viaggi dei militari e assimilati.

La riduzione dei contributi per il servizio pubblico da parte dello Stato e il relativo aumento di quelli da parte degli Enti Locali sono i due effetti correlati generati dalla maggiore autonomia riconosciuta agli Enti Locali (Regioni e altri Enti) nel settore dei trasporti.

Vendite, prestazioni a terzi e altri ricavi	*31.12.2001*	*31.12.2000*	*Variazione*
Vendite di materiali			
Materiali di scorta	4.589	2.860	1.729
Pubblicazioni	334	728	(394)
Materiali diversi	6.135	312	5.823
	11.058	**3.900**	**7.158**
Prestazioni a terzi			
Lavori e forniture	929	367	562
Corrispettivi binari di raccordo, stazioni comuni, tronchi di confine	19.726	10.205	9.521
Canoni e noli di materiale rotabile e altro Materiale	70.553	39.952	30.601
Altre prestazioni	31.954	43.352	(11.398)
	123.162	**93.876**	**29.286**
Altri ricavi			
Rimborsi da terzi e ricavi diversi	23.197	3.969	19.228
Rimborsi dal personale	448	37	411
	23.645	**4.006**	**19.639**
Totale	**157.865**	**101.782**	**56.083**

I corrispettivi per binari di raccordo, stazioni comuni e tronchi di confine, che ammontano a 19.726 migliaia di euro, si riferiscono ai proventi per l'attività di manovra dei rotabili resi ai clienti e alla quota di costi addebitata alle ferrovie estere per la gestione degli impianti ferroviari di confine.

I ricavi per canoni e noli di materiale rotabile, che ammontano a 70.553 migliaia di euro, si riferiscono prevalentemente al noleggio di carri e di carrozze (52.277 migliaia di euro) utilizzati nei traffici cumulativi sulle reti ferroviarie estere e sulle reti nazionali gestite dalle Ferrovie Concesse e ai ricavi per manutenzione di materiale rotabile (18.276 migliaia di euro).

I ricavi per altre prestazioni, pari a 31.954 migliaia di euro, si riferiscono, per 14.837 migliaia di euro a ricavi verso società del gruppo, in particolare:

- verso la controllante per manutenzioni di fabbricati di sua proprietà e al riaddebito di costi comuni (5.981 migliaia di euro);
- verso la società collegata Cisalpino A.G. per servizi di vendita (4.584 migliaia di euro);
- verso la collegata Metronapoli S.p.A. per rimborsi dei costi di pedaggio ed energia elettrica per le tratte da essa esercitate (2.872 migliaia di euro).

Le altre prestazioni verso terzi includono provvigioni attive (8.424 migliaia di euro) che si riferiscono al servizio reso alle reti estere per la vendita di prodotti del traffico internazionale e per sperimentazioni, certificazioni e consulenze (2.218 migliaia di euro); riguardano inoltre commissioni per operazioni di cambio valuta (961 migliaia di euro).

La voce altri ricavi (23.645 migliaia di euro) si riferisce prevalentemente al rimborso dei costi di pulizia da parte della controllante (15.258 migliaia di euro).

Variazione dei lavori in corso su ordinazione

La voce ammonta a 1.522 migliaia di euro e riguarda lavori eseguiti presso le officine e non ancora fatturati.

Variazione dei lavori in corso su ordinazione	*31.12.2001*	*31.12.2000*	*Variazione*
Rimanenze iniziali di lavori c/terzi materiale rotabile	0	0	0
Rimanenze finali di lavori c/terzi materiale rotabile	1.522	0	1.522
Totale	**1.522**	0	**1.522**

Incremento delle immobilizzazioni per lavori interni

Incremento delle immobilizzazioni per lavori interni	*31.12.2001*	*31.12.2000*	*Variazione*
Manutenzione ciclica ai rotabili	240.253	135.099	105.154
Lavori effettuati nelle officine ferroviarie in conto patrimoniale	68.142	37.345	30.797
Materiali prelevati dalle scorte impiegati in investimenti Patrimoniali	277	825	(548)
Spese di personale generali e di trasporto per investimenti Patrimoniali	10.496	6.208	4.288
Totale	**319.168**	**179.477**	**139.691**

Le voci "Manutenzione Ciclica ai rotabili" e "Lavori effettuati nelle Officine in conto Patrimoniale" accolgono le manutenzioni incrementative dei rotabili effettuate prevalentemente presso le Officine di Grande Riparazione gestite dall'Unità Tecnologie Materiale Rotabile. Come già per il 2000, anche nel 2001 è stato portato avanti il processo di razionalizzazione degli interventi manutentivi che privilegia le lavorazioni "accentrate", ossia per componenti anziché per singoli rotabili.

Altri ricavi e proventi

Nella seguente tabella sono evidenziati i principali proventi che compongono la voce:

Altri ricavi e proventi	*31.12.2001*	*31.12.2000*	*Variazione*
Contributi in c/esercizio dallo Stato,dall'UE e da altri:			
- dall'UE	144	0	144
- da Altri	5.060	8.928	(3.868)
	5.204	**8.928**	**(3.724)**
Utilizzo fondo di Ristrutturazione Industriale	187.128	20.528	166.600
Utilizzo Fondo Rettifica valore cespiti	77.231	7.729	69.502
	264.359	**28.257**	**236.102**
Altri proventi:			
- proventi accessori al servizio ferroviario	8.326	6.585	1.741
- proventi immobiliari	2.119	1.315	804
- proventi diversi	48.596	8.490	40.106
	59.041	**16.390**	**42.651**
TOTALE	**328.604**	**53.575**	**275.029**



La voce "Contributi" presenta un saldo di 5.204 migliaia di euro ed accoglie in particolare i contributi in conto esercizio maturati da Comuni e Provincie alla Divisione Trasporto Regionale, come rimborso forfettario per la manutenzion al materiale rotabile oppure come contributo per il riequilibrio dello sbilancio tra costi e ricavi derivanti dall'esercizio del servizio di trasporto in aree geografiche non particolarmente remunerative.

L'utilizzo del "Fondo di Ristrutturazione Industriale" rappresenta la stima dei costi, relativi all'esercizio 2001, riguardanti gli oneri per il personale ricompreso nel piano degli esodi previsto dal "Piano d'Impresa".

L'utilizzo del "Fondo Rettifica valore cespiti" è stato determinato in misura proporzionale agli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali acquisite con il ramo d'azienda ritenute non completamente reddituali.

I "Proventi accessori al servizio ferroviario" (8.326 migliaia di euro) accolgono le seguenti voci prevalenti:

- i ricavi relativi a provvigioni sulla vendita di biglietti, sia per il trasporto navale da e per la Sicilia e la Sardegna gestito da RFI (1.413 migliaia di euro), che per conto della società collegata Cisalpino A.G. (1.265 migliaia di euro);
- i ricavi derivanti dalle vendite di spazi pubblicitari sui treni (2.107 migliaia di euro);
- i proventi realizzati nella gestione dei Club Eurostar (1.599 migliaia di Euro);

I "proventi immobiliari" derivano, principalmente, dalla sub-locazione di spazi all'interno dei terminali merci a clienti (1.448 migliaia di euro);

I "proventi diversi", che ammontano a 48.596 migliaia di euro, sono composti, principalmente, dalle seguenti voci: sopravvenienze attive (8.709 migliaia di euro) derivanti dall'aggiornamento delle stime di costi e ricavi effettuate in chiusura degli esercizi precedenti, da rimborsi diversi da controllanti

(7.025 migliaia di euro), da rimborsi diversi da consociate (4.097 migliaia di euro), da plusvalenze ordinarie derivanti dall'alienazione cespiti (5.010 migliaia di euro), da indennizzi assicurativi (5.448 migliaia di euro), da trattenute sui titoli di viaggio rimborsati a terzi (3.705 migliaia di euro) e da royalties su attività affidate a terzi (1.335 migliaia di euro).

B) Costi della produzione

La posta ammonta a 5.190.368 migliaia di euro ed è costituita dai costi riportati nella seguente tabella.

Costi della produzione	*31.12.2001*	*31.12.2000*	*Variazione*
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	498.007	640.986	(142.979)
Servizi	1.455.760	794.601	661.159
Godimento beni di terzi	201.473	489.956	(288.483)
Personale			
Salari e stipendi	1.898.498	1.097.346	801.152
Oneri sociali	488.093	290.781	197.312
Trattamento di fine rapporto	173.746	115.074	58.672
Altri costi	1.881	1.491	390
	4.717.458	**3.430.235**	**1.287.223**
Ammortamenti e svalutazioni			
Immobilizzazioni immateriali	8.335	599	7.736
Immobilizzazioni materiali	432.240	83.005	349.235
Altre svalutazioni	7.375	0	7.375
Svalutazione crediti compresi nell'attivo circolante	14.338	1.420	12.918
	462.288	**85.024**	**377.264**
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	(67.453)	(403.509)	336.056
Accantonamento per rischi e oneri	4.739	7.343	(2.604)
Altri accantonamenti	53.235	0	53.235
Oneri diversi di gestione	20.101	5.447	14.654
Totale costi della produzione	**5.190.368**	**3.124.540**	**2.065.828**

Il dettaglio degli importi che costituiscono i costi di produzione è illustrato nelle tabelle riportate di seguito:

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

Materie prime,sussidiarie,di consumo e merci	*31.12.2001*	*31.12.2000*	*Variazione*
Acquisto di materiali	405.376	581.107	(175.731)
Trazione elettrica per treni	88.814	59.067	29.747
Illuminazione e forza motrice	3.817	812	3.005
	498.007	**640.986**	**(142.979)**

La voce Acquisto di materiali si riferisce (405.376 migliaia di euro) ai materiali di scorta destinati sia alla manutenzione corrente che agli investimenti.

I costi della Trazione elettrica per treni (88.814 migliaia di euro) costituiscono una voce accessoria dei costi di pedaggio riconosciuti ad RFI per l'accesso all'infrastruttura ferroviaria.

Costi per servizi

La voce ammonta, complessivamente, a 1.455.760 migliaia di euro e, al 31 dicembre 2001, risulta così composta:

Costi per servizi	*31.12.2001*	*31.12.2000*	*Variazione*
Servizi e lavori appaltati			
- Carrozze letto e ristorazione: servizio interno e internazionale	64.245	26.626	37.619
- Stampa orari ufficiali e pubblicazioni	8.409	40	8.369
- Servizi gestione patrimonio immobiliare	0	116	(116)
- Servizi informatici in outsourcing	67.428	29.670	37.758
- Pedaggio su infrastrutture ferroviarie	452.739	261.653	191.086
- Traghettamento ferroviario	43.404	22.427	20.977
- Pulizie	197.542	117.829	79.713
- Gestione terminali merci	10.329	-	10.329
- Autoservizi sostitutivi	21.917	10.500	11.417
- Trasporti e spedizioni	23.001	9.668	13.333
- Servizi di manovra	21.026	10.086	10.940
- Altri servizi appaltati	57.146	50.308	6.838
- Riparazioni e manutenzioni:			
. Beni immobili	11.276	7.196	4.080
. Beni mobili	57.844	23.379	34.465
	69.120	30.575	38.545
	1.036.306	**569.498**	**466.808**
Prestazioni diverse			
- Consulenze e prestazioni professionali	7.803	4.095	3.708
- Utenze	21.180	4.853	16.327
- Concorsi e compensi ad altre ferrovie	26.460	15.861	10.599
- Premi assicurazioni	18.262	9.993	8.269
- Pubblicità, marketing e relazioni esterne	28.621	18.516	10.105
- Provvigioni alle agenzie	83.214	33.084	50.130
- Acquisto e realizzazione software	1.227	844	383
- Prestazioni genio ferrovieri	0	2.418	(2.418)
- Spese postali	660	381	279
- Compensi agli organi collegiali	164	135	29
- Servizi amministrativo-contabili	68.774	21.042	47.732
- Prestazioni di personale e lavoro interinale	22.361	4.481	17.880
- Servizi comuni e generali Corporate	17.417	39.049	(21.632)
- Servizi comuni e generali infrastruttura	8.529	7.633	896
- Altre prestazioni	31.465	14.246	17.219
	336.137	**176.631**	**159.506**
Altri costi del personale			
- Spese viaggi e trasferte	33.733	14.922	18.811
- Servizi di mensa e ticket restaurant	36.792	21.444	15.348
- Prestazioni sanitarie	9.456	5.510	3.946
- Formazione personale	3.336	6.596	(3.260)
	83.317	**48.472**	**34.845**
Totale costi per servizi	**1.455.760**	**794.601**	**661.159**

Come rilevabile dal precedente prospetto i costi dell'esercizio si riferiscono per il 71% a servizi e lavori appaltati (1.036.306 migliaia di euro) e ad altre prestazioni ricevute (419.454 migliaia di euro) per il restante 29%.

Prima di fornire i necessari commenti alle voci che compongono la posta in esame, nella tabella che segue viene effettuata la ripartizione dei costi per servizi del 2001 tra la controllante, la consociata RFI, le altre società del gruppo e i terzi.

Costi per servizi	*FS*	*RFI*	Altre società del gruppo	Terzi	*Totale*
Servizi e lavori appaltati					
- Carrozze letto e ristorazione:					
Servizio interno e internazionale				64.245	64.245
- Stampa orari ufficiali e pubblicazioni		634		7.775	8.409
- Servizi informatici in outsourcing	67.412			16	67.428
- Pedaggio su infrastrutture ferroviarie		452.739			452.739
- Traghettamento ferroviario		43.404			43.404
- Pulizie		13.613		183.929	197.542
- Gestione terminali merci		10.329			10.329
- Autoservizi sostitutivi			18.140	3.777	21.917
- Trasporti e spedizioni		32	15.922	7.047	23.001
- Servizi di manovra		10.936	7.577	2.513	21.026
- Altri servizi appaltati		3.479	44	53.623	57.146
- Riparazioni e manutenzioni:					
. Beni immobili	4	314		10.958	11.276
. Beni mobili		1.082	36	56.726	57.844
	4	1.396	36	67.684	69.120
	67.416	**536.562**	**41.719**	**390.609**	**1.036.306**
Prestazioni diverse					
- Consulenze e prestazioni professionali	49		109	7.645	7.803
- Utenze		560		20.620	21.180
- Concorsi e compensi ad altre ferrovie				26.460	26.460
- Premi assicurazioni	18.234			28	18.262
- Pubblicità, marketing e relazioni esterne	25.894	9		2.718	28.621
- Provvigioni alle agenzie		258	794	82.162	83.214
- Acquisto e realizzazione software			84	1.143	1.227
- Spese postali		44		616	660
- Compensi agli organi collegiali	71			93	164
- Servizi amministrativo-contabili	68.774				68.774
- Prestazioni di personale e lavoro interinale	18.761	1.018	239	2.343	22.361
- Servizi di Corporate	17.417				17.417
- Servizi comuni e generali infrastruttura		8.529			8.529
- Altre prestazioni			709	30.756	31.465
	149.200	**10.418**	**1.935**	**174.584**	**336.137**
Altri costi del personale					
- Spese viaggi e trasferte	21.422		2.337	9.974	33.733
- Servizi di mensa e ticket restaurant	461			36.331	36.792
- Prestazioni sanitarie		9.297		159	9.456
- Formazione personale	401	65		2.870	3.336
	22.284	**9.362**	**2.337**	**49.334**	**83.317**
Totale costi per servizi	**238.900**	**556.342**	**45.991**	**614.527**	**1.455.760**

30 MAR. 2002

I servizi appaltati per la gestione delle carrozze letto e per i servizi di ristorazione, che ammontano complessivamente a 64.245 migliaia di euro, si riferiscono per 47.534 migliaia di euro al traffico interno e per 16.711 migliaia di euro al traffico internazionale.

I costi di outsourcing (67.428 migliaia di euro) riguardano, essenzialmente, i servizi prestati da TSF S.p.A. per la gestione e la manutenzione dei sistemi informatici della società (67.412 migliaia di euro). I costi sono prima fatturati ad FS, in quanto titolare del contratto, e da quest'ultima riaddebitati a Trenitalia per la quota di pertinenza.

I costi per pedaggio su infrastrutture ferroviarie (452.739 migliaia di euro) riguardano i canoni di accesso all'infrastruttura gestita dalla consociata RFI.

I costi per il traghettamento ferroviario (43.404 migliaia di euro) riguardano i servizi resi da RFI per il trasporto dei convogli da e verso la Sicilia e la Sardegna.

I costi per servizi di pulizia da terzi (183.929 migliaia di euro) sono sostanzialmente riferibili al materiale rotabile e ai relativi impianti, mentre quelli da RFI (13.613 migliaia di euro) riguardano il ribaltamento da quest'ultima dei costi di pulizia degli uffici.

I costi di riparazione e manutenzione, che complessivamente ammontano a 69.120 migliaia di euro, afferiscono ad interventi ordinari sul materiale rotabile e sugli impianti, necessari per mantenere il grado di efficienza dei medesimi.

Dei costi complessivi per premi assicurativi, 18.234 migliaia di euro si riferiscono a polizze assicurative stipulate dalla capogruppo e riaddebitate per la quota di pertinenza.

I costi per servizi amministrativo-contabili riguardano le prestazioni svolte da strutture della controllante (BUCS) in "service" per Trenitalia; essi includono anche la gestione di specifiche contabilità (es. contabilità prodotti) ed il service paghe e contributi.

I costi per servizi di Corporate (17.417 migliaia di euro) si riferiscono alle prestazioni rese dalla Controllante per l'attività di indirizzo strategico e di coordinamento delle società del gruppo (12.982 migliaia di euro) e ad attività di formazione (4.435 migliaia di euro).

I costi per le provvigioni ad agenzie, che complessivamente ammontano a 83.214 migliaia di euro, sono riferite ai servizi di biglietteria ferroviaria prestati dalle agenzie di viaggio e dalle ferrovie estere, in relazione alle vendite di biglietti effettuate presso le stesse.

Godimento di beni di terzi

Godimento di beni di terzi	*31.12.2001*	*31.12.2000*	*Variazione*
Locazioni e noleggio beni strumentali e altri beni			
- Affitto ramo d'azienda "Trasporto"	0	412.174	(412.174)
- Materiale ferroviario	91.900	53.207	38.693
- Immobili e aree strumentali	57.822	7.823	49.999
- Altri beni	27.840	16.329	11.511
	177.562	**489.533**	**(311.971)**
Canone per l'utilizzo marchio	23.861	0	23.861
Canoni per l'utilizzo brevetti	34	35	(1)
Canoni leasing	16	387	(371)
Totale costi per godimento beni di terzi	**201.473**	**489.956**	**(288.483)**

La voce "Affitto ramo d'azienda trasporto", pari a 412.174 migliaia di euro a fine 2000, comprensivo dell'onere relativo al deperimento dei cespiti afferenti il ramo affittato, risulta azzerata nel 2001 in quanto connessa al periodo di affitto intercorso tra il 1° giugno 2000 e il 30 novembre 2000.

I costi per noleggio di materiale ferroviario (91.900 migliaia di euro) sono riferiti alle carrozze e ai carri ferroviari di proprietà di altri vettori, utilizzati dalla Società sulle linee ferroviarie nazionali.

La parte preponderante dei costi per locazioni di immobili ed aree strumentali scaturisce prevalentemente da rapporti con la consociata RFI (56.652 migliaia di euro) e si riferisce ai costi per locazione di locali nelle stazioni (biglietterie, sale Eurostar, sale d'aspetto ecc.) e degli uffici e dei fabbricati industriali (officine di manutenzione).

I costi per noleggio di altri beni (27.840 migliaia di euro) includono il canone di noleggio delle macchine per l'emissione automatica dei biglietti.

Il canone per l'utilizzo del marchio (23.861 migliaia di euro) si riferisce al costo addebitato dalla controllante per lo sfruttamento del marchio FS.

Personale

Di seguito si fornisce il dettaglio, per natura, dei costi del personale. Nelle successive due tabelle tali costi sono ulteriormente ripartiti tra personale dirigenziale e altro personale (operai, impiegati e quadri).

Costo del lavoro	*31.12.2001*	*31.12.2000*	*Variazione*
Retribuzioni			
- Competenze fisse	1.486.611	901.432	585.179
- Straordinario	130.714	79.792	50.922
- Trasferte	10.715	6.942	3.773
- Altre competenze accessorie e relativi accantonamenti	263.609	105.717	157.892
- Indennità di mancato preavviso e di fine rapporto	6.849	3.463	3.386
	1.898.498	**1.097.346**	**801.152**
Oneri sociali			
- Contributi all'INPS e ad altri istituti previdenziali e relativi accantonamenti	**488.093**	**290.781**	**197.312**
Trattamento di fine rapporto			
- Accantonamento e rivalutazione fondo TFR	132.037	81.732	50.305
- Rivalutazione indennità di buonuscita	41.709	33.342	8.367
	173.746	**115.074**	**58.672**
Altri costi			
- Indennità e rendite	11	220	(209)
- Costi diversi	1.870	1.271	599
	1.881	**1.491**	**390**
Totale costi	**2.562.218**	**1.504.692**	**1.057.526**

Personale dirigente	*31.12.2001*	*31.12.2000*	*Variazione*
Retribuzioni			
- Competenze fisse	25.103	13.900	11.203
- Straordinario	0	14	(14)
- Trasferte	785	384	401
- Altre competenze accessorie e relativi accantonamenti	8.235	5.094	3.141
- Indennità di mancato preavviso e di fine rapporto	474	0	474
	34.597	**19.392**	**15.205**
Oneri sociali			
- Contributi all'INPS e ad altri istituti previdenziali e relativi accantonamenti	**9.875**	**5.087**	**4.788**
Trattamento di fine rapporto			
- Accantonamento e rivalutazione fondo TFR	2.392	1.362	1.030
- Rivalutazione indennità di buonuscita	704	457	247
	3.096	**1.819**	**1.277**
Altri costi			
- Indennità e rendite	0	0	0
- Costi diversi	0	0	0
	0	**0**	**0**
Totale	**47.568**	**26.298**	**21.270**

Costo del lavoro Personale I-IX	*31.12.2001*	*31.12.2000*	*Variazione*
Retribuzioni			
- Competenze fisse	1.461.508	887.532	573.976
- Straordinario	130.714	79.778	50.936
- Trasferte	9.930	6.558	3.372
- Altre competenze accessorie e relativi accantonamenti	255.374	100.623	154.751
- Indennità di mancato preavviso e di fine rapporto	6.375	3.463	2.912
	1.863.901	**1.077.954**	**785.947**
Oneri sociali			
- Contributi all'INPS e ad altri istituti previdenziali e relativi accantonamenti	**478.218**	**285.694**	**192.524**
Trattamento di fine rapporto			
- Accantonamento e rivalutazione fondo TFR	129.645	80.370	49.275
- Rivalutazione indennità di buonuscita	41.005	32.885	8.120
	170.650	**113.255**	**57.395**
Altri costi			
- Indennità e rendite	11	220	(209)
- Costi diversi	1.870	1.271	599
	1.881	**1.491**	**390**
Totale	**2.514.650**	**1.478.394**	**1.036.256**

Tra i principali fattori che hanno influenzato il costo del lavoro del 2001 occorre segnalare la riduzione del personale in forza in applicazione di quanto previsto dall'Accordo con le Organizzazioni



30 MAG 2001

Sindacali del 19.11.1998. Tale riduzione è stata molto significativa nel mese di dicembre ed ha interessato in maniera prevalente il personale delle Divisioni Cargo, Passeggeri e Trasporto Regionale.

Le voci accantonamento e rivalutazione del TFR e della buonuscita includono quanto accantonato nell'esercizio a fronte dei corrispondenti fondi e quanto liquidato, di competenza dell'esercizio, al personale cessato.

Per ulteriori approfondimenti sulla forza lavoro si fa rinvio alla voce del passivo "Trattamento di fine rapporto" ed alla successiva Sezione 5.

Ammortamenti e svalutazioni

Gli ammortamenti ammontano complessivamente a 440.575 migliaia di euro e sono composti, principalmente, dalla voce relativa ai rotabili che, a sua volta, si articola nell'ammortamento del materiale rotabile vero e proprio (410.053 migliaia di euro) e degli impianti di officina (14.113 migliaia di euro); essi sono stati calcolati applicando le aliquote ordinarie indicate nella precedente sezione 3.

Le svalutazioni (7.375 migliaia di euro) sono da porre in relazione a riallineamenti di anagrafiche di alcuni cespiti effettuati nel corso del 2001.

Informazioni aggiuntive, con particolare riferimento agli ammortamenti ed alla svalutazione dei crediti, sono presenti a commento delle voci patrimoniali di riferimento.

Ammortamenti e svalutazioni	*31.12.2001*	*31.12.2000*	*Variazione*
Ammortamento Immobilizzazioni Immateriali			
- Costi di impianto	1	1	0
- Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	59	4	55
- Software	6.373	525	5.848
- Migliorie sui beni di terzi	1.902	69	1.833
Totale Ammortamento Immobilizzazioni Immateriali	**8.335**	**599**	**7.736**
Ammortamento Immobilizzazioni Materiali			
Materiale Rotabile e Impianti Industriali			
- Materiale rotabile	410.053	80.386	329.667
- Impianti d'officina	14.113	1.186	12.927
	424.166	81.572	342.594
Attrezzature Industriali e Commerciali			
- Macchinari e attrezzature	1.788	144	1.644
- Mezzi di carico e scarico e trasporto interno	216	29	187
- Impianti interni di comunicazione	192	40	152
	2.196	213	1.983
Altri beni			
- Autoveicoli	322	87	235
- Mobili e arredi	800	104	696
- Macchine d'ufficio	3.989	708	3.281
- Telefoni cellulari	5	1	4
- Attrezzature e impianti, mense e ferrotel	762	320	442
	5.878	1.220	4.658
Totale Ammortamento Immobilizzazioni Materiali	**432.240**	**83.005**	**349.235**
Totale Ammortamenti	**440.575**	**83.604**	**356.971**
Altre svalutazione delle immobilizzazioni	7.375	0	7.375
Svalutazione crediti compresi nell'attivo circolante	14.338	1.420	12.918
Totale ammortamenti e svalutazioni	**462.288**	**85.024**	**377.264**

Accantonamenti per rischi e oneri

Come indicato nella tabella riportata di seguito, gli accantonamenti per rischi ed oneri, effettuati nel periodo, ammontano complessivamente a 57.974 migliaia di euro.

Accantonamenti per rischi e oneri	*31.12.2001*	*31.12.2000*	*Variazione*
Accantonamenti per rischi	4.739	7.343	(2.604)
Accantonamenti per oneri	7.175		7.175
Totale accantonamenti a fondo per Altri rischi ed oneri	11.914	7.343	4.571
Accantonamento Fondo Ristrutturazione Industriale	46.060	0	46.060
Totale Accantonamenti per rischi e oneri	**57.974**	**7.343**	**50.631**

L'accantonamento a fondo rischi dell'esercizio si riferisce, sostanzialmente, al contenzioso verso terzi e tiene conto della stima delle passività potenziali sia per cause pendenti che per vertenze non ancora passate in giudizio.

L'accantonamento per oneri (7.175 migliaia di euro) rappresenta gli oneri stimati a carico del datore di lavoro legati all'introduzione del Fondo Pensioni complementare Eurofer: per una maggiore analisi si fa rinvio ai commenti già formulati nella sezione dei fondi per rischi ed oneri nel passivo dello stato patrimoniale. Fra gli accantonamenti sono infine esposti 46.060 migliaia di euro di adeguamento del Fondo Ristrutturazione Industriale per oneri connessi alla realizzazione del riassetto societario previsto dal Piano d'Impresa.

Oneri diversi di gestione

Oneri diversi di gestione	*31.12.2001*	*31.12.2000*	*Variazione*
Costi diversi			
- Minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo	270	40	230
- Spese per la partecipazione a mostre, fiere,ecc.	48	92	(44)
- Quote associative e contributi a Enti vari	1.072	477	595
- Abbonamenti e acquisti giornali e riviste	422	255	167
- Spese di rappresentanza e altre piccole spese	555	473	82
- Compensi per noleggio treni speciali	0	0	0
- Penali da contratto per servizi di trasporto	45	197	(152)
- Sopravvenienze passive	9.293	0	9.293
- Altri costi	1.584	1.723	(139)
	13.289	**3.257**	**10.032**
Oneri tributari			
- Tassa concessione governativa utenze	4.620	1.652	2.968
- Imposta raccolta rifiuti	1.841	311	1.530
- Imposta di bollo	85	118	(33)
- Altre imposte	266	109	157
	6.812	**2.190**	**4.622**
Totale Oneri diversi di gestione	**20.101**	**5.447**	**14.654**

Come si evince dal prospetto di dettaglio, gli oneri diversi di gestione accolgono costi di natura residuale. La variazione, rispetto all'esercizio precedente, è principalmente dovuta all'importo evidenziato come *sopravvenienze passive* che si riferisce in larga misura alla differenza riscontrata tra i maggiori costi consuntivati rispetto alle stime effettuate in chiusura dell'esercizio precedente per i ricavi da traffico viaggiatori e merci (8.454 migliaia di euro).

C) Proventi ed oneri finanziari

Proventi e oneri finanziari	*31.12.2001*	*31.12.2000*	*Variazione*
Altri proventi finanziari			
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
. da altri			
- su mutui ex OPAFS al personale	22	117	(95)
- altri	326	645	(319)
	348	762	(414)
Proventi diversi dai precedenti			
. da imprese controllate e collegate			
- interessi per rateazione pagamenti e di mora	471	137	334
. da imprese controllanti			
- interessi su c/c con FS	3.479	33.021	(29.542)
. da altri			
- interessi su c/c bancari e postali	101	14	87
- interessi su crediti	1.798	70	1.728
- interessi di mora	4.741	2.300	2.441
- utili su cambi	719	697	22
- altri	91	19	72
	7.450	3.100	4.350
Totale altri proventi finanziari	**11.748**	**37.020**	**(25.272)**
Interessi e altri oneri finanziari			
Verso imprese controllate e collegate			
- interessi di mora su crediti	216	23	193
Verso imprese controllanti			
- interessi su c/c con FS	93.094	6.369	86.725
Verso altri			
- interessi diversi di altri	127	766	(639)
- perdite su cambi	775	542	233
- altri	1.736	159	1.577
Totale interessi ed altri oneri finanziari	**95.948**	**7.859**	**88.089**
Proventi/(Oneri Finanziari) netti	**(84.200)**	**29.161**	**(113.361)**

La voce presenta un saldo di oneri finanziari netti pari a 84.200 migliaia di euro; la posta più significativa componente il saldo, è quella che riguarda gli interessi passivi verso la controllante che si articolano negli interessi sul debito a medio – lungo termine per la compravendita del ramo d'Azienda (58.340 migliaia di euro) e negli interessi sul c/c di corrispondenza (34.754 migliaia di euro) di cui si è fatto cenno nell'ambito dei debiti verso la controllante.

Si fa presente che sul c/c di corrispondenza, nel 4° trimestre, sono maturati anche interessi attivi (3.479 migliaia di euro) separatamente esposti nei proventi finanziari.

Gli interessi passivi verso altri sono composti, principalmente, dagli interessi nei confronti del B.C.C. (Bureau Central de Compensation) per 1.394 migliaia di euro.



D) Rettifiche di valore di attività finanziarie

La posta, interamente riferibile alle partecipazioni, presenta un saldo negativo di 13.705 migliaia di euro (3.720 migliaia di euro a fine 2000). Essa è composta principalmente dalla svalutazione della partecipazione FS Cargo S.p.A.(12.822 migliaia di euro), dalla svalutazione della partecipazione Passaggi S.p.A. (177 migliaia di euro), dalla svalutazione della partecipazione Intercontainer-Interfrigo (ICF) s.c.r.l. (408 migliaia di euro) e dall'accantonamento a fondo rischi, riferito sempre a quest'ultima partecipazione (298 migliaia di euro).

E) Proventi ed oneri straordinari

Proventi e oneri straordinari	*31.12.2001*	*31.12.2000*	*Variazione*
Proventi straordinari			
Plusvalenze da alienazioni	295	1.276	(981)
Utilizzo Fondo di Ristrutturazione industriale	167.840	47.567	120.273
Altri:			
- Sopravvenienze attive	63.157	7.885	55.272
- Recuperi e Rimborsi al personale	153	125	28
- Multe e penalità	24.061	9.891	14.170
- Diversi	356	131	225
	87.727	18.032	69.695
Totale proventi straordinari	**255.862**	**66.875**	**188.987**
Oneri straordinari			
Imposte relative ad esercizi precedenti	134	4.625	(4.491)
Esodi agevolati personale in esubero	167.840	47.567	120.273
Altri:			
- Sopravvenienze passive	61.821	851	60.970
- Perdite per eliminazione cespiti	35	1.901	(1.866)
- Diversi	2.269	883	1.386
	64.125	3.635	60.490
Totale oneri straordinari	**232.099**	**55.827**	**176.272**
Totale Proventi e Oneri Straordinari	**23.763**	**11.048**	**12.715**

L'utilizzo del Fondo di Ristrutturazione industriale, iscritto per 167.840 migliaia di euro tra i proventi straordinari, è speculare ai costi dell'esercizio 2001 per gli esodi agevolati del personale in esubero, iscritti tra i costi straordinari. Sono rese ulteriori informazioni circa la natura del fondo ed il suo utilizzo nel commento delle voci dello stato patrimoniale.

Le sopravvenienze attive, complessivamente pari a 63.157 migliaia di euro, includono ricavi le cui comunicazioni sono pervenute in ritardo rispetto alla chiusura dell'esercizio precedente e si riferiscono principalmente:

- a provvigioni attive e ricavi per il noleggio carri verso ferrovie estere (19.950 migliaia di euro);

- a corrispettivi per integrazioni tariffarie 2000 (21.043 migliaia di euro) che solo a seguito dell'accordo fra Trenitalia e il Consorzio Ferrovie Lombarde sono stati iscritti tra i ricavi;
- a contributi dalla Regione Lombardia per servizi di trasporto riconosciuti nel 2001 ma riferiti all'esercizio precedente (per 1.489 migliaia di euro);
- a contributi verso il Ministero della Giustizia riferiti all'esercizio precedente per cui è stato formalizzato il contratto nel 2001 per 1.498 migliaia di euro;
- sopravvenienze attive per indennizzi assicurativi (7.755 migliaia di euro).

Le multe e penalità (24.061 migliaia di euro) accolgono gli addebiti effettuati ai fornitori per ritardi o irregolarità riscontrate nelle forniture effettuate.

Le sopravvenienze passive (61.821 migliaia di euro) sono principalmente composte da provvigioni passive verso ferrovie estere non accertate negli esercizi di competenza, precedenti la compravendita del ramo Trasporto, a causa della tardiva evidenza delle stesse.

Imposte sul reddito dell'esercizio

Le imposte sul reddito ammontano a 96.005 migliaia di euro (53.318 a fine 2000) e riflettono la stima degli oneri per IRAP dovuti per l'esercizio poiché l'imponibile IRPEG risulta largamente negativo.

SEZIONE 5: Altre informazioni

Dati sull'occupazione

La forza lavoro della Società ha subito nel corso dell'esercizio l'evoluzione indicata nella tabella seguente:

Descrizione	*Dirigenti (*)*	*Restante Personale(*)*	Totale
Consistenza al 31.12.2000	377	60.854	61.231
Incrementi	63	1.364	1.427
Decrementi	52	5.805	5.857
Consistenza al 31.12..2001	388	56.413	56.801

(*)I valori tengono conto del personale distaccato da altre società, in misura non significativa, ed operante in Trenitalia

La consistenza media annuale per settore e gruppi di categorie di inquadramento economico è così riassumibile:

Settori	Categorie 1/7	Categorie 8/9	Totale
Uffici	2.065	1.584	3.649
Stazioni	7.550	1.601	9.151
Viaggiante	9.049	764	9.813
Macchina	16.587	1.242	17.829
Tecnico	18.446	745	19.191
	53.697	5.936	59.633
Dirigenti	-	-	392
Totale	53.697	5.936	60.025

Compensi ad Amministratori e Sindaci

Ai sensi di legge si evidenziano i compensi spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio Sindacale, cumulativamente per ciascuna categoria.

Percipienti	Compensi in euro
Collegio Sindacale	73.255
Amministratori	76.915

Eventi successivi

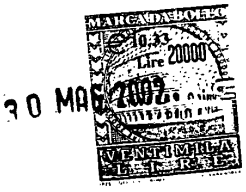
Sono illustrati nella sezione "Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio 2001" della Relazione sull'andamento della gestione cui espressamente si rinvia.

****

Il presente bilancio è stato redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e il risultato dell'esercizio e corrisponde alle scritture contabili.

Roma, 19 APR. 2002

Il Presidente



30 MAG. 2002

Rendiconto finanziario

Allegato n. 1

in migliaia di euro

	Anno 2001
Disponibilità monetarie nette iniziali	**(5.165)**
Flusso monetario generato da attività di esercizio	
Utile (perdita) del periodo	29.632
Ammortamenti	440.575
Svalutazione di immobilizzazioni	20.765
Variazione netta fondo T.F.R.	(143.865)
Plus (-) / minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni	(4.741)
Ricavi non monetari (-)	(432.199)
Variazione rimanenze (1)	(55.495)
Variazione crediti commerciali e diversi (2)	508.728
Variazione ratei e risconti attivi	(453)
Variazione attività finanziarie che non costituiscono immobilizz.	3.837
Variazioni fondi rischi (3)	17.821
Variazione debiti commerciali e diversi (4)	555.758
Variazione ratei e risconti passivi	183
Totale	**940.546**
Flusso monetario generato da attività di investimento	
Investimenti in:	
- immobilizzazioni immateriali	(17.231)
- immobilizzazioni materiali	(893.796)
- partecipazioni	(832)
- crediti delle immobilizzazioni finanziarie	10.397
Valore di realizzo dei cespiti dismessi	8.150
Totale	**(893.312)**
Flusso monetario generato da attività di finanziamento	**0**
Dividendi erogati	**0**
Flusso monetario complessivo del periodo	**47.234**
Disponibilità monetarie nette finali	**42.069**

Il presente Rendiconto Finanziario non è stato comparato con l'esercizio 2000 in quanto in tale esercizio erano evidenziate voci relative agli effetti dell'affitto e poi compravendita del ramo d'Azienda Trasporto la cui riallocazione, nello schema definito per il 2001, non trovando omogenea corrispondenza, renderebbe non significativo il raffronto. Inoltre, le variazioni economiche del 2000si riferiscono ad un periodo di 7 mesi non omogeneo, pertanto, con l'esercizio 2001.

(1) Al netto della riclassifica del valore netto contabile dei cespiti dismessi o destinati alla vendita per 27.539 migliaia di euro.

(2) Al netto degli interessi attivi maturati nell'esercizio 2000 sul c/c intersocietario intrattenuto con la Controllante e riclassificati tra le liquidità (Cassa e banche iniziali) per 33.003 migliaia di euro.

(3) Al netto dell'utilizzo del Fondo rischi per svalutazione Immobilizzazioni in corso per 5.095 migliaia di euro.

(4) Al netto della variazione del c/c intersocietario intrattenuto con la Controllante e riclassificato tra le liquidità (pari a 57.066 migliaia di euro del 2000 e 19.281 migliaia di euro 2001), rispettivamente nella Cassa e banche iniziali e finali.

ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI IN IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE ED ALTRE
al 31 dicembre 2001

Allegato n. 2

Società partecipate	Sede Sociale (a)	Capitale sociale (b)	% di partecip. (c)	Data ultimo bilancio disponibile (d)	Patrimonio Netto (e)	Patrimonio Netto di pertinenza (f)	Utile (Perdita) dell'esercizio (g)	Valore di bilancio (h)	Differenza i=f-h
Controllate									
FS CARGO S.p.A.	Roma, Via Mantova 1	60.549.936	100,00%	31 dicembre 2001	49.720.511	49.720.511	(12.822.353)	49.720.511	0
Passaggi S.p.A.	Roma, Via Giolitti 34	258.000	50,00%	31 dicembre 2001	197.794	98.897	(352.852)	98.897	0
					49.918.305	49.819.408	(13.175.205)	49.819.408	0
Collegate									
ARTESIA S.a.s.	Paris, 24 rue de Londres	220.000	50,00%	31 dicembre 2001	262.722	131.361	35.326	110.000	21.361
Cisalpino AG (*)	Bern, Parkterrasse 10	57.994.470	50,00%	31 dicembre 2001	44.734.780	22.367.390	3.834.031	25.508.738	(3.141.348)
Sve Rail Italia AB (**)	Stockholm, Gamla Brogatan 36-38	322.539	50,00%	31 dicembre 2001	553.530	276.765	98.877	171.213	105.552
Metronapoli S.p.A.	Napoli. Piaz.le Tecchio 27	1.032.800	38,00%	31 dicembre 2001	1.282.046	487.177	270.642	392.508	94.669
Italcertifer S.c.p.a.	Firenze, Viale Spartaco Lavagnini 5	480.000	33,33%	31 dicembre 2001	470.461	156.805	(9.541)	160.000	(3.195)
					45.288.310	23.419.498	4.229.335	26.342.459	(2.941.127)
Altre Partecipate									
Isfort S.p.A.	Roma, Via Brescia 37	1.300.000	15,00%	31 dicembre 2001	2.317.802	347.670	21.174	344.495	3.176
Centro Merci Orte S.p.A.	Orte, Via dei Gladiatori	1.650.596	3,13%	31 dicembre 2000	1.346.700	42.137	(18.590)	51.646	(9.509)
Consorzio Consel S.c.a.r.l.	Roma, Via Sandri 45	51.000	1,00%	31 dicembre 2001	51.646	516	0	516	0
Gestione Servizi Interporto S.r.l.	Bologna Interporto, Palazzina Dogan	1.549.371	5,00%	31 dicembre 2000	1.547.702	77.385	635	77.469	(83)
InterBrennero S.p.A.(Interporto Trento)	Trento, Via Innsbruck snc	5.661.504	0,53%	31 dicembre 2001	13.051.945	69.175	748.651	27.517	41.658
ICF Intercontainer Interfrigo	Bruxelles, Rue de France 85	36.930.334	11,90%	30 giugno 2001	30.475.462	3.626.580	(213.000)	3.626.580	0
Interporto Merci Padova S.p.A.	Padova, Galleria Spagna 45	21.000.000	1,50%	31 dicembre 2001	37.581.916	563.729	186.587	316.459	247.270
Interporto Toscano A.Vespucci S.p.A.	Livorno, Largo Strozzi 1	7.837.797	1,65%	31 dicembre 2001	20.500.245	337.701	(423.271)	129.114	208.588
Interporto Bergamo Montello SIBEM S.p.A	Bergamo, Via Maj 10/I	5.200.000	1,72%	31 dicembre 2001	3.898.179	66.862	(567.680)	88.583	(21.721)
Interporto Bologna S.p.A.	Bologna, Via Altabella, 15	13.743.928	1,49%	31 dicembre 2000	22.926.165	340.660	(649.897)	204.000	136.659
Consorzio Ferrovie Lombarde (***)	Milano, Via Paleocapa 4	51.646	50,00%	31 dicembre 2001	51.646	25.823	0	25.823	0
Consorzio Napoli Pass (****)	Napoli, Via Marino 1							12.230	
					133.749.408	5.498.238	(915.391)	4.904.431	606.036

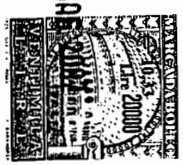
* Cisalpino:
tasso di cambio medio: 0,662306290
tasso di cambio finale: 0,6743543

** Sve Rail:
Tasso di cambio medio: 0,108064629
Tasso di cambio finale: 0,107513

*** Consorzio Ferrovie Lombarde: in liquidazione dal 22 febbraio 2002

****Consorzio NapoliPass: passata in usufrutto a Metronapoli il 1 febbraio 2001

30 MAG



TRENITALIA S.P.A.

BILANCIO D'ESERCIZIO 2002

CARICHE SOCIALI

Consiglio di Amministrazione

Presidente
FORLENZA dott. Francesco

Amministratore Delegato
RENON ing. Roberto

Consiglieri
BERTINI prof. Umberto (*)
LENCI dott. Luigi
ROSSETTI Prof. Alberto (**)

Collegio Sindacale

Presidente
VINCENTI dott. Mario

Sindaci effettivi
CAMPI Cav. Gr. Cr. Gianni (***)
MARENGO dott. Guglielmo

Sindaci supplenti
GEMMA dott. Sergio
VAGLIO dott. Sebastiano

(*) in carica dal 27/05/2002, in sostituzione di D'AMBROS dott. Giovanni
(**) in carica dal 20/02/2002, in sostituzione di MIGLIARDI dott. Antonio
(***) in carica dal 27/05/2002, in sostituzione di CROCE rag. Carlo

INDICE

9 Relazione sull'andamento della gestione dell'esercizio 2002

10 La missione di Trenitalia
10 Principali eventi dell'esercizio
14 Risorse umane
16 Qualità del servizio, orientamento al cliente e sicurezza, parametri essenziali della missione di Trenitalia
25 Il quadro macroeconomico di riferimento
26 Il settore ed il mercato europeo e nazionale
28 L'attività di Trenitalia
35 Il risultato della gestione
35 Valore della produzione
36 Costi operativi
37 Risultato operativo
37 Gestione finanziaria
39 Investimenti
41 Attività di ricerca e sviluppo
43 Altre informazioni
45 Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio
46 Evoluzione prevedibile della gestione
48 Andamento economico delle Società Controllate
50 Rapporti con Società Controllate, collegate e con il Gruppo FS (Controllante e Controllate da quest'ultima)
55 Informazione sulle azioni proprie
55 Proposte del Consiglio di Amministrazione

56 Allegato 1: Stato patrimoniale riclassificato
57 Allegato 2: Conto economico riclassificato

59 Bilancio di esercizio al 31 dicembre 2002

60 Stato patrimoniale attivo
62 Stato patrimoniale passivo
64 Conti d'ordine
65 Conto economico

69 Nota Integrativa al Bilancio

70 Sezione 1: Contenuto e forma del bilancio
70 Sezione 2: Introduzione ai criteri di redazione del bilancio
70 Sezione 3: Criteri di valutazione
76 Sezione 4: Analisi delle voci dello Stato patrimoniale del Conto economico e delle relative variazioni
133 Sezione 5: Altre informazioni

135 Allegati

137 Allegato 1: Rendiconto finanziario
138 Allegato 2: Elenco delle partecipazioni in imprese controllate, collegate ed altre

140 Relazione del Collegio Sindacale

144 Relazione della Società di revisione

RELAZIONE SULL'ANDAMENTO DELLA GESTIONE DELL'ESERCIZIO 2002

Relazione sull'andamento della gestione dell'esercizio 2002

Signori Azionisti,
il bilancio dell'esercizio 2002, che sottoponiamo alla Vostra approvazione, è stato redatto in conformità agli articoli 2423 e seguenti del Codice Civile. Questo bilancio di esercizio chiude con un utile netto di 30,7 milioni di euro, dopo aver stanziato ammortamenti per 526,2 milioni di euro. L'utile prima delle imposte ammonta a 136,3 milioni di euro.

LA MISSIONE DI TRENITALIA

Trenitalia è la società di trasporto del Gruppo FS. La sua missione è quella di assicurare, in ambito nazionale ed europeo, il soddisfacimento dei bisogni di mobilità dei viaggiatori sia di media e lunga percorrenza che a carattere metropolitano e regionale, nonché l'esigenza di movimentazione delle merci.
Alla base della sua missione Trenitalia pone quali condizioni essenziali la sicurezza del servizio, la qualità e la centralità del rapporto con la clientela, sia quando è rappresentata da un singolo viaggiatore, sia quando da un'impresa che le affida il trasporto dei suoi prodotti..
La società per adempiere alla sua missione si è dotata di una struttura organizzativa fondata sulla specializzazione e su una precisa divisione di ruoli e competenze. Questo modello organizzativo si è tradotto nella costituzione di tre Divisioni e di un'Unità Operativa: Divisione Passeggeri, Divisione Trasporto Regionale, Divisione Cargo e Unità Tecnologie Materiale Rotabile (UTMR).

PRINCIPALI EVENTI DELL'ESERCIZIO

- In base a quanto autorizzato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con DM 113T e ammesso con delibera CIPE del 15.11.2001, dal 1° gennaio 2002 era stato previsto un aumento medio delle tariffe passeggeri sui treni media - lunga percorrenza del 4,15%. In data 21 dicembre 2001, a seguito di specifica richiesta del Ministro dell'Economia e delle Finanze in considerazione della concomitante introduzione dell'euro in Italia, Trenitalia decideva di soprassedere a tale aumento.
- Nel mese di gennaio, in occasione dell'introduzione dell'euro, si è proceduto, generalmente in linea con la programmazione, alla consegna della nuova moneta ai punti vendita della società; sono stati creati degli "europoint" per l'assistenza alla clientela e tramite la Divisione Cargo, la società ha contribuito in maniera significativa, con il Progetto Euro - gestito dalle Poste Italiane - alla distribuzione delle monete per via ferroviaria.
- In data 22 gennaio 2002 il C.d.A. della società ha deliberato di acquistare il 10% del capitale sociale della società Ralpin AG da SBB Cargo AG. Tale società, costituita il 4 aprile 2001 (soci fondatori BLS Lotsschbergbahn AG, SBB Cargo AG e HUPAC SA), ha come scopo lo sviluppo, l'esercizio e la commercializzazione della autostrada viaggiante nel traffico di attraversamento delle Alpi, soprattutto attraverso l'asse Lotschberg - Sempione tra

TRENITALIA S.p.A.

Freiburg i. B. e Novara. L'acquisto è in fase di perfezionamento.

- Con decorrenza 1 febbraio 2002, in base alla disposizione RFI n. 5/2001, sono state trasferite da RFI a Trenitalia 1.567 risorse umane appartenenti agli Uffici Materiale Rotabile (UMR) con funzioni di accertamento delle caratteristiche tecniche dei rotabili in composizione ai treni e la conseguente emissione dei documenti di scorta; l'organizzazione di tali unità è stata distribuita su tutto il territorio nazionale nelle principali stazioni e sedi di composizione dei rotabili delle diverse Divisioni di trasporto secondo nuovi modelli organizzativi ottimizzati che hanno consentito di coprire l'intero circuito.
- Con decorrenza 1° febbraio 2002 sono passate a RFI le biglietterie di Villa S. Giovanni e Messina.
- In data 20 febbraio 2002 il prof. Alberto Rossetti è subentrato nella carica di Consigliere di Amministrazione al dr. Antonio Migliardi.
- In data 20 febbraio 2002 l'Assemblea dei soci di Trenitalia S.p.A. ha deliberato (atto notaio Castellini registrato all'Agenzia delle Entrate Ufficio di Roma 1 il giorno 1° marzo 2002), l'aumento del capitale sociale da euro 766.246.000 a euro 1.489.285.500 mediante emissione di n. 1.446.079 nuove azioni ordinarie del valore unitario di euro 500. Tale aumento è stato interamente sottoscritto e versato per i tre decimi dall'azionista unico Ferrovie dello Stato S.p.A.. Al 31 dicembre 2002, pertanto, il capitale sociale interamente versato risulta pari a euro 1.489.285.500.
- In data 21 febbraio 2002 è stato trasmesso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al CIPE ed alla Conferenza Unificata Stato - Regioni il Contratto di Servizio Pubblico 2000-2001. Questo atto, approvato dal CIPE in data 27 marzo 2002 ed in data 18 aprile 2002 dalla Conferenza Unificata Stato - Regioni, costituisce il primo rapporto contrattuale diretto di Trenitalia con lo Stato, regolando i rapporti relativi ai servizi ferroviari erogati a favore della collettività nel periodo intercorrente dal 1° gennaio 2000 al 31 dicembre 2001, e autorizzando il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti a contrattualizzare direttamente con Trenitalia i servizi di trasporto oggetto del contratto. Il Contratto copre anche tutta l'area del servizio pubblico locale per l'anno 2000, mentre per il 2001 il trasporto regionale è coperto solo per le Regioni a statuto speciale.
- In data 21 febbraio 2002 il treno merci 42006, partito in serata da Milano Certosa, giunto a Chiasso urtava il locomotore 633-220. Nell'urto, avvenuto, sia pure per pochi metri, in territorio italiano, decedevano tragicamente entrambi i macchinisti del treno 42006. Notevoli sono stati i danni causati all'infrastruttura in territorio svizzero, al materiale rotabile ed al carico. Inoltre risultano completamente distrutti il locomotore e 7 carri con le unità di carico trasportate, mentre sono seriamente danneggiati altri 6 carri e relative unità di carico. Si ribadisce come le eventuali responsabilità civili che dovessero essere accertate a carico della società, sarebbero coperte (per la parte eccedente la franchigia) da specifiche polizze assicurative.
- In data 22 febbraio 2002 il Comitato Direttivo del Consorzio Ferrovie Lombarde, con la presenza delle società consorziate, ha deliberato con atto pubblico lo scioglimento del Consorzio e la sua messa in liquidazione (la liquidazione definitiva è avvenuta a gennaio 2003).

- In data 11 marzo 2002 è stato stipulato un finanziamento, pari a 775 milioni di euro per la copertura dei fabbisogni finanziari per investimenti fissi e circolante aggiuntivo. Tale finanziamento, della durata di 5 anni, compresi 3 di preammortamento, è stato concesso dalla Banca OPI S.p.A. (Gruppo IMI-SANPAOLO) ad un tasso d'interesse variabile ed è stato ridotto e rimodulato con l'atto modificativo stipulato in data 16 dicembre 2002, come più dettagliatamente specificato nel paragrafo "Gestione Finanziaria" della presente Relazione.
- In data 13 marzo 2002 la Camera dei Deputati ha approvato il Disegno di Legge n. 1246, presentato dal Presidente del Consiglio dei Ministri, dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, contenente disposizioni in materia di infrastrutture e di trasporti, trasformato in legge n. 166/2002 del 17 luglio 2002. L'art. 38, comma 1 di tale legge prevede l'accertamento in via definitiva, senza dar luogo a conguagli, dell'ammontare delle compensazioni spettanti a titolo di contributo per Contratto di Servizio per l'anno 2001, in misura pari a quella prevista per lo stesso anno nel bilancio di previsione dello Stato, in attesa della stipula del Contratto stesso, avvenuta il 18 ottobre 2002. Detto Contratto prevede inoltre al punto 2 dell'art. 10, la cosiddetta "clausola di continuità" che autorizza Trenitalia a continuare ad erogare i propri servizi oltre il periodo contrattualmente individuato, fino alla stipulazione di un successivo contratto di servizio o fino a comunicazione da parte del Ministro di cessazione di tutti o di particolari obblighi.
- In data 18 aprile 2002 la conferenza unificata ha espresso parere favorevole sullo schema di Contratto di Servizio Pubblico 2002-2003 stipulato tra Trenitalia e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Sullo stesso il CIPE ha espresso parere favorevole il 29 novembre 2002. Si evidenzia che la stipula del contratto potrà essere perfezionata successivamente all'espressione del parere delle commissioni parlamentari competenti. In ottemperanza poi alla delibera CIPE di approvazione del Contratto di Servizio Pubblico 2000-2001, il Contratto 2002-2003 non contemplerà i contributi previsti per la fornitura degli obblighi di servizio merci; infatti questi sono stati successivamente sottoposti agli effetti della legge 166/02 che ha previsto, all'art. 38, la rivisitazione dell'intera materia dei finanziamenti per lo sviluppo del trasporto merci per ferrovia.
- In data 21 maggio 2002 l'Assemblea Ordinaria della società Passaggi ha deliberato il ripianamento della perdita residua 2001 ed il versamento a riserva di patrimonio netto della società, mediante la rinuncia a crediti da parte dei soci. Pertanto Trenitalia ha rinunciato a crediti per un importo di 180.000 euro. In data 30 ottobre 2002 i soci hanno dichiarato di rinunciare ad ulteriori crediti da destinare a riserva di patrimonio netto in conto futuri aumenti di capitale. In conseguenza di tale delibera Trenitalia ha ridotto il proprio credito di ulteriori 220.000 euro. Dopo le operazioni suddette, la quota di Trenitalia destinata a riserva di patrimonio netto è risultata pari a 400.000 euro.
- In data 15 maggio 2002 Trenitalia ha acquisito una quota del 13% del Fondo consortile Consorzio Train dalla Capogruppo. A seguito dell'esclusione dal Consorzio della società Costamasnaga S.p.A., in data 22 maggio

TRENITALIA S.p.A.

2002, la partecipazione di Trenitalia nel fondo consortile è passata al 14,3%. Successivamente Trenitalia, a seguito dell'ingresso di altri consorziati, è tornata alla percentuale di partecipazione originaria (13%).

- In data 27 maggio 2002 il Cav. Gr.Cr. Gianni Campi è subentrato per la carica di Sindaco effettivo al rag. Carlo Sandro Croce. In pari data il prof. Umberto Bertini è subentrato per la carica di Consigliere al dott. Giovanni D'Ambros.
- In data 27 maggio 2002 l'Assemblea Ordinaria della società ha approvato i Contratti di Servizio biennali (2002-2003) con le Regioni Umbria, Puglia, Lazio, Veneto e Marche.
- In data 18 giugno 2002 l'Assemblea dei soci della società svedese SVE RAIL - ITALIA AB (al 50% di Trenitalia) ha deliberato di procedere allo scioglimento della società rinviando la decisione relativa alla forma più appropriata da adottare.
- In data 1 luglio 2002, nell'ambito delle azioni di ristrutturazione dell'assetto degli impianti industriali della società, è stata chiusa l'Officina Grandi Riparazioni di Saline Joniche (Reggio Calabria);
- In data 15 luglio 2002 la Capogruppo ha versato alla società gli ulteriori sette decimi (pari a 506.127.650 euro) dell'aumento di capitale sociale deliberato in data 20 febbraio 2002.
- In data 19 luglio 2002 sono state costituite da Trenitalia S.p.A. le società "HYDROITALIA S.r.l.", "HYDROITALIA DUE S.r.l." e "HYDROITALIA TRE S.r.l." a socio unico, aventi per oggetto la gestione e valorizzazione degli impianti di depurazione idrica.
- In data 20 luglio 2002 il treno espresso 1932 "Freccia della Laguna" deragliava nei pressi della stazione di Rometta Marea (Messina), probabilmente a causa di un problema tecnico all'infrastruttura. Il bilancio del deragliamento, che ha interessato il locomotore e quattro carrozze, è risultato purtroppo tragico, con numerosi morti e feriti. Si ribadisce come le eventuali responsabilità civili che dovessero essere accertate a carico della società, sarebbero coperte (per la parte eccedente la franchigia) da specifiche polizze assicurative.
- In data 25 luglio 2002 la Commissione Trasporti della Camera dei Deputati ha espresso parere favorevole sullo schema di "Contratto di Servizio tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Trenitalia S.p.A." per il periodo 2000-2001.
- In data 29 luglio 2002 è stato costituito il consorzio TREN&BUS partecipato da Trenitalia S.p.A. e Cotral S.p.A. per lo sviluppo del trasporto integrato ferro-gomma nella regione Lazio.
- In data 18 ottobre 2002 l'Assemblea Consortile del consorzio Napolipass ha deliberato la variazione della denominazione sociale in Consorzio UNICOCAMPANIA, l'aumento del Fondo consortile e l'ammissione di Trenitalia come nuovo consorziato con una quota del 14%.
- In data 29 ottobre 2002 il C.di A., in ottemperanza a quanto disposto dalla Capogruppo in merito all'applicazione del Decreto Lgs. 231/01, ha individuato quale Organismo interno di Vigilanza, la Direzione Audit che, per soddisfare il requisito di indipendenza, avrà l'obbligo di informare il Collegio Sindacale ed il Vertice. Inoltre, ha deliberato che per le società

controllate ove l'Organismo di Vigilanza non sia la funzione di Audit, ma un'altra unità organizzativa, questa "per l'esecuzione delle operazioni necessarie all'espletamento della funzione di controllo" dovrà avvalersi in service della struttura di Audit della controllante, come consentito dal Decreto medesimo.

- In data 31 ottobre 2002 la società partecipata ICF Intercontainer Interfrigo Soc. Coop. a r.l. è stata trasformata in Società Anonima.
- In data 16 dicembre 2002, come meglio specificato nell'ambito del successivo paragrafo "Gestione Finanziaria" della presente Relazione, è stato stipulato un nuovo contratto di finanziamento per 360 milioni di euro sempre con la Banca OPI S.p.A per la copertura di fabbisogni finanziari per investimenti fissi e circolante aggiuntivo, alle stesse condizioni del finanziamento ottenuto in data 11 marzo 2002. Tale finanziamento è stato erogato in data 16 dicembre per 135 milioni di euro e in data 19 dicembre per i restanti 225 milioni di euro.

RISORSE UMANE

Nell'esercizio 2002, la consistenza del personale della società ha rilevato un incremento di 1.220 unità. Tale incremento tiene presente l'effetto del trasferimento avvenuto dalla consociata Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. del personale appartenente agli Uffici Materiale Rotabile (UMR) pari a 1.567 unità. Se valutiamo la variazione della consistenza al netto di tale elemento, si evince che anche nel corso del 2002 è proseguita la diminuzione delle consistenze derivanti dall'effetto differenziale tra assunzioni/uscite da mercato (rispettivamente circa 2.000 unità le prime e circa 2.300 le seconde), garantendo un ampio turn-over che ha consentito di ridurre l'età media di Trenitalia e conseguentemente il livello inquadramentale medio.

Personale Impiegato

	31.12.2002	31.12.2001
Divisione Passeggeri	16.028	15.633
Divisione Cargo	14.932	14.149
Divisione Trasporto Regionale	21.882	21.862
Unità Tecnologie Materiale Rotabile	4.818	4.965
Staff Centrali	361	192
Totale (*)	**58.021**	**56.801**

(*) I valori tengono conto del personale distaccato da altre società, in misura non significativa, ed operante in Trenitalia.

TRENITALIA S.p.A.

La società ha inoltre proseguito nelle attività di formazione professionale del personale avviate nel 2001; a tal fine ha predisposto un piano di formazione per macroaree, per ognuna delle quali sono identificati specifici progetti:

- La Formazione Istituzionale finalizzata ad adeguare, sviluppare e consolidare le competenze (conoscenze ed abilità) trasversali, necessarie ai diversi livelli dell'organizzazione, in funzione delle evoluzioni organizzative e dei modelli di sviluppo manageriali. Si rivolge principalmente a dirigenti e quadri e a specifiche popolazioni chiave (es. neolaureati).
- La Formazione di Business, finalizzata ad adeguare, sviluppare e consolidare le competenze (conoscenze e abilità) di business relativamente ai processi gestiti da ciascuna Divisione/Unità (marketing, vendita, assistenza alla clientela, produzione, manutenzione del prodotto treno etc.) in funzione delle evoluzioni di scenari di mercato e obiettivi di business. Si rivolge principalmente a dirigenti, quadri e a popolazioni chiave (commerciali). Ha l'obiettivo primario di assicurare la sostenibilità del business e l'efficacia e competitività dell'azione specifica.
- L'Aggiornamento Tecnico-Professionale, finalizzato ad adeguare, sviluppare e consolidare le conoscenze tecniche connesse ai cambiamenti tecnologici, normativi e organizzativi delle strutture produttive di appartenenza. Si rivolge a tutti, con particolare enfasi alle popolazioni che ricoprono ruoli prettamente operativi. Ha l'obiettivo primario di assicurare l'efficienza delle attività lavorative, secondo i processi in cui sono inserite competenze/abilità tecniche connesse ai cambiamenti tecnologici, normativi e organizzativi delle strutture produttive di appartenenza.

Da ultimo si segnala che, in data 1° aprile 2003, è stata convenuta con le OO.SS., in una intesa preliminare, l'erogazione di un importo medio "una tantum", a copertura del periodo precedente la vigenza del nuovo contratto (1 gennaio 2000-31 dicembre 2002), pari a 1.600 euro comprensivo del Premio di Risultato 2002.

Al netto di quanto già accantonato per il suddetto Premio di Risultato 2002 e tenuto conto che Trenitalia ha cominciato ad operare dal 1° giugno 2000, l'onere di competenza 2002 ammonta a 27,3 milioni di euro, mentre ammonta a 43,3 milioni di euro quello riferito agli anni precedenti.

Pertanto l'onere 2002 è stato ricompreso tra i costi di personale, unitamente a quanto già accantonato per il Premio di Risultato, mentre l'onere relativo agli anni precedenti è stato iscritto tra gli oneri straordinari.

Sicurezza sul Lavoro

Al centro di tutti i processi e dell'attività della società sono posti l'uomo e la sua incolumità psico-fisica. Per raggiungere tali obiettivi la partecipazione ed il coinvolgimento di tutte le componenti aziendali è un requisito fondamentale per raggiungere gli obiettivi di prevenzione.

Trenitalia nel corso del 2002 ha intensificato la sua azione attraverso lo sviluppo di progetti ed attività tesi ad alimentare la cultura della prevenzione.

In particolare durante l'anno trascorso sono state focalizzate le seguenti attività:

- attività di audit negli impianti, relativamente alla gestione della sicurezza sul lavoro e dell'ambiente; per svolgere detta attività sono stati organizzati appositi corsi di formazione per il personale coinvolto;

- è stata progettata ed avviata una "Campagna Sicurezza sul Lavoro" volta ad accrescere nel personale la cultura della sicurezza e della salute nei luoghi di lavoro;
- è stato implementato il "Sistema di Gestione Ambiente e Sicurezza" su sette siti pilota che entro il 2003 dovranno essere certificati secondo le norme ISO 14001 e OSHAS 18001;
- è stata avviata la procedura denominata "Analisi degli Infortuni" che consentirà di conoscere le cause immediate e remote che portano agli eventi lesivi e sarà utilizzata per creare strumenti di prevenzione atti a combattere il fenomeno infortunistico;
- si è consolidata l'utilizzazione della "Banca Dati Infortuni sul Lavoro" che consente di emanare con frequenza mensile il Report Infortuni di Trenitalia e permette una dettagliata analisi del fenomeno infortunistico sia a livello societario che di singola Unità produttiva;
- è stata completata e diffusa la prima procedura concernente gli adempimenti relativi al settore antincendio e sono state definite le procedure per la gestione delle più diffuse tipologie di macchine ed attrezzature presenti negli impianti produttivi;
- è stato realizzato un benchmark con le ferrovie francesi (SNCF) e tedesche (DB) per uniformare gli indicatori infortunistici al fine di rendere omogenei i dati statistici del fenomeno in questione;
- è stato infine avviato il progetto per la predisposizione delle "linee guida per la valutazione del rischio del personale di bordo" (macchina e viaggiante) con lo scopo di fornire ai datori di lavoro uno strumento che faciliti i compiti di istituto.

QUALITÀ DEL SERVIZIO, ORIENTAMENTO AL CLIENTE E SICUREZZA, PARAMETRI ESSENZIALI DELLA MISSIONE DI TRENITALIA

La Qualità del Servizio

Nel 2002 la società, al fine di proseguire nell'opera di miglioramento del servizio offerto alla clientela, ha elaborato la Carta dei Servizi 2002 di Trenitalia, un impegno nei confronti dei clienti, basato sul dialogo e sulla trasparenza, avente come obiettivo quello di assicurare un viaggio confortevole e sicuro, garantire la puntualità e la regolarità, informare tempestivamente la clientela su qualsiasi variazione dei servizi offerti, accogliere ed esaminare i reclami e le richieste.

E' stato messo a punto, inoltre, un sistema di gestione per la qualità di Trenitalia sulla base di un modello riconosciuto e condiviso dalle principali aziende europee (EFQM - European Foundation for Quality Management).

Esso serve per guidare e sostenere il cambiamento verso obiettivi d'eccellenza tramite politiche, strategie e piani per la qualità, coerenti con i valori del Codice Etico del Gruppo e con gli obiettivi del Piano d'Impresa, quali:

- l'orientamento ai risultati;
- l'attenzione al cliente;

TRENITALIA S.p.A.

- la gestione in termini di processi e di fatti;
- il coinvolgimento e lo sviluppo delle persone.

Nel seguito vengono evidenziati gli interventi più significativi posti in essere dalle singole Divisioni in materia di qualità del servizio.

La Divisione Passeggeri, a seguito del lancio del Master Plan per la qualità della Divisione, ha intrapreso le seguenti iniziative:

- avvio dei progetti di sviluppo ed implementazione del Sistema di Gestione per la Qualità in 20 impianti territoriali, 10 della Zona Operativa e 10 dell'Area Commerciale;
- definizione dei processi della Divisione che impattano sulla Customer Satisfaction, sulla People Satisfaction e sul Business aziendale, definiti processi "chiave", per i quali è stato avviato un processo di reingegnerizzazione;
- sviluppo della cultura per la Qualità attraverso la progettazione e l'erogazione di corsi di formazione;
- effettuazione di una prima autovalutazione secondo il modello EFQM del management della Zona Operativa Nord-Est;
- avvio dell'organizzazione del Sistema di Monitoraggio del Sistema di Gestione per la Qualità della Divisione.

La Divisione nel corso del 2002 ha migliorato la qualità del servizio, infatti relativamente alla puntualità la percentuale dei treni a media/lunga percorrenza arrivati a destinazione puntuali o, comunque con un ritardo complessivo nella fascia 0-15 minuti è passata dall'86% del 2001 all'86,6% del 2002. In particolare, per la flotta ES*, si è registrato un incremento più sensibile passando dall'87% del 2001 all'89,5% del 2002.

Anche per quanto attiene la pulizia dei treni si è registrato un lieve miglioramento, nonostante le difficoltà avute nei primi mesi del 2002 a seguito del ritardo nella possibilità di applicare i nuovi contratti di pulizia e delle forti proteste del personale delle ditte appaltatrici, grazie al nuovo sistema di monitoraggio quotidiano del livello qualitativo delle prestazioni rese dalle ditte (ad eccezione del lotto relativo alla Sicilia, avviato a febbraio 2003); si è inoltre attivato uno specifico piano di intervento sulle carrozze IC e Notte attraverso attività di piccola manutenzione straordinaria e, in alcuni casi, di pulizia radicale (tale piano è stato accompagnato da controlli qualitativi effettuati direttamente da Dirigenti e Quadri della Divisione); è stata integrata la pulizia a bordo treno con un ulteriore servizio di pulizia toilette, su IC a lunga percorrenza, durante le soste in stazione superiori a 10 minuti ed intensificato il controllo parchi vetture, attraverso anche vigilanza privata, per ridurre l'uso dei convogli come rifugio da parte di clochard.

Nella tradizione di particolare attenzione per le esigenze di mobilità che sorgono in occasione delle principali festività o di momenti di grande aggregazione sociale, la Divisione ha inoltre organizzato, nel 2002, un totale di 859 treni straordinari trasportando circa 515.000 passeggeri, con un rilevante sforzo umano, tecnico ed organizzativo. Tra le manifestazioni, grande importanza hanno avuto la Santificazione di Padre Pio, la Santificazione di Josè Maria Escrivà de Balaguer e numerose manifestazioni sindacali e sociali. Particolare rilievo, poi, va dato allo speciale sforzo che la Divisione sta conducendo per compendiare gli obiettivi di servizio sociale con quelli, pre-

visti, di economicità e redditività del proprio business, elementi molto critici per questo tipo di servizi.

È da segnalare, infine, che per la riqualificazione del prodotto Notte si è intervenuti sul piano della sicurezza estendendo il servizio di vigilanza Polfer da 30 a 45 treni considerati a rischio, dotando il personale di bordo di telefono cellulare e istituendo un servizio di assistenza a bordo da parte di società di vigilanza esterne.

La Divisione Trasporto Regionale nel corso del 2002 ha proseguito l'opera di miglioramento del servizio offerto alla clientela, curando particolarmente i rapporti in termini di comunicazione, di puntualità, di sistemi di biglietta-zione, decoro e pulizia dei treni.

Relativamente alla pulizia e confort dei treni è proseguita la politica di miglioramento delle condizioni di confort percepite dalla clientela della Divisione. In particolare, sono stati immessi nuovi materiali (treni ad alta frequentazione) e sono proseguiti gli interventi di riqualificazione e rifacimento degli arredi interni delle carrozze e di installazione degli impianti di climatizzazione.

Nell'ambito della pulizia, con l'attuazione del nuovo sistema di controllo delle prestazioni rese, diverso dalle semplici autocertificazioni rilasciate nel 2001 dalle ditte appaltatrici, è stato possibile constatare un miglioramento della qualità ambientale dei treni, pur se non ancora in linea con le attese della clientela. Infatti, l'addestramento del personale addetto al controllo dei servizi di pulizia ha consentito l'aumento delle contestazioni e, conseguentemente, delle penalità inflitte agli appaltatori.

Le pulizie esterne dei treni sono risultate in linea con gli obiettivi della Carta dei Servizi nazionale, mentre non sono ancora stati raggiunti gli obiettivi riguardanti il condizionamento dei treni, anche perché ancora in corso.

Per quanto riguarda il fattore puntualità i buoni risultati ottenuti nel corso del 2001 vengono confermati anche dall'andamento dell'anno 2002. Infatti, la percentuale di puntualità dei treni della Divisione, in costante crescita dal 1999, risulta pari al 90% (89% nel corso del 2001) per ritardi contenuti entro i primi cinque minuti, mentre risulta pari al 97%, come nel 2001, qualora il termine di confronto siano i primi quindici minuti di ritardo: quindi risultano ampiamente raggiunti gli obiettivi fissati dalla Carta dei Servizi nazionale rispettivamente dell'86% e del 96%. Tale risultato ha permesso alla Divisione di aumentare l'obiettivo fissato per l'anno 2003 in termini di percentuale di puntualità di arrivi entro 5 minuti, riportandolo dall'86% del 2002 all'88%. Per la categoria dei treni interregionali, l'obiettivo del 91% dei treni in arrivo con un ritardo massimo di quindici minuti, è stato superato, essendo stato raggiunto il 92%.

Nell'ottica sempre di migliorare il servizio offerto alla clientela, la Divisione ha proseguito la costante modulazione della diffusione dei punti vendita nel territorio. Al 31 dicembre 2002, le biglietterie operanti gestite direttamente dalla Divisione sono 359 (rispetto alle 366 esistenti al 31/12/2001). A tale canale di distribuzione devono aggiungersi i punti vendita gestiti da terzi quali cooperative giovanili, associazioni pro-loco, ecc..

Al 31 dicembre 2002, risultano convenzionati 3.450 punti vendita esterni (3.435 nel 2001) ed inoltre sono operanti:

- 636 macchine emettitrici di biglietti self-service, già installate nel 2001 presso le stazioni impresenziate e per le quali, nel corso dell'anno 2003, verrà attivata la vendita con carte di credito e bancomat;

TRENITALIA S.p.A.

- 250 emettitrici da banco ETF2000, la cui rete di vendita è destinata a crescere dato che sono in corso di stipula ulteriori contratti con categorie di distributori e singoli rivenditori.

Per quanto riguarda le stazioni impresenziate, di cui si è appena accennato, sono state completate installazioni di monitor presso l'80% di esse, rispetto all'obiettivo del 71% fissato dalla Carta dei Servizi.

Si segnala infine, che le biglietterie della società con la consegna, come da programma, dei quantitativi di euro necessari per la corresponsione dei resti nei primi giorni di circolazione della nuova moneta europea, hanno brillantemente superato i problemi connessi alla circolazione della stessa. Anche l'adeguamento delle macchine self-service per l'emissione di biglietti con prezzi in Euro, è stato tempestivamente e positivamente attuato.

La Divisione Cargo, coerentemente con le linee tracciate dal Master Plan per la Qualità di Trenitalia, ha operato lungo le linee previste dal "Programma qualità Cargo 2002-2004", articolato nei seguenti progetti:

- certificazione progressiva UNI EN ISO 9001:2000 della Divisione;
- creazione del sito Internet dedicato ai clienti;
- Carta dei Servizi Cargo;
- costituzione di un sistema di monitoraggio della Qualità;
- iniziative e progetti di miglioramento per la diffusione della cultura della Qualità, la sensibilizzazione del personale e il progetto "Innovare per Migliorare".

Con riferimento alla certificazione ISO 9000, progetto da considerare prioritario nell'ambito della gestione della qualità in Divisione Cargo, le più significative attività svolte sono state relative alla elaborazione del modello di sviluppo del "Sistema di Gestione per la Qualità", coerente con lo standard internazionale della serie ISO 9000:2000 per pervenire alla progressiva certificazione. In data 19 dicembre 2002 l'Organismo di certificazione internazionale SGS ha emesso la certificazione UNI EN ISO 9001:2000 del Sistema Gestione per la Qualità della Divisione Cargo relativamente ai "processi di vendita" afferenti alle strutture di Business della Divisione. Durante il 2002 è stato anche individuato il trasporto delle merci pericolose quale ambito da sottoporre a titolo sperimentale al processo di qualità. Per addivenire alla certificazione di detto processo, considerando che è necessaria la rilettura di tutte le procedure operative, alla luce di un quadro normativo di settore, nazionale e internazionale, in significativa evoluzione, è stato avviato il percorso per l'implementazione della norma internazionale ISO 9000:2001, integrato con la norma ISO 14001 per la gestione ambientale e lo standard OHSAS 18001 per la salute e la sicurezza del lavoro.

Riguardo al nuovo sito Internet della Divisione si segnala che esso risponde all'esigenza fondamentale di essere ancora più vicini alla clientela, mettendo a disposizione uno strumento tale da facilitare e velocizzare la diffusione e lo scambio delle informazioni.

Il sito (www.cargo.trenitalia.it) si articola in due sezioni distinte:

- una di accesso libero, con contenuto prettamente informativo e di comunicazione (quali ad esempio notizie dettagliate su impianti, tipologie di carri, contatti commerciali, ecc.);
- l'altra, con accesso tramite password, riservata ai clienti titolari di un contratto di trasporto, che contiene informazioni di esclusivo interesse dei sin-

goli clienti e funzionalità operative connesse al processo di trasporto (quali ad esempio il monitoraggio dei carri, la compilazione elettronica delle lettere di vettura, l'archivio delle lettere di vettura con carri associati e monitoraggio integrato, la richiesta carri on line, ecc.).

Gli obiettivi del sito Internet Cargo sono quindi:

- promuovere il trasporto ferroviario delle merci con una comunicazione più efficace e tempestiva;
- rafforzare il rapporto con i clienti attraverso l'erogazione di servizi a valore aggiunto complementari al trasporto;
- assumere un linguaggio comune e condiviso che favorisca lo scambio dei dati e delle informazioni all'interno della catena costituita dalla rete degli attori interessati al trasporto merci;
- condividere con i clienti uno strumento informativo che favorisca l'allineamento dei processi e generi reciproche efficienze.

L'orientamento al Cliente

La società ha proseguito nel suo impegno per aumentare la credibilità nei confronti di tutti i suoi interlocutori, puntando quindi sul miglioramento della propria immagine verso il sistema dei clienti, attraverso una costante attenzione ai parametri indicati dalla Carta dei Servizi 2002 ed agli obiettivi quali-quantitativi definiti e, in generale, attraverso un'offerta di servizi sempre più vicina alle esigenze del pubblico.

Infatti, un elevato livello della qualità dei servizi offerti, nonché una specializzazione e una personalizzazione degli stessi, rappresenta la leva fondamentale per attrarre nuova clientela ed aumentare il mercato del sistema "treno", sia nel settore passeggeri sia in quello merci.

Per il raggiungimento degli obiettivi suddetti la società si è dotata di metodologie di verifica e misurazione della "customer satisfaction" al fine di monitorare la gestione e di intervenire sia per l'eliminazione di inefficienze e disservizi, sia per acquisire suggerimenti migliorativi della clientela.

Nel seguito vengono evidenziati gli interventi più significativi posti in essere dalle singole Divisioni nel corso del 2002.

La Divisione Passeggeri, in tale ambito, ha svolto importanti azioni quali l'attivazione di un Call Center Unico Nazionale (n. 892021) che sostituisce i vecchi numeri di FS-informa e della Biglietteria telefonica permettendo di accedere ai servizi Informazioni, Prenotazione e Vendita e Prenotazioni IC Card. Il nuovo numero consente al cliente di passare dal servizio Informazioni al servizio Prenotazione e Vendita in qualsiasi momento della telefonata. Le vendite effettuate tramite questo canale sono notevolmente aumentate grazie alla possibilità di ritirare i biglietti presso i Self-Service di stazione. Altra iniziativa di rilievo, sempre nell'ambito della comunicazione, è stata, in occasione del nuovo orario, la predisposizione, nelle maggiori stazioni, di appositi desk informativi per presentare le principali novità introdotte.

Tra le iniziative di fidelizzazione del cliente ricordiamo il programma "Formula treno" rivolto ai soci Club Eurostar e ai possessori di un prodotto nominativo, il "Programma in treno" rivolto alle aziende ed, infine, il programma "Intercity Card" (valido anche per tutto il 2003) che permette,

TRENITALIA S.p.A.

acquistando biglietti IC, di accumulare punti che consentono di vincere viaggi in treno ed altri benefit appositamente scelti con i partner della Divisione.

Per quanto riguarda il settore offerte commerciali, è opportuno citare la campagna promozionale di maggior successo "I sabato di Trenitalia" che, inizialmente prevista per incrementare l'utilizzo dei treni IC (a soli 10 euro) in un giorno considerato di bassa frequentazione, è poi stata estesa ad altre tipologie di treno.

Dalle indagini di Customer Satisfaction effettuate a luglio 2002 dall'istituto Doxa S.p.A., è emerso un buon recupero sull'anno precedente; se fattori critici appaiono ancora la Pulizia a bordo treno (50,9% dei soddisfatti) e la Puntualità (57,7% dei soddisfatti), fattori che contribuiscono per oltre il 35% alla definizione del giudizio complessivo, quest'ultimo è risultato positivo attestandosi al 68,3% dei soddisfatti; in particolare si evidenzia che la "permanenza a bordo treno", fase sulla quale l'azione della Divisione può direttamente incidere per migliorare il servizio offerto alla clientela, ha registrato un giudizio positivo del 69,1%.

La Divisione Trasporto Regionale ha pubblicato nel 2002 la prima edizione delle 21 Carte dei Servizi Regionali/Provinciali che, oltre a ribadire gli impegni assunti a livello nazionale con la Carta dei Servizi di Trenitalia, ha formalizzato gli specifici impegni presi dalla Divisione per ogni realtà territoriale sia in tema di qualità del servizio erogato che in tema di comunicazione.

La Divisione ha registrato un ulteriore miglioramento dell'efficienza del sistema di gestione dei reclami che, attraverso nuovi canali di dialogo (nuovi recapiti telefonici pubblicati sulle Carte dei Servizi Regionali/Provinciali ecc.) con la clientela rispetto a quelli già sviluppati nel 2001 (istituzione di nuovi sportelli, incontri con associazioni rappresentative dei clienti, rivista "Amico treno" e sito internet della Divisione) ha permesso un miglioramento sia nella gestione qualitativa del singolo reclamo (presa visione dei suggerimenti della clientela), sia nella gestione quantitativa (conseguente evasione dei reclami con tempi medi di risposta contenuti entro i limiti stabiliti dalla Carta dei Servizi).

Nel quadro del miglioramento della qualità del servizio offerto, ed in particolare con riferimento alla comunicazione con la clientela, il personale di scorta, già munito nel corso del 2001 di telefono cellulare, è stato dotato di un manuale operativo, sottoforma di schede di facile consultazione, per agevolarne il servizio a bordo treno. È in via di sviluppo un progetto per dotare il personale di scorta di terminali mobili palmari che consentiranno di semplificarne i compiti rendendo più rapido il servizio. Al personale in parola sono stati dedicati, inoltre, appositi corsi di istruzione professionale per agevolarlo nel rapporto con il cliente.

Nel mese di luglio si è avuto un primo riscontro sul nuovo corso intrapreso dalla Divisione. Infatti, a livello territoriale è stata effettuata una indagine su un campione complessivo di 8.483 soggetti, volta a registrare il grado di soddisfazione del viaggio nel suo complesso (cosiddetta fase "door to door"), relativa anche alla preparazione del viaggio, all'afflusso/deflusso in stazione e alla permanenza sul treno.

Il risultato di tale indagine, nonostante i giudizi non ancora pienamente rispon-

denti agli obiettivi definiti relativi alla pulizia (47,1% di soddisfazione) e alla climatizzazione (44,8% di soddisfatti anche perché il programmato rinnovo della climatizzazione del parco rotabili è ancora in corso di ultimazione), è stato complessivamente positivo (73,3% di soddisfatti); in particolare, anche in questo caso, la "permanenza a bordo treno", fase sulla quale l'azione della Divisione può direttamente incidere per migliorare il servizio offerto alla clientela, ha registrato uno dei migliori indici di soddisfazione (71,6%).

Per quanto attiene la Divisione Cargo, si segnala che nel corso del 2002 è proseguito il processo di verifica della "Customer Satisfaction", già avviato nel 2001, basato su un'indagine diretta, per un vasto campione di clienti della Divisione, per poter disporre di una visione quanto più completa possibile sul grado di soddisfazione del servizio fornito. La Divisione ha, inoltre, avviato una partnership strutturata (e metodologicamente avanzata) fra la struttura Qualità e la Direzione Mercati, al fine di condividere il sistema di misurazione della Customer Satisfaction in modo da poter utilizzare i relativi risultati delle misurazioni semestrali anche per alimentare i processi di miglioramento continuo sia dei livelli di performance divisionali, sia della soddisfazione della clientela. Durante l'esercizio 2002 è stato messo a punto il documento della Carta di Servizi Cargo 2003 che esprime un primo modello di rappresentazione delle caratteristiche del servizio offerto attraverso i principali cinque fattori della Qualità (puntualità dei treni, affidabilità, sicurezza del trasporto, flessibilità, informazioni e rapporti con la clientela) ed il giudizio complessivo della clientela.

Un'altra area di intervento ha riguardato la gestione dei reclami ed in tale ambito si segnala che la Divisione ha messo a punto una procedura per la "gestione dei reclami" coerente con il Sistema di Gestione per la Qualità ISO 9000:2000 mirata sia ad una migliore conoscenza delle esigenze della clientela, sia alla individuazione delle cause che generano i disservizi.

Da ultimo, nell'ambito delle attività svolte dall'UTMR, nell'ottica di creare un valido sistema di gestione delle emergenze sulle linee e, conseguentemente, al fine di ridurre al minimo le ripercussioni in termini di disservizio alla propria clientela in caso di avarie al sistema ferroviario, la società ha provveduto a realizzare un sistema di soccorso che si avvale di un insieme di mezzi su rotaia appositamente attrezzati e distribuiti sulla rete nazionale che sono sempre disponibili all'intervento su chiamata nell'arco delle 24 ore con personale appositamente formato alle operazioni di recupero e soccorso sul materiale rotabile.

I mezzi speciali impiegati, definiti appunto "mezzi di soccorso", si riferiscono:

- a carri soccorso circolanti esclusivamente su rotaia, corredati delle attrezzature necessarie (secondo la tipologia del materiale circolante sulle linee), atti per il recupero di materiale rotabile occasionalmente accidentato. Ne sono in servizio 42 assegnati agli impianti di manutenzione corrente del materiale rotabile e distribuiti sull'intero territorio nazionale. Ad ognuno di essi è assegnata una zona di competenza;
- a un treno gru circolante esclusivamente su rotaia con portata di sollevamento di 125 tonnellate in dotazione all'impianto di manutenzione rotabili di Firenze con competenza intera rete.

Gli investimenti previsti nell'arco di piano su tale area ammontano a circa 6 milioni di euro; nell'anno 2002 ne sono stati spesi circa 2.

TRENITALIA S.p.A.

La Sicurezza

Nel corso del 2002 la società, considerando la sicurezza intesa in termini di salvaguardia dell'incolumità e della salute degli operatori, del pubblico e dei viaggiatori nonché di limitazione dei danni alle cose e all'ambiente, il fondamento e il vincolo irrinunciabile allo svolgimento di tutte le sue attività, si è adoperata per migliorare i livelli di sicurezza raggiunti in tutti i propri settori di attività attraverso l'attuazione continua di provvedimenti che investono l'organizzazione interna, il personale e il materiale rotabile.

La pubblicazione annuale del Piano della Sicurezza, in cui sono illustrati gli interventi da realizzare ogni anno per raggiungere gli obiettivi di sicurezza previsti per il Gruppo FS, è stato, con riferimento al 2002, uno degli elementi che hanno consolidato il suddetto impegno.

Il Piano suddetto è suddiviso nei settori Esercizio, Lavoro e Ambiente. Nel seguito si evidenziano i principali provvedimenti previsti nel settore Esercizio e Ambiente, mentre per quanto riguarda il settore Lavoro si fa rinvio al paragrafo "Risorse umane" della presente Relazione.

Sicurezza dell'Esercizio

Nel settore Esercizio per un efficace presidio della sicurezza in tutte le attività, la società ha:

- in corso di perfezionamento un Sistema di Gestione della Sicurezza che, oltre a consentirle di mantenere il Certificato di Sicurezza previsto per ogni Impresa Ferroviaria, permetterà, attraverso una revisione di tutti i processi aziendali aventi ripercussioni sulla sicurezza, di individuare i pericoli, di valutare e classificare i relativi rischi e di predisporre metodologie di minimizzazione degli stessi;
- predisposto per i settori manovra, condotta, verifica, manutenzione e scorta treni, specifici protocolli di audit che hanno consentito di effettuare interventi diffusi negli Impianti delle Divisioni per assicurare che l'organizzazione, le attività ed i controlli realizzati al proprio interno garantiscano un efficace presidio della sicurezza; effettuato, inoltre, la riorganizzazione delle attività di ispezione e di vigilanza nei settori aventi ripercussione con la sicurezza;
- realizzato interventi per prevenire il rischio di caduta dal treno di passeggeri che tentano la salita o la discesa dalle carrozze a convoglio in movimento;
- effettuato una specifica formazione al personale di macchina in materia di trasporto merci pericolose;
- reso operativo, quale strumento proattivo per la riduzione del fenomeno degli SPAD (supero segnali disposti a via impedita), un Manuale per l'analisi sistematica di tutti gli eventuali casi.

Infine, nel campo degli investimenti, anche per il 2002 sono stati previsti ingenti fondi per migliorare il livello di sicurezza dei mezzi attraverso l'introduzione di nuove tecnologie in grado di utilizzare i sistemi di controllo della circolazione predisposti dal Gestore dell'Infrastruttura su alcuni tratti di linea, l'acquisto di tecnologie che innalzano il livello attuale di affidabilità della manutenzione periodica sui rotabili in circolazione, l'acquisto di nuovo materiale rotabile e di impianti per la sua manutenzione.

Tutela dell'Ambiente

Per promuovere il treno come mezzo "ecologico" e rispettoso dell'ambiente, Trenitalia ha intrapreso e portato avanti nel 2002 numerose iniziative sia a livello di innovazione tecnologica che di comunicazione. Tra queste, rivestono particolare importanza le seguenti:

- il "Rapporto Ambientale": nel luglio 2002 Trenitalia ha pubblicato e distribuito il suo Primo Rapporto Ambientale. Questo documento contiene l'enunciazione delle Politiche e degli Obiettivi ambientali, definisce il Codice di Comportamento che l'azienda ha adottato per perseguire il raggiungimento degli obiettivi stessi e fornisce molti dati e informazioni specifiche riguardanti i diversi aspetti ambientali legati al trasporto su ferro. Il rapporto è stato reso disponibile sul sito internet www.trenitalia.com;
- la "Certificazione": da novembre 2001 e per tutto il 2002, è stato portato avanti un processo di implementazione dei sistemi di Gestione Ambiente/Sicurezza del Lavoro secondo gli schemi internazionali ISO 14001 e OHSAS 18001. In alcuni impianti produttivi (come Venezia, Palermo, Siena, Reggio Calabria, Roma Termini e Torino) questi Sistemi di Gestione sono già avviati e presto si provvederà alla loro certificazione, in altri (Milano Fiorenza, Verona, Sistema Treno Eurostar ETR 500 e Sistema Treno Merci) l'implementazione verrà completata a breve;
- l'"adozione del Gecam": Trenitalia ha avviato nel 2002 la sperimentazione di questo carburante, più conosciuto col nome di "gasolio bianco", a basso impatto ambientale, sulle linee non elettrificate di Toscana, Marche e Sardegna, che consentirà una forte riduzione delle emissioni inquinanti in atmosfera ed in particolare della produzione delle polveri fini;
- "Energie rinnovabili": Trenitalia, nell'ambito del programma europeo LIFE III, ha elaborato un progetto innovativo per l'installazione di pannelli fotovoltaici a bordo treno. Questa nuova tecnologia garantirà una riduzione del consumo di energia elettrica prelevata in rete ed un aumento della durata media di vita degli accumulatori stimato intorno al 20%;
- "Linee guida Ambientali": tali linee guida per il materiale rotabile, redatte e presentate in collaborazione con le principali aziende costruttrici di materiale rotabile nell'ambito dell'AICQ (Associazione Italiana per la Qualità), saranno un punto di riferimento per l'acquisto di nuovi mezzi, indicando degli standard di progettazione relativi ai principali aspetti ambientali legati alla costruzione ed al funzionamento del materiale rotabile;
- "Elettromagnetismo": Trenitalia ha recentemente pubblicato un approfondito studio sui livelli di esposizione ai campi magnetici a bordo dei rotabili ferroviari per le frequenze comprese tra 5Hz e 10 kHz e sulle tecniche di misurazione specifiche per il materiale rotabile (studio recepito dalle Linee Guida Ambientali dell'AICQ). Questa indagine, ad oggi, risulta essere lo studio in materia di elettromagnetismo ferroviario più approfondito svolto in Europa;
- "Trenoverde" frutto di una collaborazione fra Trenitalia e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI) con Legambiente, l'allestimento del Trenoverde è ormai giunto, con il 2002, alla quattordicesima edizione. Attraverso questo speciale treno, migliaia di bambini e di adulti hanno potuto avvicinarsi

ai grandi temi dell'ambiente e conoscere in tempo reale i dati sull'inquinamento acustico ed atmosferico rilevati, nelle varie città, dalle centraline mobili fornite dall'Istituto Sperimentale di RFI;

- "Conferenza di Roma": Trenitalia ha collaborato all'organizzazione e gestione a Roma della settima conferenza dei coordinatori ambientali UIC "Keeping track of sustainability" cui hanno partecipato i massimi esperti in campo ambientale delle principali compagnie ferroviarie mondiali e delle principali istituzioni nazionali ed internazionali;
- "Registro di carico e scarico informatizzato dei rifiuti (produzione e trasporto)": è stato avviato, in collaborazione con FS Holding, un progetto di sperimentazione - presso 15 unità locali pilota - per la gestione informatizzata degli adempimenti connessi alla tenuta dei Registri di carico/scarico dei rifiuti prodotti e alla compilazione dei formulari di accompagnamento e del MUD (Modello Unico di Dichiarazione Ambientale) nei siti produttivi di Trenitalia al fine di assicurare un più agile ed univoco adempimento della normativa e soprattutto di ottenere una visione esaustiva e dettagliata del flusso dei rifiuti industriali prodotti. Per il trasporto rifiuti è stata avviata la sperimentazione di una nuova procedura informatizzata di acquisizione dati relativa all'intera attività della Divisione Cargo che consente, in automatico, la gestione dei rifiuti attraverso un unico registro e un unico adempimento MUD;
- "Bilancio ambientale e gestione informatica dei dati": è stato predisposto ed attivato un apposito sistema informativo che consente di ricevere e consultare in tempo reale tutta la documentazione di audit e dei sistemi di gestione. È stato, inoltre, progettato ed implementato, presso degli impianti pilota, un sistema informativo ambientale (S.I.A.) in grado di raccogliere e gestire tutti i dati ambientali utili alla creazione di un bilancio ambientale di sito e a quella di un bilancio ambientale societario.

IL QUADRO MACROECONOMICO DI RIFERIMENTO

Per l'intera economia mondiale lo scenario macroeconomico risulta caratterizzato da una fase recessiva che non accenna a diminuire; i segnali di ripresa congiunturale sono tuttora deboli, così come la ripresa dell'attività produttiva; le tradizionali economie occidentali, anche per l'esercizio 2003, è previsto marcino a velocità ridotta e sulle previsioni per l'anno in corso pesano in misura rilevante le incognite che dominano il quadro mondiale (guerra in Iraq, minacce di terrorismo, crisi venezuelana). Formulare proiezioni in questo frangente è un esercizio ad elevata aleatorietà, che richiede la difficile stima in merito agli sviluppi di variabili politico-militari estremamente incerte, soprattutto con riguardo alla durata e all'estensione geografica della guerra.

Nel corso del 2002 l'indice della produzione industriale è calato del 2,1% rispetto al 2001. Tale risultato negativo ha risentito del brusco rallentamento della produzione del primo semestre del 2002 che ha influenzato il dato finale, in quanto la timida ripresa della seconda parte dell'anno non è stata sufficiente a ridare lo slancio sperato.

Il PIL dei paesi aderenti all'UEM, riflettendo una domanda interna notevolmente contenuta, è cresciuto in media d'anno dello 0,7%, valore pari alla metà del tasso di sviluppo realizzato nel 2001.
Le incertezze del quadro congiunturale internazionale, caratterizzato da una limitata crescita dell'attività economica nell'anno 2002 e dal persistere di timori sulle prospettive future, si sono riflesse anche sull'Italia che ha registrato una crescita meno favorevole del previsto, nonostante gli interventi statali di sostegno all'economia, quali gli incentivi agli investimenti ed all'occupazione, le agevolazioni fiscali per il settore auto ecc. Infatti si è registrato un tasso di incremento del PIL nell'anno 2002 dello 0.4% rispetto all'1,8% del 2001.
Nel 2002 le esportazioni italiane, penalizzate dalla dinamica della domanda dei settori nei quali sono presenti e dalla perdita di competitività dovuta anche ai negativi differenziali di inflazione rispetto agli altri paesi europei, segnano il passo facendo registrare un limitato aumento dello 0,5% rispetto all'anno precedente; per contro le importazioni evidenziano una dinamica più sostenuta con un aumento del 2,5% rispetto al 2001.
Nel corso del 2002 ha ripreso a crescere, più che altrove, l'inflazione, segnando in media d'anno un aumento del 2,5%, portando il differenziale con l'area euro a 4 decimi di punto. L'aumento dell'inflazione è legato all'effetto del "change-over" dovuto all'introduzione della moneta unica europea, all'ascesa dei prezzi dei prodotti petroliferi, quest'ultima appesantita nei primi mesi del 2003 dal nuovo conflitto nel Golfo Arabo, e soprattutto all'accentuata flessione della produttività, che ha determinato un aumento del costo del lavoro per unità di prodotto(+5,2%) superiore a quello delle altre economie di Eurolandia.
Nonostante il rallentamento dell'attività economica, i dati 2002 confermano la tendenza alla progressiva riduzione del tasso di disoccupazione, che scende al 9% (9,5% nel 2001).
Le incognite del quadro mondiale sopra citate condizionano i tempi di ripresa economica internazionale al pari di quella italiana, infatti secondo le previsioni ISAE 2002-2004, una graduale ripresa dell'attività economica si dovrebbe avere nella seconda metà del 2003 e nel corso del 2004. Il PIL dovrebbe infatti aumentare dell'1,5% nel 2003 (0,4% nel 2002) e del 2,5% nel 2004, tornando in linea con la dinamica della zona Euro. Sulla nostra economia dovrà influire il miglioramento della domanda interna, tanto sul fronte dei consumi che sul fronte degli investimenti.
Positivo anche il rallentamento dell'inflazione che dovrebbe attestarsi al 2,2% (2,5% nel 2002) e al 2% nel 2004.
Relativamente al mercato del lavoro si prevede il proseguimento dell'aumento dell'occupazione nell'arco del biennio, con la conseguente progressiva riduzione del tasso di disoccupazione fino all'8,7% nel 2004.

IL SETTORE ED IL MERCATO EUROPEO E NAZIONALE

Il settore dei trasporti, nelle diverse modalità che lo compongono, evidenzia nel 2002 andamenti e tendenze contrapposte.

TRENITALIA S.p.A.

Il settore merci, la cui domanda è strettamente legata all'andamento produttivo dell'economia, presenta, per il secondo anno consecutivo, una contrazione del trasporto stradale, a cui si contrappone un aumento del trasporto sia marittimo (+2,5%), in seguito anche alla ritrovata centralità del Mediterraneo nei flussi intercontinentali, che aereo (+ 2,4%), grazie al recupero registrato nella seconda parte dell'anno.

In particolare il settore dell'autotrasporto merci dei vettori nazionali, dopo diversi anni di espansione, nel 2002 accusa una flessione rispetto al 2001 del 3,1% nel numero dei viaggi.

Il settore viaggiatori, al contrario, ha continuato ad espandersi nel 2002 in quasi tutte le modalità, anche se con un ritmo più contenuto rispetto agli anni precedenti.

Il traffico viaggiatori del settore autostradale ha registrato un aumento delle percorrenze dei veicoli km leggeri del 2,4% rispetto al 2001. Le nuove immatricolazioni di autovetture hanno subito un calo del 5,9% rispetto all'anno precedente; è da sottolineare che detto calo scaturisce da un forte decremento registrato nel primo semestre (13,4%) rispetto all'analogo periodo del 2001, in parte compensato da una forte ripresa nel secondo semestre (+4,8% rispetto al 2001), grazie agli interventi governativi in tema di agevolazioni e agli sconti aggiuntivi lanciati dalle case produttrici.

Il traffico aeroportuale mostra una ripresa nel 2002 concentrata nella seconda parte dell'anno. Il totale dei passeggeri transitati negli aeroporti italiani è risalito oltre i 91,5 milioni, facendo registrare un incremento dell'1,7% sul 2001, grazie soprattutto al buon andamento degli scali minori e al forte recupero (+3,6%) del traffico nazionale, confermando così la tendenza che il trasporto aereo sta evolvendo da servizio di élite a servizio di massa, utilizzato anche per spostamenti ricorrenti a breve raggio.

Il traffico viaggiatori del settore marittimo sembra invece discostarsi da questo trend, infatti dovrebbe, sulla base dei dati al momento disponibili, chiudere l'anno 2002 con una lieve flessione pari allo 0,8%, nonostante un inizio d'anno positivo.

Anche la domanda di trasporto ferroviario, sia in ambito nazionale che europeo, nel 2002 è stata caratterizzata da un generale rallentamento nei volumi del trasporto merci e da una lieve crescita del traffico del comparto viaggiatori. Tuttavia all'interno dei singoli paesi i risultati delle imprese ferroviarie si presentano abbastanza diversi tra loro.

Nel comparto viaggiatori, infatti, i viaggiatori-km trasportati evidenziano una crescita della Francia (SNCF +2,8%), della Spagna (RENFE +1,5%) ed una sostanziale tenuta nel nostro paese (Trenitalia +0,03%), mentre le ferrovie tedesche accusano una netta flessione (DBAG -6,3%); nel comparto merci, invece, in relazione alla negativa congiuntura internazionale, come sopra detto, il 2002, così come era già avvenuto per il 2001, chiude con una flessione generalizzata delle tonnellate km trasportate.Tale andamento, letto come confronto sui due anni, evidenzia infatti un -9,4% di Trenitalia rispetto ad un -9,6% di SNCF e ad un -5,7% di DBAG.

Come già evidenziato nella relazione al bilancio 2001 il mercato ferroviario europeo, a seguito del processo di liberalizzazione, ha iniziato una fase di profonda trasformazione che porterà al progressivo arricchimento dell'of-

ferta di alcuni servizi/prodotti e ad una crescita conseguente della domanda che aprirà nuove opportunità di business.
Al fine di poter mantenere la competitività in un mercato liberalizzato nel settore ferroviario come già avvenuto in altri settori industriali, si stanno sviluppando processi di ristrutturazione, alleanze e fusioni fra i diversi operatori.
In tale scenario si colloca lo sviluppo dei rapporti di cooperazione di Trenitalia con le altre Imprese Ferroviarie europee, soprattutto nell'ambito del trasporto merci, finalizzate al rafforzamento del traffico internazionale. Ne sono un esempio, nel corso del 2002, la Brenner Rail Cargo Alliance (BRC), costituita con le ferrovie austriache (OBB - Osterreichische Bundesbahnen) e le ferrovie tedesche (DB - Deutsche Bahn), con l'obiettivo principale di incrementare il traffico ferroviario sul valico del Brennero; la cooperazione con le ferrovie Slovene e con quelle Ungheresi denominata "progetto corridoio V" che ha portato alla realizzazione del centro di qualità di Villa Opicina e alla riduzione dei tempi di transito mediante lo snellimento delle procedure di attraversamento di confine. In tale ambito, si segnala, inoltre, la costituzione nei primi mesi del 2003, in partnership paritetica con la RENFE, della società "Logistica Mediterranea Cargo" avente come obiettivo la commercializzazione dei servizi ferroviari merci tra i due paesi.

L'ATTIVITÀ DI TRENITALIA

Divisione Passeggeri

La missione della Divisione Passeggeri è quella di assicurare la progettazione, lo sviluppo, la produzione, la manutenzione, la gestione e la vendita del servizio di trasporto passeggeri di media e lunga percorrenza, in coerenza con il quadro strategico ed evolutivo del Gruppo FS.
In questo ambito, la Divisione Passeggeri persegue una strategia centrata sulla soddisfazione del cliente e sulla ricerca delle migliori proposte di prodotto per orientare verso il treno le richieste di mobilità del mercato. Le azioni sono indirizzate alla creazione di valore coerentemente con le direttive strategiche di Gruppo e con gli obiettivi del Piano d'Impresa.
Nel 2002 la Divisione si è impegnata in un ulteriore affinamento e miglioramento dell'offerta e, soprattutto, in uno sforzo continuo per l'incremento della qualità percepita dal cliente. Sono, inoltre, proseguite le iniziative per lo sviluppo degli standard di sicurezza del servizio offerto.
Particolare attenzione è stata posta nell'utilizzo della leva organizzativa intraprendendo iniziative di profonda riorganizzazione che hanno riguardato sia i processi di line come la manutenzione e la produzione, sia quelli di staff come gli acquisti e la logistica. In tale ottica rilevanti azioni sono state avviate per migliorare i sistemi informativi e la qualità complessiva dei processi della Divisione.
I dati consuntivi del 2002 sono pari a 1.514 milioni di Euro e risultano sostanzialmente in linea con i dati del 2001.
Il risultato va valutato alla luce sia dell'invarianza dei prezzi sia delle azio-

TRENITALIA S.p.A.

ni condotte per compensare le perturbazioni che, in forme diverse (scioperi, manifestazioni sociali, incidenti), hanno penalizzato il 2002 provocando una perdita quantificabile in 0,3 miliardi di viaggiatori-km.

L'andamento complessivo del traffico della media-lunga percorrenza va analizzato nelle sue tre componenti principali:

- il settore della media-lunga percorrenza soggetto a regolamentazione tariffaria, regolamentato con le offerte "qualità" Giorno (ES*, Intercity) e Intercity Notte;
- il settore Notte sovvenzionato (Espressi con posti a sedere, cuccette e vagoni letto);
- l'offerta internazionale (Giorno e Notte).

Nel settore regolamentato, caratterizzato da offerta di qualità (ES*, IC, ICN) il traffico è cresciuto sia come fatturato (+ 2,8% rispetto al 2001) che come viaggiatori-km (+4,2%), ciò anche a fronte di un sostanziale aumento di offerta.

In particolare, nel 2002 si è consolidata la sostituzione, avviata a giugno 2001, di 6 coppie Intercity con 6 coppie Eurostar sulla linea Adriatica. Sulla Milano-Venezia si è avuta la progressiva introduzione di 5 coppie di Eurostar che si sono aggiunte all'offerta esistente.

Nel settore Notte, i treni Espressi per la Calabria sono stati trasformati in Intercity Notte ed è proseguita la razionalizzazione dei turni dei materiali che ha consentito di dotare tutti gli Intercity Notte previsti di cuccette climatizzate.

La "lira media" nel settore regolamentato si è ridotta dell'1,4% rispetto al 2001. Da considerare, in tale dato, la crescita del volume dei viaggi notturni di qualità (ICN) introdotti in sostituzione dei prodotti notte "basic".

Nel settore Notte sovvenzionato, nel 2002 in coerenza a quanto previsto nello schema di Contratto di Servizio per il biennio 2002-2003 si determina un sostanziale ridimensionamento dell'offerta da 19,1 a 16,8 milioni di treni-km (-13,6%), dando effetti consequenziali anche sul fatturato da mercato (-16,5% rispetto al 2001).

Il segmento "basic" (posti a sedere e cuccette a 6 posti) è quello che è stato maggiormente interessato dalla riduzione di offerta sopra accennata. I treni in servizio hanno poi subito il forte attacco della concorrenza aerea. La risultante dei due fenomeni ha portato ad una diminuzione di circa il 25% dei viaggiatori-km.

Per effetto della variazione della tipologia d'offerta, i servizi notturni di maggior pregio (cuccette a 4 posti, VL) hanno invece dimostrato una buona tenuta consentendo a questo settore di registrare un aumento dell'8% della "lira media".

Per l'Internazionale, nel 2002 sono proseguite le azioni di razionalizzazione dell'offerta, che è passata da 10,5 a 9,8 milioni di treni-km, pari ad un -5,9% rispetto al 2001.

Il traffico ha avuto un andamento proporzionale all'offerta in termini di viaggiatori-km (-6,0% rispetto al 2001), mentre il fatturato è fortemente cresciuto (+4,1% rispetto al 2001).

Tale risultato è stato ottenuto grazie al perfezionamento di alcuni adeguamenti tariffari su accordi bilaterali, in particolare per il traffico verso e dalla Germania e l'Austria, e all'utilizzo diffuso di tecniche di ottimizzazione del

rendimento del prodotto per il traffico da e verso la Francia. Tali azioni hanno consentito di compensare, in termini di fatturato, i cali di traffico verificatisi per il clima di incertezza a livello internazionale, che ha caratterizzato l'ultima parte dell'anno.

Complessivamente, per quanto riguarda il traffico nell'esercizio 2002 si è registrata una flessione rispetto al 2001; in valori assoluti il numero dei viaggiatori-km, infatti, è passato dai 27,3 miliardi del 2001 ai 26,0 miliardi del 2002, con una diminuzione in termini percentuali del 4,8%. Flessione riconducibile principalmente al protrarsi della congiuntura negativa iniziata nella seconda parte del 2001 e alla maggiore concorrenza del vettore aereo nonostante la buona risposta del mercato all'aumento di qualità offerto.

Le misure commerciali e i provvedimenti normativi tariffari che hanno caratterizzato l'esercizio 2002 sono stati i seguenti:

- mancato aumento medio delle tariffe del 4,15% dal 1° gennaio 2002, a seguito di specifica richiesta del Ministrero dell'Economia e delle Finanze in considerazione della concomitante introduzione dell'euro in Italia;
- decisione, con la conversione dei prezzi in euro, di effettuare un arrotondamento per difetto ai 5 centesimi come segnale di attenzione verso la clientela;
- modifica della normativa Eurostar Italia (dal 27 gennaio 2002) riguardante la prenotazione, il cambio data/treno e la griglia delle relative trattenute;
- modifica della normativa sui rimborsi e relative trattenute con l'introduzione, per il cliente, della possibilità di optare, in alternativa al rimborso del biglietto con trattenuta del 20%, per il rilascio di un bonus di importo pari a quello del biglietto, da utilizzare per l'acquisto di un altro biglietto entro 6 mesi;
- introduzione del bonus per mancato funzionamento del sistema di climatizzazione dei treni IC per un importo pari al 30% del valore del biglietto;
- revisione degli sconti per le auto al seguito;
- abolizione del biglietto chilometrico dal 15 dicembre 2002;
- modifica della normativa comitive (dal 1° marzo 2002) con abbassamento del numero di persone necessario per ottenere lo sconto, nonché rimodulazione delle percentuali di sconto applicate in relazionc alla tipologia di treno utilizzato;
- abolizione dell'offerta Mini Gruppi e l'istituzione della nuova offerta Famiglie (dal 27 gennaio 2002);
- promozione "Intercity per tutti" e "40 euro per una notte" consistente nella possibilità, per la clientela, di effettuare viaggi a prezzi estremamente convenienti in alcuni particolari giorni del mese.

Divisione Trasporto Regionale

La missione della Divisione Trasporto Regionale è quella di assicurare la progettazione, lo sviluppo, la produzione, la gestione e la vendita del servizio di trasporto regionale e metropolitano su ferro e le sue integrazioni con quello su gomma, nonché la manutenzione dei veicoli adibiti al servizio, in coerenza con il quadro strategico evolutivo del Gruppo FS, con le esigenze sia espresse che potenziali del mercato di riferimento e con gli

TRENITALIA S.p.A.

obiettivi fissati dal Piano d'Impresa.

La Divisione si pone come protagonista di un'offerta capace di risolvere le croniche congestioni di traffico delle aree urbane, ponendosi come valida alternativa al trasporto individuale, contribuendo così a ridurre il peso dei costi ambientali, sociali, sanitari ed economici che il sistema attuale dei trasporti fa gravare in maniera indiscriminata sulla collettività.

La Divisione, articolata in 19 Direzioni regionali e 2 provinciali, è impegnata in una costante dialettica con le amministrazioni locali, per orientarsi al mercato e per gestire in maniera efficiente e remunerativa le proprie risorse. Le principali aree di intervento della Divisione si sono incentrate sul rinnovo del parco con il completamento del programma di acquisto dei Treni ad Alta Frequentazione (TAF) e delle locomotive leggere (E 464), sulla manutenzione ciclica del materiale in circolazione e sugli investimenti in nuove tecnologie per migliorare la sicurezza e la qualità del servizio.

Nel corso dell'esercizio 2002 la Divisione Trasporto Regionale ha proseguito l'opera di miglioramento del servizio offerto alla clientela, curandone particolarmente i rapporti in termini di comunicazione, di puntualità, di sistemi di bigliettazione, decoro e pulizia dei treni.

Nel 2002 i viaggiatori-km del segmento del Trasporto Regionale si sono attestati a 19.983 milioni registrando un incremento rispetto al 2001 (+2,6%). L'offerta commerciale programmata è stata di 171,1 milioni di treni-km ed è stata realizzata per complessivi 171,4 milioni.

Anche i posti-km offerti hanno registrato un lieve incremento rispetto al 2001, attestandosi a 66.804 milioni (66.122 nel 2001). Conseguentemente il load factor ha registrato variazioni impercettibili (29,6 % nel 2002, rispetto al 29,4% del 2001).

La produzione programmata si è attestata su volumi complessivi corrispondenti a quelli dello scorso esercizio, coerentemente ai volumi richiesti dalle Regioni in sede di redazione dei contratti di servizio.

Si segnala inoltre che la Divisione nell'ambito della politica tariffaria ha registrato nell'anno quanto segue:

- il mancato aumento medio delle tariffe del 4,15% dall'inizio del 2002, così come commentato per la Divisione Passeggeri, laddove applicabile ai servizi interregionali;
- nel primo semestre, nonostante nel mese di giugno siano stati rinviati i previsti aumenti delle tariffe nazionali, sono state rispettate tutte le previsioni iniziali relative agli aumenti tariffari deliberati dalle regioni Abruzzo, Emilia Romagna, Friuli Venezia Giulia, Liguria, Puglia, Umbria, Lombardia e Toscana; è stata inoltre introdotta la "tariffa weekend" in Liguria, volta a favorire il traffico per turismo;
- nel secondo semestre è stata definita la politica tariffaria nella Regione Piemonte, che è consistita sia nell'adeguamento dei prezzi, sia nell'introduzione di un nuovo sistema di bigliettazione nell'area metropolitana di Torino (cosiddetto sistema "formula"), che nell'estensione dei biglietti "integrati" a ulteriori 27 aziende di trasporto su gomma; nella Regione Sicilia sono stati adeguati i prezzi dei biglietti della tariffa integrata nella zona urbana di Palermo.

Nel corso del 2002 sono state erogate, dal Ministero dell'Economia e delle

Finanze, alle Regioni a statuto ordinario, le risorse finanziarie previste per far fronte alle funzioni in materia di trasporto pubblico locale attribuite alle medesime dall'art.9 del Dlgs. n. 422 del 1997.
Le Regioni a statuto ordinario, ad eccezione del Piemonte e della Calabria, hanno provveduto a stipulare con Trenitalia il contratto di servizio per il biennio 2002/2003. Si precisa che entrambe le Regioni che non hanno ancora firmato l'accordo, hanno comunque provveduto a regolare finanziariamente le prestazioni ricevute nel corso dell'esercizio in commento. I due contratti, ancorché non formalmente stipulati, sono stati approvati sia dalle rispettive Giunte Regionali che dal Consiglio di Amministrazione di Trenitalia.
Tali risorse risultano equivalenti a quelle deliberate per l'esercizio 2001 in quanto le Regioni, in sede di redazione dei contratti di servizio per il biennio 2002 - 2003, hanno richiesto, come già sopra menzionato, la stessa produzione dell'anno precedente, compresa quella regolata dai contratti di servizio aggiuntivi dedicati a servizi specifici.

Divisione Cargo

La missione della Divisione Cargo è quella di assicurare la progettazione, lo sviluppo, la produzione, la gestione e la vendita di servizi di trasporto e logistica per le merci, nonché la manutenzione dei veicoli adibiti al servizio, in coerenza con il quadro strategico ed evolutivo del Gruppo FS, con le esigenze del mercato di riferimento e con gli obiettivi fissati nel Piano d'Impresa, ispirati agli indirizzi della Comunità Europea.
Nel corso del 2002, la Divisione ha consolidato la nuova organizzazione interna realizzata nel 2001, abbandonando definitivamente il modello basato sul presidio sia commerciale che produttivo per Aree Territoriali e rendendo operativo il modello incentrato, per la parte commerciale, su Business Unit merceologiche e di tipologia di trasporto e, per la parte produttiva, basato sulla verticalizzazione organizzativa.
Questo al fine di ottenere il miglioramento del presidio del mercato, una focalizzazione sulla redditività di ciascun settore merceologico, con un focus sulle diverse e specifiche necessità dei singoli settori e un miglior coordinamento con il sistema produttivo.
La Divisione Cargo ha, quindi, operato nel 2002 attraverso tre Direzioni:

- la Direzione Mercati, all'interno della quale operano diverse Business Unit e che ha come obiettivo l'ottimizzazione della redditività del portafoglio di business attraverso adeguate politiche di marketing e commercializzazione, l'incremento quantitativo dell'offerta, l'individuazione di soluzioni tecniche e contrattuali idonee a generare valore per il cliente e l'impresa;
- la Direzione Operativa, con l'obiettivo di assicurare, in coerenza con gli indirizzi strategici e con gli obiettivi commerciali della Divisione, il presidio dei processi operativi, finalizzato alla efficienza e qualità del servizio;
- la Direzione Tecnica, con l'obiettivo di assicurare il presidio sullo sviluppo tecnico e sulla pianificazione e controllo degli investimenti, finalizzato all'ottimizzazione dei costi e dei processi produttivi divisionali.

Più in particolare, all'interno della Direzione Mercati, operano la Business Unit Combinato, che ha come riferimento il segmento degli operatori logi-

stici ed intermediari (marittimi e terrestri), la Business Unit Internazionale, che ha la responsabilità del traffico internazionale effettuato con vagoni tradizionali, la Business Unit Siderurgia, la Business Unit Chimica, la Business Unit Pubblica Amministrazione e Auto per i settori specifici e la Business Unit Altri Mercati, che ha come riferimento il segmento dei mercati diversi, quali il materiale da costruzione, le piastrelle, l'argilla, il legno, la carta, i minerali, l'agroalimentare e la grande distribuzione.

Durante il 2002, si è consolidato il processo di verifica della "Customer Satisfaction", già avviato nel 2001, basato su un'indagine diretta su un vasto campione di clienti della Divisione Cargo, per poter disporre di informazioni il più possibile complete del grado di soddisfazione del servizio fornito.

La Divisione Cargo opera, in Italia e all'estero, sia direttamente, che indirettamente attraverso la gestione di FS Cargo S.p.A., controllata al 100% e delle società da questa partecipate specializzate nel trasporto convenzionale, nel trasporto combinato, nella logistica e nella gestione dei terminali.

Per quanto riguarda il mercato nazionale, si è consolidato l'intervento di nuove imprese ferroviarie, con capitale interamente privato, a conferma della concretezza del processo di liberalizzazione del mercato a seguito del recepimento e della applicazione della normativa 91/440/CE.

Sul fronte internazionale, Divisione Cargo ha proseguito nello sviluppo dei rapporti di cooperazione con le altre Imprese Ferroviarie europee. Nel corso del 2002 le sinergie con le altre reti si sono caratterizzate nel creare i presupposti per costituire nel 2003, in quote paritetiche con la RENFE, la società "Logistica Mediterranea Cargo", di cui si è accennato in precedenza, e nel permettere tramite Sideuropa (la nuova società costituita nel 2001 partecipata pariteticamente da SNCF e FS Cargo S.p.A.), di intervenire concretamente, nonostante la congiuntura sfavorevole, per lo sviluppo del traffico diffuso di materiale siderurgico tra la Francia e l'Italia, mediante l'offerta di un servizio logistico basato su piattaforma di concentrazione per meglio rispondere alle esigenze dei clienti.

Nel 2002, a seguito del già citato generale problema della congiuntura economica sfavorevole, il traffico ferroviario realizzato verso il mercato espresso in tonnellate trasportate è stato pari a circa 83 milioni, con una riduzione del 3,6% rispetto al 2001, mentre in termini di tonnellate km si evidenzia un risultato pari a circa 23 miliardi, registrando uno scostamento del -5,3% rispetto al 2001.

Più in particolare è da rilevare che la quantità delle merci trasportate nel territorio nazionale ha subito un decremento del 7,6% rispetto al 2001, la quantità delle merci esportate si è ridotta del 5,9%, rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, mentre le importazioni hanno subito una flessione pari al 3,7%.

La congiuntura economica ha penalizzato quindi drasticamente la movimentazione di talune materie prime e di alcuni prodotti finiti, tradizionalmente vocati al trasporto per ferrovia.

I risultati che emergono nel 2002, in termini di tonnellate km, sono pertanto quelli di una contrazione dei trasporti, più forte nel settore delle auto (-20,9%), delle argille/piastrelle (-13,4%), del siderurgico (-9,3%) e del legno/carta (-6,9%). Gli andamenti dei traffici settoriali hanno inevitabilmente influito sui risultati economici delle singole Business Unit, penalizzando quelle maggiormente condizionate dalla flessione degli specifici mer-

cati, infatti il decremento è sostanzialmente attribuibile al traffico convenzionale (-9,1%), mentre il combinato (-0,8%) si è sostanzialmente mantenuto sui livelli dello scorso anno. In particolare, nel combinato, si segnala l'aumento dei trasporti su casse mobili e semirimorchi (+1,9%). La percorrenza media si è attestata intorno a 277 km circa, con un decremento dell'1,8% rispetto al 2001.

Unità Tecnologie Materiale Rotabile

La missione dell'Unità Tecnologie Materiale Rotabile (UTMR), nel rispetto degli obiettivi fissati nel Piano d'Impresa, è quella di perseguire l'equilibrio di gestione con un rapporto qualità/prezzo confrontabile con i mercati di riferimento, nell'erogazione di servizi specializzati per le divisioni di trasporto e, nei casi previsti dalle politiche aziendali, per i terzi.

In relazione a ciò l'Unità è impegnata a garantire, in coerenza con il quadro strategico ed evolutivo del Gruppo:

- la ricerca operativa sul materiale rotabile;
- lo sviluppo tecnologico, finalizzato alla generazione di valore nell'intero ciclo di vita del rotabile ed assicurato anche attraverso la patrimonializzazione integrale dei ritorni di esercizio;
- la regolazione e il controllo del sistema manutentivo della società;
- la competitività economica delle soluzioni tecnologiche definite.

Il modello organizzativo e di controllo dell'Unità Tecnologie Materiale Rotabile, nell'ambito di un più ampio progetto di reingegnerizzazione delle logiche e dei processi manutentivi della società attualmente in corso (progetto di cui si accenna più diffusamente in altro paragrafo della presente Relazione), è stato ridefinito con decorrenza 15 giugno 2002; in particolare, la nuova articolazione organizzativa ha previsto la creazione di Business Units dedicate alle specifiche tipologie di materiale rotabile per meglio rispondere alle esigenze emerse dalle nuove strategie manutentive di Trenitalia. Si sottolinea inoltre che nel processo di realizzazione degli investimenti in materiale rotabile, UTMR è interfaccia unico del fornitore per l'adozione degli atti formali ed è responsabile del rispetto dei tempi, costi e qualità definiti.

Con detto modello organizzativo l'Unità si prefigge l'obiettivo di efficientare i processi industriali, sia di ingegneria sia di manutenzione, migliorando il livello del servizio; di specializzare i siti industriali e creare poli di eccellenza, assicurando conseguentemente il presidio del know-how strategico dei processi; qualificare i fornitori ed implementare politiche di make or buy per assicurare una maggiore flessibilità dell'offerta in base alle richieste dei clienti e ricercare alleanze strategiche con operatori industriali interessati a sviluppare un'offerta di sevizi mirata alle necessità dell'Unità stessa.

TRENITALIA S.p.A.

IL RISULTATO DELLA GESTIONE

Il risultato economico dell'esercizio 2002 è riassunto nell'allegato 2 alla presente Relazione, cui espressamente si rinvia.

VALORE DELLA PRODUZIONE

Il valore della produzione gestionale è dettagliato come segue:

(importi in milioni di euro)

Descrizione	2002	2001
Prodotti del traffico viaggiatori:		
- clientela ordinaria	2.153	2.111
- contr. di serv. pub. con Enti pubblici territ.li	1.223	1.214
Totale viaggiatori	**3.376**	**3.325**
Prodotti del traffico merci e poste	711	731
Contratto di servizio pubblico con lo Stato	481	527
Prestazioni a terzi, vendite e altri	157	169
Totale ricavi vendite e prestazioni	**4.725**	**4.752**
Variazione lavori in corso su ordinazione	-	1
Incremento immobilizzazioni per lavori interni	337	319
Altri ricavi e proventi:		
- contributi in conto esercizio	1	5
- altri ricavi	46	37
Totale altri ricavi e proventi	**47**	**42**
Totale valore della produzione	**5.109**	**5.114**

Nell'ambito del "Valore della Produzione" la voce più rilevante è rappresentata dai prodotti del traffico che presenta un trend in crescita nella componente viaggiatori, a fronte di un decremento del business merci, dovuto principalmente, come già ampiamente descritto, alla sfavorevole congiuntura economica. Per segmento di prodotto la voce risulta così suddivisa (importi in milioni di euro):

trasporto viaggiatori a media/lunga percorrenza	1.514
trasporto viaggiatori regionale (inclusi corrispettivi da regioni a statuto ordinario per 1.223 milioni di euro)	1.862
trasporto merci	711

Per quanto attiene l'andamento del traffico per i suddetti trasporti, si rinvia a quanto già illustrato nel paragrafo "Attività di Trenitalia" della presente Relazione.

I contributi per il "Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato" rappresentano i contributi stanziati con legge n. 449/2001 (bilancio di previsione delle Stato per l'anno finanziario 2002) dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a favore di Trenitalia per gli obblighi tariffari e di servizio. La ridu-

zione dei contributi rispetto all'esercizio 2001 è dovuta al mancato riconoscimento, nel 2002, delle agevolazioni tariffarie per i viaggi dei militari e assimilati. Ulteriori dettagli sono presentati nella Sezione 4 della Nota Integrativa.

COSTI OPERATIVI

L'ammontare complessivo dei costi operativi gestionali risulta così articolato:

(importi in milioni di euro)

Descrizione	2002	2001
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	497	498
Servizi	1.463	1.456
Godimento beni di terzi	189	201
Variazione delle rimanenze di materie prime, sussidiarie, ecc.	(208)	(67)
Sub totale	**1.941**	**2.088**
Personale	2.498	2.562
Oneri diversi di gestione	148	20
Totale costi operativi	**4.587**	**4.670**

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

La voce si riferisce, prevalentemente, agli acquisti di materiale di scorta (404 milioni di euro) destinati sia alla manutenzione corrente che agli investimenti e ai costi per l'energia elettrica per la trazione dei treni (89 milioni di euro), prestazione erogata da RFI, costituente voce accessoria del pedaggio.

Servizi

I costi per servizi, pari a 1.463 milioni di euro, si riferiscono per il 70,5% a servizi e lavori appaltati (1.032 milioni di euro) e per il restante 29,5% ad altre prestazioni (431 milioni di euro). Nel seguito la voce viene analizzata per fornitore del servizio:

- le prestazioni rese dalla Capogruppo FS, pari a 90 milioni di euro, si riferiscono principalmente ai servizi informatici di outsourcing (48 milioni di euro), premi assicurativi (20 milioni di euro) e compenso per le attività di indirizzo strategico (7 milioni di euro);
- le prestazioni rese da RFI S.p.A., pari a 592 milioni di euro, si riferiscono principalmente al pedaggio (494 milioni di euro), al traghettamento ferroviario (42 milioni di euro), alla manovra (12 milioni di euro), ai servizi di pulizia (9 milioni di euro) e alle prestazioni sanitarie (9 milioni di euro);
- le prestazioni rese da Metropolis S.p.A., pari a 112 milioni di euro, si riferiscono principalmente a servizi amministrativo-contabili (66 milioni di euro) e a servizi di gestione dell'area personale, formazione, trasferte e gestione mense (35 milioni di euro);

- le prestazioni rese da altre società del gruppo, pari a 64 milioni di euro, sono riconducibili essenzialmente agli autoservizi sostitutivi resi dal gruppo Sogin (19 milioni di euro), ai servizi di trasporti e spedizioni (18 milioni di euro) e ai servizi di manovra (9 milioni di euro) resi dal gruppo FS Cargo e ai servizi internazionali di carrozze letto e ristorazione (8 milioni di euro) resi dalla società Artesia S.a.s.;
- le prestazioni rese da terzi, pari a 606 milioni di euro, riguardano prevalentemente i servizi di pulizia (150 milioni di euro), le provvigioni alle agenzie (85 milioni di euro), le riparazioni e manutenzioni di beni mobili e immobili (81 milioni di euro), i servizi interni e internazionali di carrozze letto e ristorazione (40 milioni di euro), altri servizi appaltati (64 milioni di euro) e i servizi di mensa e ticket restaurant (40 milioni di euro).

Personale

I costi del personale, pari a 2.498 milioni di euro, comprendono salari e stipendi (1.873 milioni di euro), oneri sociali (457 milioni di euro), oneri per trattamento di fine rapporto (168 milioni di euro) e altri costi (2 milioni di euro). La voce in esame registra una riduzione rispetto al 2001 riconducibile alle minori consistenze medie e soprattutto all'ampio turn-over che ha consentito la riduzione dell'età media Trenitalia e conseguentemente del livello di inquadramento medio. Si precisa infine, come già evidenziato nel paragrafo "Risorse umane" della presente relazione, che il costo del lavoro comprende l'accantonamento di 27,3 milioni di euro per l'una tantum da corrispondere a copertura del periodo precedente la vigenza del nuovo contratto, sulla base di quanto al momento convenuto con le OO.SS..

RISULTATO OPERATIVO

Il risultato operativo, pari a 198 milioni di euro, è significativamente influenzato, in negativo, dal valore degli ammortamenti dell'esercizio (526 milioni di euro) e, in positivo, dalla voce "Utilizzo Fondi Ristrutturazione Industriale e Rettifica Valore Cespiti" (216 milioni di euro). Nonostante la significativa crescita dei primi (+ 78 milioni di euro dal 2001 al 2002) e la riduzione della seconda voce (- 48 milioni di euro nello stesso periodo) il risultato operativo registra un incremento a fine 2002 dell' 1,5%, grazie al forte recupero di gestione misurato a livello di margine operativo lordo, cresciuto a fine 2002, rispetto al 2001, del 17,5% (+ 78 milioni di euro) ed all'incremento dei proventi diversi netti (+26 milioni di euro).

GESTIONE FINANZIARIA

La società è titolare di un conto corrente intersocietario con la controllante gestito, sulla base di un contratto fra le parti, dalla Direzione Finanza della stessa.
Il saldo giornaliero di tutte le movimentazioni di incasso e pagamento riferite all'attività della società è riflesso nel suddetto conto corrente attraverso la procedura di cash-pooling. A seguito delle significative partite di accre-

dito e addebito avutesi nel corso del 2002, il conto corrente intersocietario ha visto la maturazione nel periodo di interessi passivi per 73,1 milioni di euro, di cui 49,8 milioni di euro circa attribuibili al debito contratto per l'acquisto dell'azienda Trasporto.

Sotto il profilo patrimoniale, per la cui lettura si rinvia all'allegato n.1 della presente Relazione, si sottolinea la particolare rilevanza che rivestono le partite che la società espone come credito nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze pari a 818 milioni di euro al 31 dicembre 2002. Tale ammontare è dovuto al residuo credito verso lo Stato per Contratto di Servizio Pubblico già maturato al 31 dicembre 2001, pari a 337,5 milioni di euro, e ai crediti maturati nel 2002 allo stesso titolo, pari a 480,5 milioni di euro. Si precisa che solo alla fine dell'esercizio 2002 è stata incassata una quota, pari a 189,5 milioni di euro del credito 2001 a tale titolo.

Come già descritto nel paragrafo "I principali eventi dell'esercizio", il 20 febbraio 2002 l'Assemblea dei soci di Trenitalia ha deliberato l'aumento del capitale sociale di quest'ultima società da 766 milioni di euro a 1.489 milioni, interamente versati il 15 luglio 2002. Peraltro alla luce degli elementi di forte discontinuità determinatisi nel 2002, confermati nel 2003, quali il congelamento degli aumenti tariffari del trasporto viaggiatori a media/lunga percorrenza e tenuto conto del rilevante programma di investimenti della società nel medio periodo, che comporta la previsione di significativi flussi di cassa in uscita, il suddetto aumento di capitale sociale non ha risolto certamente le esigenze di ricapitalizzazione della società proiettate sull'arco temporale dei prossimi due/tre anni e misurate sull'obiettivo di raggiungere un rapporto tra mezzi propri e di terzi quantomeno paritetico, adeguato al ruolo che Trenitalia intende svolgere coerentemente alla propria missione.

Nel corso dell'esercizio, e più precisamente in data 11 marzo 2002, è stato stipulato un contratto di finanziamento per un importo di 775 milioni di euro con la Banca OPI S.p.A.. A fronte di tale finanziamento sono state effettuate due erogazioni, di 300 milioni di euro ciascuna, in data 25 marzo e 19 giugno 2002 e un'erogazione pari a 175 milioni di euro in data 24 ottobre 2002. In data 16 dicembre 2002 si è quindi proceduto ad effettuare le seguenti operazioni con la Banca OPI:

- è stato stipulato un atto modificativo del contratto di finanziamento sopra riportato, che prevede la riduzione dello stesso a 640 milioni di euro (importo reso disponibile dalla Banca Europea per gli Investimenti alla stessa Banca OPI), la rimodulazione della durata da 5 a 20 anni, compresi 8 anni di preammortamento (rimborsi della quota capitale a partire dal 2011 e della quota interessi dal 2003) e la revisione delle condizioni di tasso;
- è stato sottoscritto un nuovo contratto di finanziamento per un importo di 360 milioni di euro, alle stesse condizioni del finanziamento dell'11 marzo 2002, nelle more dell'intervento BEI, la cui prima erogazione pari a 135 milioni di euro è stata messa a disposizione della società Trenitalia in pari data ed utilizzata dalla stessa quale rimborso anticipato del precedente finanziamento. In data 19 dicembre sono stati erogati i rimanenti 225 milioni di euro. Pertanto il finanziamento OPI complessivamentte ottenuto da Trenitalia è pari a 1.000 milioni di euro.

TRENITALIA S.p.A.

INVESTIMENTI

Sul fronte degli investimenti il 2002 è stato un anno di ulteriore rilevante impegno, infatti la società ha proseguito nell'effettuare forti investimenti per ammodernare la propria flotta, per elevare gli standard di comfort e sicurezza e di disponibilità/produttività del materiale rotabile, inteso quest'ultimo parametro quale coefficiente di "loading" delle unità trasportate. L'ammontare complessivo degli investimenti tecnici nell'anno 2002 è stato pari a circa 1.058 milioni di euro, (900 milioni circa nel 2001), da riferirsi principalmente a commesse di acquisto, revamping e manutenzione ciclica del materiale rotabile.
Nel seguito vengono evidenziati gli elementi di attività riferiti agli investimenti che caratterizzano l'andamento nell'esercizio per singola Divisione/Unità:

Divisione Passeggeri
La Divisione Passeggeri ha effettuato nel corso del 2002 investimenti per circa 313 milioni di euro, di cui 282 milioni di euro relativi al materiale rotabile ed i restanti 31 milioni di euro relativi principalmente ad investimenti informatici e tecnologie di bordo.
Il 40% circa degli investimenti in materiale rotabile ha riguardato gli interventi in manutenzione ciclica.
Nel corso dell'anno sono stati avviati interventi sulla flotta ETR in vista dell'introduzione dell'alta velocità: in particolare, politensionamento ed attrezzaggio della attuale flotta ETR 480 ed acquisto di 60 loco E404 plt in sostituzione delle attuali loco E404 3kv (rete tradizionale) nella composizione dei treni ETR 500.
Per migliorare le performance qualitative e quantitative sulle direttrici verso Sud, è stato avviato il progetto di acquisto di 12 materiali ETR di tipo pendolante (tilting) per la sostituzione dell'attuale flotta ETR 450.
A quanto sopra si è aggiunto il completamento della fornitura delle locomotive ad alta potenza E402 con la consegna dell'ultimo rotabile (su complessivi 84).
Per quel che riguarda le attività di revamping, è in fase di ultimazione il progetto di restyling del materiale servizio notte (230 carrozze gran comfort e 16 carrozze ristobar), e per aumentare il comfort di viaggio della clientela, sono stati avviati i seguenti progetti:

- ristrutturazione delle carrozze 1A speciale ETR 500, per poter disporre di un minimo di 10 posti in più rispetto agli attuali 26, in modo da poter servire la clientela in quelle fasce dove il load factor a bordo supera l'80% dei posti offerti;
- riqualificazione delle attuali carrozze IC, EC, ICN per soddisfare le esigenze manifestate dalla clientela e, nel contempo, migliorare l'affidabilità degli impianti tecnici;
- ristrutturazione delle carrozze T6 per il traffico religioso utilizzate in composizione ai treni destinati al trasporto dei pellegrini.

Sono stati inoltre sviluppati interventi di politensionamento dei locomotori ETR, per consentire l'allungamento dei convogli ETR 500 da 11 a 12 carrozze.

Nell'area commerciale i principali progetti hanno riguardato il sistema informativo passeggeri (sipax) e, nell'area vendita/informazione, la sostituzione del vecchio sistema di prenotazione FS.

Divisione Trasporto Regionale

Nel corso dell'esercizio 2002 sono stati effettuati investimenti per circa 508 milioni di euro, di cui 458 milioni di euro destinati a interventi sul materiale rotabile per nuovi acquisti, interventi di revamping e manutenzione ciclica.
Nel corso dell'anno 2002, sulla base di un contratto quadro che ne prevede complessivamente 200, sono stati emessi ordini per l'acquisto di 100 treni Minuetto, elettrici e diesel, concepiti per far fronte alla necessità di rinnovamento del parco rotabili e di progressiva radiazione dei mezzi obsoleti, nonché alle richieste delle Regioni che, a seguito di accordi di cofinanziamento, hanno dimostrato particolare interesse per i nuovi treni regionali per servizi a media capacità.
Per quanto riguarda le nuove acquisizioni si segnala che nell'esercizio sono state acquistate 52 locomotive leggere E 464 e 20 convogli TAF .
Per quel che riguarda l'attività di revamping sono state avviate le attività di climatizzazione di 2.025 carrozze media distanza coerentemente con gli obiettivi di risposta qualitativa alle richieste di miglioramento del servizio.
È, inoltre, proseguita l'attività di restyling delle carrozze e dei mezzi leggeri.
Nell'area commerciale sono stati sviluppati progetti riguardanti l'acquisto di macchine emettitrici di biglietti ferroviari self service ed il servizio di informazione al pubblico sui treni e al di fuori delle stazioni.

Divisione Cargo

Gli investimenti dell'esercizio 2002 ammontano a 198 milioni di euro circa, di cui il 43% riguarda le acquisizione di locomotive da treno e il 38% interventi di manutenzione ciclica.
Le altre tipologie di investimenti sono riconducibili a revamping di carri ferroviari (4 milioni di euro), tecnologie di bordo (19 milioni di euro) relative al progetto "scatola nera" integrato con il dispositivo "vigilante", progetti informatici (8 milioni di euro) ed interventi minori (5 milioni di euro).
I principali progetti del settore merci hanno avuto come obiettivo:

- l'aumento della affidabilità e capacità di trasporto;
- il mantenimento in efficienza dei locomotori e carri;
- il miglioramento della sicurezza e della regolarità dell'esercizio con le istallazioni delle tecnologie di bordo (scatola nera e SCMT);
- lo sviluppo dei sistemi informatici, tra i quali, in particolare, il progetto "Sistema Informatico Merci" (SIM).

Si segnala, inoltre, che nel corso del 2002 si è avuto un incremento della produzione ed un miglioramento della sicurezza nelle officine di manutenzione rotabili attraverso un piano di introduzione di nuovi macchinari e attrezzature nonché un ampliamento del reticolo logistico.

Unità Tecnologie Materiale Rotabile

Gli investimenti realizzati dall' Unità Tecnologie Materiale Rotabile, pari a circa 39 milioni di euro, hanno riguardato principalmente:

- attrezzaggio mezzi di soccorso e sgombraneve per 2 milioni di euro;

TRENITALIA S.p.A.

- GEIE/ERTMS relativo all'ammodernamento tecnologico di bordo per 2 milioni di euro;
- fornitura e messa in opera di dispositivi per la registrazione statica degli eventi a bordo treno e sistemi di comunicazione a terra (scatola nera) per 2 milioni di euro;
- adozione del nuovo sistema di controllo marcia treno (SCMT) per 2 milioni di euro;
- sviluppo dei sistemi informativi per 3 milioni di euro;
- adeguamento tecnologico degli impianti per 5 milioni di euro;
- manutenzione opere civili ed armamento nelle officine di grande riparazione per 3 milioni di euro.

Nel corso del 2002 sono stati, inoltre, avviati i seguenti interventi, cofinanziati dalla Comunità Europea:

- FIFTH, fast internet and tv for fast trains host, per sperimentare servizi multimediali via satellite ad alta qualità, sui treni della rete italiana ad alta velocità;
- PVTRAIN, progetto assolutamente innovativo, che sviluppa la tecnologia fotovoltaica nel settore ferroviario, con minore emissione di CO2 in atmosfera e prevenzione e gestione di rifiuti.

ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Nel corso del 2002 la società ha svolto, nell'ambito della ricerca e sviluppo, le seguenti attività volte sia al contenimento dei costi che al miglioramento del servizio, anche in questo caso al fine di rendere un servizio sempre più soddisfacente alla clientela:

- progetto vigilante, che consiste nell'attrezzare le automotrici con il dispositivo vigilante VACMA, per la condotta ad agente unico sui 5500 km delle linee secondarie;
- progetto SCMT (sistema controllo marcia treno), il cui programma operativo d'installazione verrà attuato da maggio 2003 a luglio 2004;
- progetto "driver information system", che consiste nell'installare sulle automotrici dei dispositivi di registrazione informatizzata (scatole nere) degli eventi di condotta;
- progetto rilevazione stato pantografi che consiste nel rilevare, con apposite telecamere, lo stato dei pantografi per la misurazione del loro livello di usura;
- simulatore di guida che consiste in un dispositivo per l'addestramento del personale di macchina alla condotta delle locomotive E 464, la cui piena utilizzazione è prevista entro il primo semestre 2003;
- radiocomando locomotive da treno, radiocomando locomotive da manovra, gestione informatizzata dei raccordi, sistemi satellitari di localizzazione locomotive;
- sviluppo manutenzione carri su percorrenza;
- miglioramento dell'affidabilità e disponibilità dei fanali di coda;
- abbattimento del rumore: sperimentazione di sistemi di protezione attiva su mezzi di manovra;

- compatibilità elettromagnetica: affinamento e proceduralizzazione dei sistemi di misura dei campi magnetici a bassa frequenza a bordo dei rotabili, studio di sistemi di schermatura, estensione delle tecniche di misura ai campi elettrici e a quelli elettromagnetici ad alta frequenza;
- effetti del vento trasversale sul materiale rotabile tramite prove in galleria del vento e simulazioni matematiche per l'adeguamento ai requisiti essenziali delle STI (Specifiche Tecniche Interoperabilità);
- miglioramento delle tecnologie sul materiale rotabile: studio di una ruota ottimizzata dal punto di vista dell'usura, della resistenza a fatica, del comportamento acustico (progetto HIPERWHEEL) e studio e realizzazione di un carrello innovativo per locomotive avente un basso livello di aggressività nei confronti del binario (progetto HEMBOT);
- sviluppo di un sistema di comunicazione per applicazioni intelligenti sui treni (progetto TRAINCOM).

Inoltre è in atto la sperimentazione di un modello di indagine finalizzato al recepimento delle esigenze della clientela per l'ottimizzazione del materiale rotabile. Le finalità di questa ricerca consistono nell'individuare gli elementi caratteristici dei rotabili in relazione agli orientamenti della clientela, nel pesare le aspettative relative alle dotazioni dei rotabili in funzione dell'attività, nel definire gli standard ottimali per la comunicazione a bordo e nel realizzare un modello per la valutazione del rapporto tra aspettative della clientela e costi corrispondenti.

La società, tramite le proprie Divisioni, ha inoltre sempre avuto interesse alla partecipazione a progetti di ricerca, sia nazionali che europei, concernenti l'attività ferroviaria.

Promotori di tale attività di ricerca sono principalmente il MIUR (Ministero dell'Istruzione, della Università e della Ricerca) a livello nazionale e la Comunità Europea a livello europeo. Entrambe le istituzioni contribuiscono al finanziamento dei progetti sulla base di specifici programmi.

I filoni di ricerca nell'ambito dei quali opera Trenitalia sono in linea con gli obiettivi di innovazione tecnologica finalizzata all'aumento della produttività che si è prefissa la stessa Divisione e riguardano sia l'area del mercato, che della produzione e della sicurezza.

Nell'ambito dei programmi finanziati dal MIUR Trenitalia ha partecipato, tramite il Consorzio TRAIN, ad un programma di ricerca (Piano Ship Rail Road) avente come obiettivo quello di favorire la ricerca e lo sviluppo di nuove tecnologie nel trasporto delle merci e delle persone nel Mezzogiorno, con particolare riferimento alla intermodalità e al progetto "realizzazione di prototipi di sistemi telematici per il monitoraggio di merci e merci pericolose viaggianti su ferrovie" (capofila TSF/FINSIEL).

Per quanto riguarda la partecipazione a programmi di ricerca e sviluppo tecnologico finanziati dalla Comunità Europea, nell'ambito del Quinto Programma Quadro di Ricerca e Sviluppo Tecnologico, la società partecipa, oltre che ai già citati progetti "FIFTH" e "PVTRAIN", anche al progetto di ricerca "EDIP" (European Distributed Power Control) per lo sviluppo di un sistema di bordo di radiocomando delle locomotive in multipla trazione per treni merci", sulla frequenza di banda 5,8 GHz. L'uso di tale banda consente di supportare, in prospettiva futura, oltre al comando della trazione, altre

applicazioni quali il radio controllo di dispositivi presenti a bordo dei veicoli (temperatura del carico, frenatura distribuita, integrità del treno, etc.). Il progetto si sviluppa in un'ottica di interoperabilità, con l'obiettivo di definire uno standard europeo.

ALTRE INFORMAZIONI

- In base a quanto disposto dall'art.9, comma 6, del contratto di compravendita di ramo d'azienda, il 30 novembre 2002 si è concluso il periodo di 24 mesi decorso il quale Trenitalia veniva legittimata a chiedere alla cedente Ferrovie dello Stato il riacquisto dei crediti acquisiti con la cessione e non incassati, dimostrando alla stessa, come previsto specificamente nel citato contratto, di aver "iniziato e coltivato con la dovuta diligenza le azioni rivolte" al loro incasso.

I crediti netti trasferiti a Trenitalia al momento della compravendita ammontavano a 2.729,2 milioni di euro. Di essi, decorsi i 24 mesi previsti contrattualmente, risultavano non incassate partite per un valore netto complessivo di soli 13,1 milioni di euro. Tali partite, a seguito del lavoro di ricognizione effettuato nei 24 mesi di cui sopra, sono risultate articolabili nelle seguenti tre categorie:

- crediti definitivamente irrecuperabili aventi un valore nominale di 19,2 milioni di euro con fondi stanziati per il rischio di inesigibilità per 18 milioni di euro, ed un valore netto di 1,2 milioni di euro;
- crediti privi di documentazione di supporto, come tali caratterizzati da criticità collocabili già alla data di acquisto, aventi un valore nominale di 20,8 milioni di euro, con fondi per rischi di inesigibilità per 13,4 milioni di euro, ed un valore netto di 7,4 milioni di euro;
- crediti per i quali risultavano ancora in corso le azioni di recupero aventi un valore nominale di 73,8 milioni di euro, con fondi per rischi di inesigibilità per 69,4 milioni di euro, ed un valore netto di 4,4 milioni di euro.

A conclusione delle verifiche svolte, che hanno portato all'identificazione delle categorie e degli importi suesposti, Ferrovie dello Stato ha richiesto a Trenitalia, in deroga a quanto previsto dall'art.9, di non retrocedere detti crediti, dichiarandosi disponibile a tenere indenne la società dalle conseguenze economiche della mancata retrocessione e a riconoscere a quest'ultima un indennizzo forfetario per gli oneri sostenuti a fronte dell'attività dedicata al recupero di quei crediti risultati privi di documentazione.

In adesione alla richiesta di Ferrovie dello Stato le parti hanno definito un accordo transattivo in base al quale la Capogruppo si è impegnata a riconoscere a Trenitalia un importo di 14 milioni di euro, di cui 13,1 milioni di euro a titolo di rimborso del valore netto dei crediti non incassati e 0,9 milioni di euro a titolo di indennizzo riferibile all'onere finanziario implicito sostenuto da Trenitalia nei 24 mesi per il lavoro di ricognizione e gestione dei suddetti crediti privi di documentazione. Trenitalia, dal canto suo, si è impegnata a riconoscere ad FS il 50% delle plusvalenze derivanti dall'eventuale incasso di una specifica partita, oggetto di rimborso, la cui rea-

lizzazione è stata considerata non impossibile.
Poiché con l'accordo transattivo Trenitalia ha mantenuto la titolarità dei crediti oggetto dello stesso, la società ha stabilito, a conclusione dell'operazione, di portare a perdita e ad insussistenze nell'ambito della propria contabilità rispettivamente i crediti irrecuperabili e quelli privi di documentazione e di neutralizzare l'impatto di tali operazioni in bilancio mediante l'utilizzo dei fondi svalutazione crediti in essere integrati, per la parte eccedente, con quanto ricevuto a titolo di risarcimento da FS.

- Il 2002 inoltre ha visto l'avvio del progetto Rolling Stock Management System (RSMS) avente come obiettivo la reingegnerizzazione dei processi manutentivi delle officine del materiale rotabile e, conseguentemente, la ridefinizione del fabbisogno dei materiali e dei livelli delle scorte. La reingegnerizzazione suddetta ha come prioritaria conseguenza la costruzione di un sistema informativo societario a supporto di tutte le fasi del processo di manutenzione, indipendentemente dagli ambienti organizzativi coinvolti e nel rispetto delle diverse competenze delle Divisioni di trasporto e di UTMR.

Nel corso del 2002 si sono completate alcune fasi del progetto tra cui quella di ridefinizione dei criteri di determinazione dei fabbisogni di materiali e dei sistemi di controllo dei livelli delle scorte. Conseguenze di questa fase sono state la redazione di una specifica procedura per l'individuazione del materiale obsoleto e dello slow-moving e la revisione dei criteri di classificazione delle scorte. Sebbene la procedura suindicata ha avuto decorrenza a partire dal 2003, i criteri in essa definiti sono stati applicati già a partire dal 2002 con l'obiettivo di effettuare una ricognizione dello stato dei materiali in giacenza che ha portato ad una radiazione scorte conseguente a tutto quanto sopra per circa 7 milioni di euro. La revisione dei criteri di classificazione delle scorte ha portato alla riconduzione delle giacenze a due macro categorie (materiali riparabili e non riparabili) in funzione della destinazione d'uso e della frequenza di utilizzo. In particolare, sulla base di tale nuovo approccio, è stato riscontrato che le parti di ricambio definite in passato "scorta tecnica" presentano significativi valori unitari ed elevati indici di consumo, caratteristiche che comportano la loro contabilizzazione tra le rimanenze di magazzino.

- Si informa infine che la società intende aderire all'opportunità offerta in via straordinaria dal legislatore allo scopo di definire i rapporti tributari riferiti alle annualità d'imposta rispettivamente comprese nell'arco temporale 1997-2001, per quanto riguarda il comparto impositivo delle dirette, e all'arco temporale 1998-2001, per quanto riguarda l'IVA.

Ciò comporta un onere straordinario sull'esercizio 2002 complessivamente stimato su ambedue i suddetti settori impositivi (dirette ed IVA) pari a circa 14,5 milioni di euro.

TRENITALIA S.p.A.

FATTI DI RILIEVO INTERVENUTI DOPO LA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

1) Si segnala come anche con riferimento all'esercizio 2003 perduri lo stato di sospensione dell'operatività della regolazione delle tariffe passeggeri sui treni a media/lunga percorrenza stabilita nella Delibera CIPE del 15.11.2001, essendo tuttora in corso di revisione, da parte del CIPE stesso, i criteri di regolamentazione delle tariffe di tutte le "public utilities". In relazione a quanto sopra, dal 1° gennaio 2003 era stato previsto un aumento medio delle tariffe del 4%.
2) In data 21 gennaio 2003 a seguito dell'adeguamento richiesto dal Consorzio UNICOCAMPANIA del fondo consortile e l'ingresso di ulteriori società, la partecipazione di Trenitalia passa dal 14% al 14,49%.
3) In data 27 gennaio 2003 l'Assemblea del Consorzio Ferrovie Lombarde ha approvato il bilancio finale di liquidazione al 31 dicembre 2002. In data 20 febbraio 2003 veniva effettuato il versamento a favore di Trenitalia della quota spettante (pari a 22.925 euro).
4) In data 27 gennaio 2003 il treno 22957 (Torino-Ventimiglia-Taggia) ripartendo dalla stazione di Saint Dalmas con segnale di via libera, entrava in collisione nella galleria "Bisogna" con il treno straordinario Nice Ville - Tende. L'urto, avvenuto in territorio francese, provocava la morte di un macchinista e un Capo Treno, e il ferimento di alcuni viaggiatori. Per quanto riguarda il materiale rotabile, la motrice è stata gravemente danneggiata, mentre le rimanenti vetture hanno riportato lievi danni. Le eventuali responsabilità civili che dovessero essere accertate a carico della società, sarebbero coperte (per la parte eccedente la franchigia) da specifiche polizze assicurative.
5) In data 7 febbraio 2003 è stata costituita, con partecipazione paritetica, da Trenitalia e RENFE la società di diritto spagnolo "Logistica mediterranea Cargo S.A.".
6) In data 19 febbraio 2003 una primaria società di revisione ha emesso la propria relazione di revisione positiva in relazione alla rendicontazione predisposta da Trenitalia per l'esercizio chiuso al 31 dicembre 2001 in ottemperanza all'art. 8 del Contratto di Servizio Pubblico 2000-2001, stipulato con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.
7) In data 18 marzo 2003 è stata acquistata, come deliberato dal CdA di Trenitalia in data 26 novembre 2002, da Cemat S.p.A. una quota pari all'11% del capitale sociale di Eurogateway S.r.l. (società che gestisce i tiri gru nel terminale di trasporto combinato di Novara) per un importo pari a 75.000 euro.
8) In data 18 marzo 2003 Trenitalia ha sottoscritto un contratto in cui si impegna a cedere il 51% del capitale sociale della Hydroitalia S.r.l. al soggetto aggiudicatario della gara appositamente espletata, subordinandone l'efficacia al rilascio dell'autorizzazione da parte dell'Antitrust. La società il successivo 21 marzo 2003, sulla base della delibera del CdA del 27 febbraio 2003, ha sottoscritto e versato l'aumento di capitale sociale della società Hydroitalia S.r.l., portandolo a 31.230.000 euro ed ha deliberato la trasformazione da S.r.l. a S.p.A.. In pari data Trenitalia

ha effettuato un ulteriore versamento destinato alla copertura della perdita 2002, pari a 2.262,57 euro. A tale società sono stati ceduti, sempre il 21 marzo scorso, gli asset idrici secondo quanto previsto dal progetto di valorizzazione degli stessi, avente quale finalità quella dello sviluppo del business della depurazione.

9) In data 1° aprile 2003 è stata raggiunta un'intesa preliminare con le Organizzazioni Sindacali, in relazione alla definizione del nuovo CCNL per le attività ferroviarie, che prevede l'erogazione di un importo medio "una tantum", a copertura del periodo precedente la vigenza del nuovo contratto CCNL (2000-2002), pari a 1.600 euro comprensivo del Premio di Risultato 2002.

EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

Nell'esercizio 2003 la società, sul fronte degli obiettivi di gestione, è orientata a proseguire sul sentiero del recupero di efficienza fin qui intrapreso, così da consolidare il raggiunto equilibrio economico confermando un risultato netto di esercizio positivo.

Per ottenere ciò sarà portato avanti ed ulteriormente rafforzato il progetto strutturato che coinvolge tutte le Divisioni/Unità societarie, fondato sul principale obiettivo dell'innalzamento della qualità del servizio e dell'orientamento al cliente, coerentemente con gli impegni sottoscritti, previsti dalla Carta dei Servizi 2003.

Analoghi progetti sono stati e saranno ancora avviati sul fronte del contenimento dei costi. In particolare, relativamente al costo del lavoro, proseguirà l'azione di contenimento degli organici basata sugli accordi siglati con le Organizzazioni Sindacali, così come l'azione di incremento della produttività del personale attraverso la formazione ed il riequilibrio professionale, parallelamente a quella di reingegnerizzazione dei processi industriali.

Nell'ambito delle azioni di mercato, la società ha intenzione di proseguire nell'attività di analisi del riposizionamento strategico, dell'efficientamento dei processi produttivi e dell'innalzamento dei livelli di qualità del servizio della Divisione Cargo, mantenendo forte attenzione in tal senso a possibili alleanze con partners nazionali ed internazionali, in particolare nel settore del combinato marittimo e terrestre.

Per quanto riguarda il settore del trasporto viaggiatori, all'interno di altre iniziative di rafforzamento (generalmente riferite alla qualità del servizio ed in particolare riguardanti il prodotto ES*), continuerà l'azione di valorizzazione del prodotto Intercity e la riqualificazione del Notte, mentre con specifico riferimento al settore del trasporto regionale, proseguirà l'azione di elevazione degli standard qualitativi del servizio così da trovarsi pronti all'appuntamento che, nel medio termine, vedrà aprirsi, in ossequio alla vigente normativa di settore, lo scenario delle gare del trasporto pubblico locale nel quale le Regioni e gli altri Enti Locali, come indicato dal DPCM del 16 novembre 2000, rappresentano le figure cui sono stati delegati compiti e funzioni relativi al servizio pubblico di trasporto.

Sul fronte degli investimenti, in coerenza con le strategie di miglioramento

TRENITALIA S.p.A.

del servizio offerto ai viaggiatori ed ai clienti del trasporto merci, sia in termini di qualità ed affidabilità specifica che di efficienza complessiva, sono previsti ulteriori interventi destinati all'acquisto di nuovo materiale rotabile, alla manutenzione straordinaria ciclica e al revamping, all'applicazione di nuove tecnologie di bordo treno, nonché interventi minori comprendenti progetti di informatica e di miglioramento degli impianti delle officine.

Per quanto riguarda il trasporto passeggeri, i principali interventi punteranno al rafforzamento del parco in preparazione dell'avvio dell'alta velocità, all'ampliamento delle relazioni del prodotto ES*, in particolare verso il meridione, e alla riqualificazione della flotta IC/IEC; mentre per il trasporto regionale, l'attenzione della società è rivolta agli interventi di rinnovo del parco dei locomotori, al miglioramento del comfort sulle carrozze esistenti, nonché ai progetti riguardanti la sicurezza, l'informatizzazione dei sistemi destinati alla diffusione delle informazioni al pubblico e all'emissione di biglietti self-service nelle stazioni e fermate non presenziate.

Per quanto riguarda il trasporto merci, i principali interventi riguardano l'acquisto di carri di diversa tipologia ripartiti tra "autostrada viaggiante", trasporto intermodale e siderurgico.

Infine, per quanto riguarda il gruppo delle società controllate, l'azione sarà concentrata sulla attenta verifica che, nell'ambito delle rispettive autonomie e competenze, sia proseguita l'attività tesa a massimizzare l'efficienza gestionale, così da contribuire positivamente al raggiungimento degli obiettivi di risultato del Gruppo.

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETA' CONTROLLATE

Nel seguito sono evidenziate le attività svolte dal gruppo FS Cargo, nel settore del trasporto merci, e da Passaggi S.p.A. nel settore agenziale (Tour Operator).
Non si evidenziano in quest'ambito commenti con riferimento alle società Hydroitalia S.r.l., Hydroitalia Due S.r.l. e Hydroitalia Tre S.r.l., in quanto non ancora operative.

FS Cargo S.p.A.

(importi in migliaia di euro)

	Esercizio 2002	Esercizio 2001
Valore della produzione	4.575,0	1.810,0
Costi operativi	(6.708,0)	(3.951,0)
Margine operativo lordo	**(2.133,0)**	**(2.141,0)**
Saldo gestione finanz. e straordinaria	(5.128,0)	(10.233,0)
Risultato netto d'esercizio	**(7.271,0)**	**(12.822,0)**

FS Cargo ha proseguito nel 2002 ad operare come sub-holding di un sistema di società che di fatto rappresentano uno strumento di implementazione dell'azione commerciale della Divisione Cargo finalizzato allo sviluppo del trasporto ferroviario. Le proprie partecipate, infatti, operano nei settori del trasporto intermodale (Italcontainer, CEMAT e Alpe Adria), della logistica integrata (Omniaexpress, Omnia Logistica, Ecolog e Cargo Chemical), dei traffici internazionali (Pol Rail, East Rail e Sideuropa) e dei terminali (Nord Est Terminal, Serfer e SGT).
Al fine proprio di rafforzare la propria presenza nel comparto del trasporto combinato strada-rotaia la FS Cargo ha acquistato il 28 marzo 2002 n. 408.947 azioni della società CEMAT S.p.A., aumentando così la quota di partecipazione dal 35,41% al 41,25%; ha inoltre sottoscritto l'aumento di capitale deliberato dall'Assemblea della società Alpe Adria S.p.A., al fine di mantenere la posizione nel comparto del trasporto intermodale in un'area strategica del Nord Est italiano.
Si segnala inoltre che in data 3 maggio 2002 la controllata Serfer S.r.l., in base al proprio disegno strategico, ha ottenuto la licenza per l'esercizio dell'attività di impresa ferroviaria e sta operando per l'ottenimento del Certificato di Sicurezza, ciò potrà consentire la creazione di significative sinergie con il business della manovra.
Per quanto riguarda l'andamento economico del 2002, la società riporta una perdita netta di 7.271 migliaia di euro, con un miglioramento rispetto al 2001, che aveva chiuso con una perdita di 12.822 migliaia di euro, di 5.551 migliaia di euro. Tale recupero è dovuto al processo di risanamento avviato su alcune realtà societarie che a tutt'oggi registrano delle perdite, anche se sensibilmente inferiori agli esercizi precedenti, che hanno influenzato il risultato negativo del 2002 (ci si riferisce in particolare alle società partecipate Omniaexpress S.p.A., Omnia Logistica S.p.A,

Cargo Chemical S.r.l. e Serfer S.r.l. per complessivi 6.463 migliaia di euro). E' da segnalare che nel 2002 le attività connesse alla gestione del contratto Solvay Chimica S.p.A., per il trasporto di calcare, giustificano il sensibile incremento sia dei ricavi operativi, che dei costi operativi, lasciando infatti pressoché costante il Margine Operativo Lordo. Il contratto in questione, iniziato a dicembre 2001 è cessato nel mese di dicembre 2002 in conseguenza del passaggio del contratto alla ATI costituita dalle controllate Cargo Chemical e Serfer.

Per quanto attiene all'evoluzione prevedibile della gestione di FS Cargo, si evidenzia che Trenitalia, nell'ambito di un più ampio progetto di riorganizzazione dell'area trasporto merci, ha in corso di avvio un processo di ristrutturazione i cui aspetti operativi sono ancora in via di definizione e da cui potrebbe scaturire anche un intervento di ridefinizione degli obiettivi di FS Cargo. Si precisa al riguardo che qualunque decisione sarà presa con riferimento al suddetto processo di ristrutturazione, non sono prevedibili al momento effetti significativi in termini di minusvalenze per FS Cargo, considerato che quest'ultima nel valutare le proprie immobilizzazioni finanziarie, che rappresentano la parte più rilevante dell'attivo di bilancio, rettifica il loro valore per riflettere le perdite ritenute durevoli.

Con riferimento alla società Omnia Logistica S.p.A., nell'ambito delle attività di razionalizzazione del gruppo tuttora in corso, si informa che il 7 marzo 2003 è stata avviata la procedura di gara per la cessione di quote azionarie della suddetta società (inizialmente per il 49%) con nomina dell'Advisor e la selezione dei potenziali soci. Le società ammesse alla procedura di gara sono 15.

Passaggi S.p.A.

(importi in migliaia di euro)

	Esercizio 2002	Esercizio 2001
Valore della produzione	5.185	2.983
Costi operativi	(5.366)	(2.852)
Margine operativo lordo	**(181)**	**132**
Ammortam./svalutaz./accanton.	(607)	(64)
Saldo gestione finanziaria	(257)	(267)
Risultato netto d'esercizio	**(631)**	**(353)**

Trenitalia tramite la società Passaggi è presente nel settore delle Agenzie di Viaggio e Tour Operator. La società ha svolto la sua attività nel 2002 concentrando l'attenzione sulle seguenti aree di intervento:

- attività commerciale di marketing, con iniziative volte ad aumentare il giro d'affari, migliorare la qualità del servizio ed a fidelizzare il rapporto con la clientela;
- potenziamento della rete di vendita, sia diretta (marchio Passaggi Travel Agency), che indiretta gestita dalla società Bo.Pa. Grandi Biglietterie S.r.l. (marchio Passaggi BUY BYE), nonché della rete di "vendita a distanza" (Agenzia madre/Agenzie satelliti);

- ristrutturazione interna e risanamento, che ha riguardato, principalmente, le problematiche relative al settore contabile/amministrativo, con interventi sul recupero crediti, riconciliazioni rapporti infragruppo, inventario dei beni e corretto allineamento dei sistemi contabili. Questi interventi hanno significato per i rapporti con Trenitalia, la definizione di più efficaci modalità di pagamento della biglietteria ferroviaria, portando ad un sostanziale equilibrio dei pagamenti dei debiti di competenza 2002 ed ha creato i presupposti per saldare il debito residuo maturato al 31 dicembre 2001 entro il 2003;
- alleanze strategiche, che hanno portato a formalizzare accordi, ratificati dagli organi deliberanti di Passaggi, in base ai quali, a partire da gennaio 2003, la stessa affitta alla società Bo.Pa Grandi Biglietterie S.r.l. (BGB) il Ramo d'Azienda costituito dalle Agenzie di Stazione di Termini, Firenze S.M.N., Milano Centrale, Torino porta Nuova e Fiumicino Aeroporto e dalle Unità Organizzative "Agenzia madre/Agenzie Satelliti" "Gare e Gruppi" e "Business Travel Aziende Minori" ed entro il primo semestre 2003 conferisce il ramo stesso alla società BGB, mediante sottoscrizione dell'aumento di capitale sociale della stessa per una quota pari al 30%.

Il risultato di esercizio rileva una perdita di 631 migliaia di euro (353 migliaia di euro nel 2001). Su tale risultato ha inciso in particolare la quota di ammortamento, piena nel 2002, dell'avviamento derivante dall'acquisto (avvenuto a luglio 2001) del ramo d'azienda della società SAP Srl in liquidazione, gli interessi passivi maturati sul debito nei confronti di Trenitalia per la vendita di biglietteria ferroviaria e l'onere straordinario della "sanatoria fiscale".

Si evidenzia infine che nel corso del 2002 i soci hanno effettuato interventi di capitalizzazione della società mediante rinuncia di propri crediti da destinare per 739,8 migliaia di euro a riserva in conto futuri aumenti di capitale e per 65,4 migliaia di euro a copertura perdita residua 2001.

RAPPORTI CON SOCIETÀ CONTROLLATE COLLEGATE E CON IL GRUPPO FS (CONTROLLANTE E CONTROLLATE DA QUEST'ULTIMA)

Per una puntuale analisi dei debiti, crediti, costi e ricavi derivanti dai rapporti di cui al presente capitolo, si rinvia alle informazioni contenute nella Nota Integrativa.

Nel seguito sono rappresentati in tabelle di sintesi i principali rapporti attivi e passivi intercorsi nell'esercizio con le società controllate, collegate, controllanti ed altre partecipate sottoposte al controllo di queste ultime, così come richiesto dall'art. 2427 del Codice Civile; al riguardo si precisa che nell'ambito del Gruppo FS, le prestazioni di maggiore rilevanza riguardano i rapporti con la Capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A., e con le consociate Rete Ferroviaria Italiana (RFI S.p.A.) e Metropolis S.p.A..

TRENITALIA S.p.A.

SOCIETÀ CONTROLLANTE

	NATURA DEI RAPPORTI
Ferrovie dello Stato S.p.A.	*Rapporti attivi*
	Trasporto passeggeri per viaggi di servizio
	Rapporti passivi
	Consulenze area Bilancio, Affari societari, Relazioni
	Esterne, Relazioni Industriali e Legale Lavoro
	Personale a rimborso
	Contratto outsourcing
	Assicurazioni
	Licenza d'uso di Marchio

SOCIETÀ CONTROLLATE DIRETTE
E PRINCIPALI CONTROLLATE INDIRETTE

	NATURA DEI RAPPORTI
FS Cargo S.p.A.	*Rapporti attivi*
	Distacco di personale
	Manutenzione ordinaria carri ex SIT
	Trasporti contratto Solvay
	Diritto utilizzo area Terminal Modena
	Rapporti passivi
	Distacco di personale
	Fitto locali Uffici in Roma
Passaggi S.p.A.	*Rapporti attivi*
	Distacco di personale
	Acquisto tessere Club Eurostar
	Intermediazione vendita biglietteria ferroviaria
	Interessi su crediti commerciali
	Rapporti passivi
	Provvigioni su biglietteria ferroviaria
	Servizi di informazione alla clientela
	Servizi di viaggio aziendali (Business Travel)
Italcontainer S.p.A.	*Rapporti attivi*
	Noli ferroviari
	Servizi trasporto merci
Omnia Express S.p.A.	*Rapporti attivi*
	Servizi diversi
	Rapporti passivi
	Trasporti e spedizioni
Omnia Logistica S.p.A. Cargo Chemical S.p.A. Ecolog S.p.A. Serfer S.r.l.	*Rapporti attivi*
	Servizi di trasporto merci
	Rapporti attivi
	Servizi diversi
	Rapporti passivi
	Servizi terminali merci
	Servizi di manovra nei porti

SOCIETA' COLLEGATE

	NATURA DEI RAPPORTI
Artesia	*Rapporti attivi*
	Distacco di personale
	Rapporti passivi
	Pedaggio treni notte
	Servizi internazionali treni notte
	Accordi commerciali
Cisalpino AG	*Rapporti attivi*
	Vendita biglietteria Cisalpino
	Manutenzione materiale rotabile
	Servizi trasporto
Metronapoli S.p.A.	*Rapporti attivi*
	Manutenzione materiale rotabile
	Canone di locazione affitto Ramo d'Azienda

SOCIETA' CONSOCIATE

	NATURA DEI RAPPORTI
Metropolis S.p.A. (*)	*Rapporti attivi*
	Manutenzione immobili
	Personale distaccato c/o Ferrotel
	Trasporto passeggeri per viaggi di servizio
	Servizi diversi
	Rapporti passivi
	Amministrazione del personale
	Contabilità e Tesoreria
	Facilities management
	Ferrotel
	Gestione amm.va ristorazione
	Servizi per la formazione
	Gestione e sviluppo sistema informativo finanziario, gestionale ed economico
	Servizi di comunicazione
	Building management

(*) La società a partire dal 1° gennaio 2002, effettua/riceve direttamente le prestazioni a seguito dell'acquisizione della Business Unit Centro Servizi di Gruppo da Ferrovie dello Stato S.p.A.

TRENITALIA S.p.A.

SOCIETÀ CONSOCIATE

	NATURA DEI RAPPORTI
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.	*Rapporti attivi*
	Ingegneria della manutenzione
	Manutenzione ordinaria e ciclica rotabili
	Trasporti merci conto servizio
	Noleggio carri
	Servizi biglietteria per navigazione
	Fornitura orari Ufficiali
	Trasporto passeggeri per viaggi di servizio
	Servizi di pulizia
	Rapporti passivi
	Pedaggio
	Energia Elettrica per trazione
	Servizi di manovra
	Servizi di traghettamento
	Prestazioni sanitarie
	Personale a rimborso UMR
	Locazione immobili strumentali
	Gestione terminali merci
	Servizi comuni
Italferr S.p.A.	*Rapporti attivi*
	Trasporto passeggeri per viaggi di servizio
	Servizi diversi
	Rapporti passivi
	Progettazione/Direzione lavori
Fercredit S.p.A.	*Rapporti passivi*
	Qualifica fornitori
	Servizi di factoring
	Servizi di credito al consumo verso il personale
Gruppo Sogin/Sitaf	*Rapporti attivi*
	Rimborsi diversi
	Rapporti passivi
	Autoservizi sostitutivi ad integrazione o sostituzione servizi ferroviari

In aggiunta a quanto sopra, in base a quanto previsto dagli artt. 4 e 5 comma 9 del contratto di compravendita di Azienda, ulteriori prestazioni (sia attive che passive) tra RFI e Trenitalia riferite all'esercizio 2002 scaturiscono dall'esistenza di rapporti contrattuali, stipulati dalla stessa con terzi o società partecipate non afferenti esclusivamente all'Azienda e, pertanto, non ancora trasferiti a Trenitalia (ad esempio contratti attivi di sfruttamento di spazi pubblicitari, di locazione di aree di stazione, relativamente alle stazioni affidate in gestione a Grandi Stazioni S.p.A., Centostazioni S.p.A. ecc.). In tal caso, come già per il 2000 e 2001, la società RFI ha addebitato/accreditato a Trenitalia la quota parte dei costi o dei ricavi maturati secondo criteri proporzionali ai benefici o oneri rivenienti a quest'ultima.

Per quanto riguarda i rapporti con TSF - Tele Sistemi Ferroviari S.p.A. e, quindi, le prestazioni per contratto di outsourcing informatico per tutto il Gruppo, si precisa che in data 23 dicembre 2002 è stata perfezionata un'intesa fra la Capogruppo FS e la società Finsiel S.p.A., controllante di TSF, erogatrice del servizio, per la revisione dei contratti e dei patti parasociali stipulati nel 1997. L'accordo adegua il contratto in questione all'assetto multisocietario adottato dal Gruppo prevedendo la seguente struttura relazionale, che porterà dal 2003 alla gestione diretta del contratto da parte di ciascuna società, Trenitalia inclusa:

- un contratto base, per la regolazione delle materie comuni alle diverse Società del Gruppo;
- un contratto specifico per ciascuna società interessata, per la regolazione del rapporto di outsourcing;
- le "intese applicative", strumento con cui le parti regolano aspetti di dettaglio del contratto specifico per meglio recepire le peculiarità del cliente.

Da ultimo si segnala che le operazioni intervenute nell'esercizio con le società partecipate, con la Controllante e con le società da quest'ultima controllate sono realizzate a normali condizioni di mercato.

TRENITALIA S.p.A.

INFORMAZIONE SULLE AZIONI PROPRIE

Trenitalia S.p.A. alla data del 31 dicembre 2002 non detiene azioni proprie e della propria controllante né direttamente, né tramite società fiduciaria o interposta persona.

PROPOSTE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

Signori Azionisti,
il bilancio d'esercizio per l'anno 2002 si è chiuso con un utile di 30.719.175 euro per il quale si propone la seguente ripartizione:
- per il 5% pari a 1.535.959 euro, a riserva legale;
- per il residuo importo, pari a 29.183.216 euro, a riserva straordinaria.

Roma, 14 aprile 2003

Allegato 1

STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO

(valori in milioni di euro)

	31.12.2002	31.12.2001	Delta
ATTIVITÀ			
Capitale circolante netto gestionale	15	(838)	853
Altre attività nette	1.086	536	550
Capitale circolante	**1.101**	**(302)**	**1.403**
Immobilizzazioni tecniche	6.199	5.852	347
Partecipazioni	74	81	(7)
Fondi ristrutturazione e rettifica cespiti (-)	(1.040)	(1.293)	253
Capitale immobilizzato netto	**5.234**	**4.640**	**594**
TFR	(1.869)	(1.807)	(62)
Altri fondi	(246)	(210)	(36)
Totale fondi	**(2.115)**	**(2.017)**	**(98)**
Totale Capitale investito netto	**4.220**	**2.320**	**1.899**
COPERTURE			
Posizione Finanziaria netta a breve	127	(19)	146
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	2.518	1.518	1.000
Posizione Finanziaria netta	**2.645**	**1.499**	**1.146**
Mezzi propri	**1.575**	**821**	**754**
Totale coperture	**4.220**	**2.320**	**1.899**

TRENITALIA S.p.A.

Allegato 2

CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

(valori in milioni di euro)

	Esercizio 2002	Esercizio 2001	Differenze
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	4.291	4.262	29
Variazione di lavori in corso su ordinazione	-	1	(1)
Variazione delle rimanenze di prodotti	-	-	-
Incrementi di immobilizzazioni per lavori in corso	337	319	18
Contributi in Conto Esercizio	481	532	(51)
VALORE DELLA PRODUZIONE	**5.109**	**5.114**	**(5)**
Acquisto di beni e servizi	(2.149)	(2.154)	5
Variazione rimanenze materie prime	208	67	141
Costi di Personale	(2.498)	(2.562)	64
Altri costi di gestione	(148)	(20)	(128)
COSTI OPERATIVI	**(4.587)**	**(4.670)**	**83**
MARGINE OPERATIVO LORDO	**522**	**444**	**78**
Ammortamenti e svalutazioni cespiti	(526)	(448)	(78)
Svalutazioni dell'attivo circolante	(15)	(14)	(1)
Accantonamento fondi rischi e oneri	(31)	(57)	26
Utilizzo fondo rischi e oneri	216	264	(48)
Saldo Proventi oneri diversi	32	6	26
RISULTATO OPERATIVO	**198**	**195**	**3**
Saldo gestione finanziaria	(77)	(84)	7
Rettifica di valore di attività finanziarie	(8)	(14)	6
Componenti straordinarie nette	23	29	(6)
RISULTATO ANTE IMPOSTE	**136**	**126**	**10**
Imposte sul reddito	(105)	(96)	(9)
RISULTATO DI ESERCIZIO	**31**	**30**	**1**

BILANCIO DI ESERCIZIO AL 31 DICEMBRE 2002

Bilancio di esercizio 2002

STATO PATRIMONIALE ATTIVO (valori in euro)	31.12.2002	31.12.2001	Differenze
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	-	-	-
B) IMMOBILIZZAZIONI			
I. IMMATERIALI			
1. Costi di impianto ed ampliamento	2.977	4.209	(1.232)
2. Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	2.269.225	230.484	2.038.741
3. Diritti di brevetto ind.le e utilizzazione opere d'ingegno	-	-	-
4. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	32.591.016	24.968.338	7.622.678
5. Avviamento	-	-	-
6. Immobilizzazioni in corso ed acconti	26.771.125	37.852.243	(11.081.118)
7. Altre	11.433.678	8.028.635	3.405.043
Totale I	***73.068.021***	***71.083.909***	***1.984.112***
II. MATERIALI			
2. Materiale rotabile ed imp. Industriali	5.154.695.074	4.919.727.140	234.967.934
3. Attrezzature industriali e commerciali	40.247.948	36.064.507	4.183.441
4. Altri beni	53.432.297	43.837.537	9.594.760
5. Immobilizzazioni in corso ed acconti	878.036.267	781.316.998	96.719.269
Totale II	***6.126.411.586***	***5.780.946.182***	***345.465.404***
III. FINANZIARIE			
1. Partecipazioni in:			
a) Imprese controllate	42.723.114	49.819.408	(7.096.294)
b) Imprese collegate	26.171.246	26.342.459	(171.213)
c) Imprese controllanti	-	-	-
d) Altre imprese	5.178.962	4.904.431	274.531
	74.073.322	*81.066.298*	*(6.992.976)*
2. Crediti:			
d) Verso altri			
- esigibili entro l'esercizio successivo	-	-	-
- esigibili oltre l'esercizio successivo	497.353	11.792.893	(11.295.540)
	497.353	*11.792.893*	*(11.295.540)*
3. Altri titoli	-	-	-
4. Azioni proprie	-	-	-
Totale III	***74.570.675***	***92.859.191***	***(18.288.516)***
Totale B) Immobilizzazioni	**6.274.050.282**	**5.944.889.282**	**329.161.000**

TRENITALIA S.p.A.

STATO PATRIMONIALE ATTIVO (valori in euro)		31.12.2002	31.12.2001	Differenze
C) ATTIVO CIRCOLANTE				
I. RIMANENZE				
1. Materie prime, sussidiarie e di consumo		649.081.987	469.570.592	179.511.395
3. Lavori in corso su ordinazione		1.095.883	1.521.639	(425.756)
4. Prodotti finiti e merci		997.134	1.209.320	(212.186)
5. Acconti		3.861.289	0	3.861.289
6. Cespiti radiati da alienare		23.557.321	19.198.150	4.359.171
	Totale I	***678.593.614***	***491.499.701***	***187.093.913***
II. CREDITI				
1. Verso clienti				
- esigibili entro l'esercizio successivo		806.935.673	816.671.742	(9.736.069)
- esigibili oltre l'esercizio successivo		0	0	0
		806.935.673	*816.671.742*	*(9.736.069)*
2. Verso imprese controllate				
- esigibili entro l'esercizio successivo		15.924.647	18.412.099	(2.487.452)
- esigibili oltre l'esercizio successivo		0	0	0
		15.924.647	*18.412.099*	*(2.487.452)*
3. Verso imprese collegate				
- esigibili entro l'esercizio successivo		11.198.098	10.100.625	1.097.473
- esigibili oltre l'esercizio successivo		0	0	0
		11.198.098	*10.100.625*	*1.097.473*
4. Verso imprese controllanti				
- esigibili entro l'esercizio successivo		25.511.539	59.282.194	(33.770.655)
- esigibili oltre l'esercizio successivo		422.714.227	201.462.926	221.251.301
		448.225.766	*260.745.120*	*187.480.646*
5. Verso altri				
- esigibili entro l'esercizio successivo		969.426.949	1.006.375.948	(36.948.999)
- esigibili oltre l'esercizio successivo		0	0	0
		969.426.949	*1.006.375.948*	*(36.948.999)*
	Totale II	***2.251.711.133***	***2.112.305.534***	***139.405.599***
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE				
1. Depositi bancari e postali		3.989.509	3.501.569	487.940
2. Assegni		31.616	1.777	29.839
3. Denaro e valori in cassa		49.285.571	22.822.881	26.462.690
4. Conti correnti di Tesoreria		66.299.648	0	66.299.648
	Totale IV	***119.606.344***	***26.326.227***	***93.280.117***
Totale C) Attivo Circolante		**3.049.911.091**	**2.630.131.462**	**419.779.629**
D) RATEI E RISCONTI				
I. Disaggi sui prestiti		0	0	0
II. Altri ratei e risconti		291.135	463.394	(172.259)
Totale D) Ratei e risconti		**291.135**	**463.394**	**(172.259)**
TOTALE DELL'ATTIVO (A+B+C+D)		**9.524.252.508**	**8.575.484.138**	**748.768.370**

Bilancio di esercizio 2002

STATO PATRIMONIALE PASSIVO (valori in euro)	31.12.2002	31.12.2001	Differenze
A) PATRIMONIO NETTO			
I. CAPITALE SOCIALE	1.489.285.500	766.246.000	723.039.500
II. RISERVA SOVRAPPREZZO AZIONI	-	-	-
III. RISERVE DI RIVALUTAZIONE	-	-	-
IV. RISERVA LEGALE	26.701.682	25.220.066	1.481.616
V. RISERVA PER AZIONI PROPRIE IN PORTAFOGLIO	-	-	-
VI. RISERVE STATUTARIE	-	-	-
VII. ALTRE RISERVE	28.150.709	-	28.150.709
Totale Capitale Sociale e Riserve	*1.544.137.891*	*791.466.066*	*752.671.825*
IX. UTILI (PERDITE) A NUOVO	-	-	-
X. UTILE (PERDITA) DELL'ESERCIZIO	30.719.175	29.632.325	1.086.850
	30.719.175	*29.632.325*	*1.086.850*
Totale A) Patrimonio netto	**1.574.857.066**	**821.098.391**	**753.758.675**
B) FONDI PER RISCHI ED ONERI			
1. Per imposte	-	-	-
2. Fondo ristrutturazione industriale	207.973.741	351.824.046	(143.850.305)
3. Fondo rettifica valore cespiti	831.545.426	941.130.285	(109.584.859)
4. Altri	246.035.755	210.050.628	35.985.127
Totale B) Fondi per rischi ed oneri	**1.285.554.922**	**1.503.004.959**	**(217.450.037)**
C) TFR DA CORRISPONDERE AL PERSONALE	**1.869.313.015**	**1.807.416.136**	**61.896.879**
D) DEBITI			
3. Debiti verso banche			
- esigibili entro l'esercizio successivo	-	-	-
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.000.000.000	-	1.000.000.000
	1.000.000.000	-	*1.000.000.000*
5. Acconti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	2.994.200	2.195.415	798.785
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	-
	2.994.200	*2.195.415*	*798.785*
6. Debiti verso fornitori			
- esigibili entro l'esercizio successivo	758.959.027	958.374.890	(199.415.863)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	-
	758.959.027	*958.374.890*	*(199.415.863)*
8. Debiti verso imprese controllate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	9.661.417	15.736.299	(6.074.882)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	-
	9.661.417	*15.736.299*	*(6.074.882)*
9. Debiti verso imprese collegate			
- esigibili entro l'esercizio successivo	8.333.892	14.741.871	(6.407.979)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	-
	8.333.892	*14.741.871*	*(6.407.979)*
10. Debiti verso controllanti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	317.633.474	360.061.628	(42.428.154)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.517.928.447	1.517.928.447	-
	1.835.561.921	*1.877.990.075*	*(42.428.154)*

TRENITALIA S.p.A.

STATO PATRIMONIALE PASSIVO (valori in euro)	31.12.2002	31.12.2001	Differenze
11. Debiti tributari			
- esigibili entro l'esercizio successivo	83.401.470	115.914.804	(32.513.334)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	25.537.995	-	25.537.995
	108.939.465	*115.914.804*	*(6.975.339)*
12. Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale			
- esigibili entro l'esercizio successivo	135.069.340	132.249.804	2.819.536
- esigibili oltre l'esercizio successivo	-	-	-
	135.069.340	*132.249.804*	*2.819.536*
13. Altri debiti			
- esigibili entro l'esercizio successivo	725.526.447	1.326.105.458	(600.579.011)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	1.808	380.599	(378.791)
	725.528.255	1.326.486.057	(600.957.802)
Totale D) Debiti	**4.585.047.517**	**4.443.689.215**	**141.358.302**
E) RATEI E RISCONTI			
I. Aggio sui prestiti	-	-	-
II. Altri ratei e risconti	9.479.988	275.437	9.204.551
Totale E) Ratei e risconti	**9.479.988**	**275.437**	**9.204.551**
TOTALE DEL PASSIVO (A+B+C+D+E)	**9.324.252.508**	**8.575.484.138**	**748.768.370**

Bilancio di esercizio 2002

CONTI D'ORDINE (valori in euro)		31.12.2002	31.12.2001	Differenze
1 BENI DI TERZI IN CONSEGNA				
1.1 Garanzie reali a Eurofima		1.071.293.704	1.142.421.561	(71.127.857)
1.2 Altri beni di terzi		28.372.911	28.407.976	(35.065)
	Totale 1	**1.099.666.615**	**1.170.829.537**	**(71.162.922)**
2 IMPEGNI				
2.1 Impegni per investimenti da realizzare		2.364.290.000	1.780.568.519	583.721.481
	Totale 2	**2.364.290.000**	**1.780.568.519**	**583.721.481**
3 RISCHI				
3.1 Fidejussioni		3.890.679	587.639	3.303.040
	Totale 3	**3.890.679**	**587.639**	**3.303.040**
4 BENI NOSTRI PRESSO TERZI				
4.1 Immobilizzazioni in affitto a Metronapoli		74.510	83.873	(9.363)
	Totale 4	**74.510**	**83.873**	**(9.363)**
TOTALE CONTI D'ORDINE		**3.467.921.804**	**2.952.069.568**	**515.852.236**

TRENITALIA S.p.A.

CONTO ECONOMICO (valori in euro)	Esercizio 2002	Esercizio 2001	Differenze
A) VALORE DELLA PRODUZIONE			
1. RICAVI DELLE VENDITE E DELLE PRESTAZIONI			
a) Prodotti del traffico viaggiatori:			
- clientela ordinaria	2.152.781.844	2.111.350.285	41.431.559
- Contratti di Servizio Regionali	1.223.245.978	1.213.519.101	9.726.877
b) Prodotti del traffico merci e poste	710.680.262	731.074.858	(20.394.596)
c) Contratto di Servizio Pubblico con Stato	480.563.145	527.044.266	(46.481.121)
d) Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni	157.245.283	168.986.863	(11.741.580)
Totale 1	*4.724.516.512*	*4.751.975.373*	*(27.458.861)*
2. VARIAZIONE DELLE RIMANENZE DI PRODOTTI IN CORSO DI LAVORAZIONE, SEMILAVORATI E FINITI	-	-	-
3. VARIAZIONE DEI LAVORI IN CORSO SU ORDINAZIONE	(425.756)	1.521.639	(1.947.395)
4. INCREMENTI DI IMMOBILIZZAZIONI PER LAVORI INTERNI	337.901.701	319.168.315	18.733.386
5. ALTRI RICAVI E PROVENTI			
a) Contributi in conto esercizio			
- Ai sensi dei Regolamenti CEE	-	-	-
- Altri	545.241	5.204.087	(4.658.846)
b) Utilizzo F. Ristrutt.e Rett.valore cespiti	215.754.672	264.358.991	(48.604.319)
c) altri ricavi e proventi	83.395.245	47.919.566	35.475.679
Totale 5	*299.695.158*	*317.482.644*	*(17.787.486)*
Totale A) Valore della produzione	**5.361.687.615**	**5.390.147.971**	**(28.460.356)**
B) COSTI DELLA PRODUZIONE			
6. PER MATERIE PRIME, SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	497.228.761	496.328.006	900.755
7. PER SERVIZI	1.463.113.611	1.457.438.328	5.675.283
8. PER GODIMENTO DI BENI DI TERZI	188.408.256	201.473.452	(13.065.196)
9. PER PERSONALE			
a) Retribuzioni	1.858.261.942	1.898.498.092	(40.236.150)
b) Oneri sociali	467.148.334	488.093.586	(20.945.252)
c) Trattamento di fine rapporto	171.215.575	173.745.993	(2.530.418)
d) Altri costi	1.803.891	1.881.276	(77.385)
Totale 9	*2.498.429.742*	*2.562.218.947*	*(63.789.205)*
10. AMMORTAMENTI E SVALUTAZIONI			
a) Ammortamento delle immobilizzioni immateriali	13.817.215	8.334.843	5.482.372
b) Ammortamento delle immobilizzioni materiali	512.343.934	432.240.056	80.103.878
c) Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	-	7.374.789	(7.374.789)
d) Svalutazioni crediti compresi all'attivo circolante e delle disponibilità liquide	14.665.776	14.338.667	327.109
Totale 10	*540.826.925*	*462.288.355*	*78.538.570*
11. VARIAZIONI DELLE RIMANENZE DI MATERIE PRIME SUSSIDIARIE, DI CONSUMO E MERCI	(208.277.956)	(67.453.341)	(140.824.615)
12. ACCANTONAMENTI PER RISCHI	3.335.577	4.739.025	(1.403.448)
13. ALTRI ACCANTONAMENTI	27.135.816	53.234.614	(26.098.798)
14. ONERI DIVERSI DI GESTIONE	161.564.610	20.101.324	141.463.286
Totale B) Costi della Produzione	**5.171.765.342**	**5.190.368.710**	**(18.603.368)**
Differenza tra Valore e Costi della Produzione (A-B)	**189.922.273**	**199.779.261**	**(9.856.988)**

Bilancio di esercizio 2002

CONTO ECONOMICO (valori in euro)	Esercizio 2002	Esercizio 2001	Differenze
C PROVENTI ED ONERI FINANZIARI			
15. PROVENTI DA PARTECIPAZIONI			
- in imprese controllate e collegate	-	-	-
- in altre imprese	-	-	-
Totale 15	-	-	-
16. ALTRI PROVENTI FINANZIARI			
a) Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni:			
- da imprese controllate e collegate	-	-	-
- da controllanti	-	-	-
- da altri	765	348.428	(347.663)
	765	*348.428*	*(347.663)*
b) Da titoli iscritti nelle immobilizzazioni che non costituiscono partecipazioni	-	-	-
c) Da titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	-	-	-
d) Proventi diversi dai precedenti:			
- da imprese controllate e collegate	386.967	471.098	(84.131)
- da controllanti	7.555.835	3.479.522	4.076.313
- da altri	8.487.113	7.449.647	1.037.466
	16.429.915	*11.400.267*	*5.029.648*
Totale 16	*16.430.680*	*11.748.695*	*4.681.985*
17. INTERESSI ED ALTRI ONERI FINANZIARI:			
- verso imprese controllate e collegate	2.572.145	216.484	2.355.661
- verso controllanti	73.096.589	93.093.939	(19.997.350)
- verso altri:	-	127.114	(127.114)
- su debiti obbligazionari	-	-	-
- su debiti verso istituti finanziari	-	-	-
- oneri finanziari diversi	17.865.279	2.511.102	15.354.177
Totale 17	*93.534.013*	*95.948.639*	*(2.414.626)*
Totale C) Proventi ed oneri finanziari	**(77.103.333)**	**(84.199.944)**	**7.096.611**

TRENITALIA S.p.A.

CONTO ECONOMICO (valori in euro)	Esercizio 2002	Esercizio 2001	Differenze
D) RETTIFICHE DI VALORE DI ATTIVITÀ FINANZIARIE			
18. RIVALUTAZIONI			
a) di partecipazioni	-	-	-
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	-	-	-
c) di titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	-	-	-
Totale 18	-	-	-
19. SVALUTAZIONI:			
a) di partecipazioni	8.319.750	13.704.289	(5.384.539)
b) di immobilizzazioni finanziarie che non costituiscono partecipazioni	-	-	-
c) di titoli iscritti all'attivo circolante che non costituiscono partecipazioni	-	-	-
Totale 19	*8.319.750*	*13.704.289*	*(5.384.539)*
Totale D) Rettifiche di valore di attività finanziarie	**(8.319.750)**	**(13.704.289)**	**5.384.539**
E) PROVENTI ED ONERI STRAORDINARI			
20. PROVENTI:			
- Plusvalenze da alienazioni	-	295.403	(295.403)
- Utilizzo fondo ristrutturazione industriale	13.749.395	167.839.818	(154.090.423)
- Altri	127.319.576	87.726.428	39.593.148
Totale 20	*141.068.971*	*255.861.649*	*(114.792.678)*
21. ONERI:			
- Minusvalenze da alienazioni	-	-	-
- Imposte relative ad esercizi precedenti	14.809.319	134.035	14.675.284
- Costi per esodi anticipati	13.749.395	167.839.818	(154.090.423)
- Altri	80.699.168	64.125.271	16.573.897
Totale 21	*109.257.882*	*232.099.124*	*(122.841.242)*
Totale E) Proventi ed oneri straordinari	**31.811.089**	**23.762.525**	**8.048.564**
Risultato prima delle imposte (A-B+/-C+/-E)	**136.310.279**	**125.637.553**	**10.672.726**
22) IMPOSTE SUL REDDITO DELL'ESERCIZIO	(105.591.104)	(96.005.227)	(9.585.877)
Utile (perdita) dell'esercizio	**30.719.175**	**29.632.326**	**1.086.849**

NOTA INTEGRATIVA AL BILANCIO AL 31 DICEMBRE 2002

Nota integrativa al Bilancio al 31 dicembre 2002

SEZIONE 1: CONTENUTO E FORMA DEL BILANCIO

Il bilancio che sottoponiamo alla Vostra approvazione è costituito da: Stato Patrimoniale, Conto Economico e Nota Integrativa; in allegato a quest'ultima sono riportati il Rendiconto Finanziario (Allegato 1) e l'Elenco delle Partecipazioni (Allegato 2).
Non si è proceduto alla redazione di un bilancio consolidato, pur in presenza di partecipazioni di controllo, avvalendosi dell'esonero previsto al 3° comma dell'art.27 del D.Lgs. n. 127/1991, in quanto tale bilancio verrà redatto dalla controllante Ferrovie dello Stato S.p.A. (nel seguito FS) con sede in Roma, Piazza della Croce Rossa 1.
Copia di tale bilancio consolidato, della relativa Relazione sulla Gestione e di quella del relativo organo di controllo sarà reso noto nei modi e nei termini previsti dalla legge.
Per quanto riguarda l'attività della società, la natura dei rapporti con le società del Gruppo Fs, nonché i fatti di rilievo occorsi successivamente alla data di bilancio, si rinvia a quanto indicato nella Relazione sull'andamento della Gestione.

SEZIONE 2: INTRODUZIONE AI CRITERI DI REDAZIONE DEL BILANCIO

Il bilancio dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2002 è stato redatto in conformità alle vigenti norme di legge interpretate ed integrate dai principi contabili predisposti dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri e, in mancanza, dai principi contabili raccomandati dall'International Accounting Standard Committee (IASC).
Le voci dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico sono state messe a raffronto con quelle dell'esercizio precedente.
A seguito della revisione della struttura del piano dei conti, condotta nel corso dell'esercizio 2002 e coordinata dalla controllante FS per giungere alla definizione di un piano dei conti unico di Gruppo, sono state apportate alcune riclassifiche rispetto alla preesistente classificazione dei conti in bilancio. La nuova classificazione adottata, oltre ad essere omogenea con quella delle altre società del Gruppo, consente una più puntuale rappresentazione dei fatti aziendali.
Per consentire un confronto omogeneo tra i valori 2002 e quelli del 2001, tali riclassifiche hanno interessato anche le corrispondenti voci dell'esercizio precedente ai sensi dell'art.2423 ter comma 5 del Codice Civile.
Nei commenti alle singole voci del bilancio, contenuti nella successiva sezione 4, è puntualmente indicato il valore delle singole riclassifiche effettuate sui saldi 2001.

SEZIONE 3: CRITERI DI VALUTAZIONE

Di seguito sono illustrati i criteri di valutazione adottati che sono conformi

a quelli applicati per la redazione del bilancio dell'esercizio 2001 e prescritti dall'art. 2426 del codice civile.
La valutazione delle singole poste è stata effettuata in base al principio generale della prudenza e della competenza nella prospettiva della continuità aziendale, nonché della coerenza e della omogeneità con i criteri di valutazione adottati dalla Capogruppo.
Ai sensi dell'art.10 della legge n. 72 del 13 marzo 1983, si precisa che non sono state effettuate rivalutazioni monetarie ed economiche, né si è derogato a quanto indicato negli articoli 2423 e 2423 bis del codice civile.

Immobilizzazioni immateriali
Le immobilizzazioni immateriali sono iscritte al costo di acquisto o produzione interna comprensivo di oneri accessori. Gli importi sono esposti al netto delle quote di ammortamento, che sono calcolate in misura costante in funzione della residua possibilità di utilizzazione del bene.
Il "software" viene ammortizzato su un periodo di cinque anni, tenute presenti le relative caratteristiche di specificità tecnica.
Le immobilizzazioni pervenute a seguito della compravendita del ramo d'Azienda da FS (atto del 28 novembre 2000) sono state iscritte al costo, espresso dal valore contabile al quale esse figuravano nella situazione patrimoniale redatta da FS al 30 novembre 2000, e in aderenza alla perizia valutativa del ramo d'Azienda cui si è fatto riferimento nel determinare il prezzo definitivo di acquisto.
I costi di impianto e di ampliamento e quelli di ricerca e sviluppo, se di accertata utilità pluriennale, vengono iscritti all'attivo, tra le immobilizzazioni immateriali, con il consenso del Collegio Sindacale, e ammortizzati in relazione alla loro residua possibilità di utilizzazione.
Le quote annuali di ammortamento utilizzate sono le seguenti:

Costi di impianto e ampliamento	20,00%
Costi di ricerca e sviluppo	20,00%
Software	20,00%
Migliorie su beni di terzi	20,00%

Immobilizzazioni materiali
Le immobilizzazioni materiali sono iscritte al costo di acquisto o di costruzione interna comprensivo degli oneri accessori imputabili, al netto degli ammortamenti.
Le immobilizzazioni pervenute a seguito della compravendita del ramo d'Azienda da FS (atto del 28 novembre 2000) sono state iscritte al costo, espresso dal valore contabile al quale esse figuravano nella situazione patrimoniale redatta da FS al 30 novembre 2000, al netto delle rettifiche di valore effettuate sulle immobilizzazioni più vetuste nell'ambito del processo di allocazione del prezzo di acquisto onde allinearne il valore di carico al corrente valore d'uso in coerenza con la perizia valutativa del ramo d'Azienda cui si è fatto riferimento nel determinarne il relativo prezzo di acquisto definitivo.
Gli ammortamenti sono stati calcolati in modo sistematico e costante sulla

base delle aliquote ritenute rappresentative della vita utile economico - tecnica stimata dei cespiti. Nell'anno di acquisizione o di costruzione viene applicata un'aliquota pari al 50% di quella ordinaria.
Le quote annuali di ammortamento utilizzate, pari o inferiori alle aliquote massime ordinarie fiscalmente deducibili ai sensi del D.M. 31.12.1988 e mantenute invariate rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, sono le seguenti:

Materiale rotabile	
- Materiale rotabile da compravendita Ramo d'Azienda	7,50%
- Materiale rotabile di nuova acquisizione	5,00%
- Manutenzione incrementativa	20,00%
Impianti industriali	
- Impianti di officina	5,00%
Attrezzatura industriale	
- Mezzi circolanti su strada e rotaia	7,50%
- Macchinari e attrezzatura	10,00%
- Mezzi di carico	10,00%
- Impianti di comunicazione	25,00%
Altri beni	
- Autoveicoli	20,00-25,00%
- Mobili e arredi	12,00%
- Macchine d'ufficio ordinarie	12,00%
- Macchine d'ufficio elettroniche	20,00%
- Telefoni cellulari	20,00%
- Impianti specifici	12,00%
- Impianti generici	8,00%
- Attrezzatura varia e minuta	12,00%
- Apparecchiatura sanitaria	12,50%

Le spese di manutenzione delle immobilizzazioni materiali vengono imputate al Conto Economico quando sostenute, salvo quelle aventi natura incrementativa, che vengono capitalizzate.
In particolare, i costi per lavori di manutenzione straordinaria programmati periodicamente sul materiale rotabile sono rilevati come segue:

- il costo dei lavori di totale ricostruzione, che intervengono indicativamente al ventesimo anno di vita del cespite, è portato ad incremento dei beni ed è ammortizzato per la durata di vita residua utile stimata in venti anni;
- il costo dei lavori di manutenzione incrementativa orientata al costante aggiornamento tecnologico, che intervengono a scadenze più brevi, è portato ad incremento dei beni ed è ammortizzato in cinque anni.

I cespiti radiati da alienare sono trasferiti all'attivo circolante e classificati tra le rimanenze.

TRENITALIA S.p.A.

Nell'esercizio 2002, a seguito di un nuovo approccio alla definizione del fabbisogno dei materiali alle scorte, si è conclusa la ricognizione delle tipologie di scorte a magazzino che ha portato alla riconduzione delle giacenze a due macro categorie (materiali riparabili e non riparabili) in funzione della destinazione d'uso e della frequenza di utilizzo, piuttosto che in funzione del loro valore.
In particolare, sulla base di tale nuovo approccio, è stato riscontrato che le parti di ricambio definite in passato "scorta tecnica" presentano significativi valori unitari ed elevati indici di consumo, caratteristiche che comportano la loro contabilizzazione tra le rimanenze di magazzino, come previsto dal paragrafo D.VII) del Documento n.16 dei principi contabili nazionali.
Pertanto, nel bilancio al 31 dicembre 2002, la scorta tecnica, prima ricompresa tra le immobilizzazioni materiali, è stata classificata tra le rimanenze di magazzino.

Immobilizzazioni finanziarie - Partecipazioni
Le partecipazioni sono valutate al costo, rettificato ove necessario per perdite permanenti di valore, entro il limite del valore di patrimonio netto di competenza.
Le eventuali ulteriori perdite di valore eccedenti il valore di carico della partecipazione sono accantonate, per la quota di competenza, in un apposito fondo rischi del passivo.
Le partecipazioni per le quali siano in atto scelte strategiche di cessione, sono trasferite all'attivo circolante al minore tra il valore iscritto in bilancio ed il presunto valore di realizzo.

Crediti e debiti
I crediti di qualsiasi natura sono iscritti al valore nominale, ricondotto al presumibile valore di realizzo attraverso apposito fondo svalutazione crediti portato a diretta diminuzione degli stessi.
I debiti sono esposti al loro valore nominale.
I debiti e crediti in valuta dei Paesi non aderenti all'Euro, tutti di natura commerciale, sono espressi al cambio del giorno di effettuazione delle rispettive operazioni; tuttavia la conversione al cambio di fine anno non avrebbe dato luogo ad apprezzabili differenze.
I debiti per ferie maturate e non godute dal personale alla chiusura del periodo riflettono una stima della relativa passività a titolo di emolumenti e relativi oneri.

Rimanenze
Le giacenze di magazzino, costituite per la parte preponderante da pezzi di ricambio per la manutenzione di materiale rotabile, sono valutate al costo medio ponderato o, se minore, al relativo valore di mercato. Esse sono rappresentate nell'Attivo al netto del fondo svalutazione per tener conto dell'obsolescenza tecnica, dei programmi di utilizzo nei processi manutentivi e dei possibili danneggiamenti.
I cespiti radiati da alienare sono iscritti al minore tra il valore netto residuo da ammortizzare ed il presumibile valore di realizzo.

Nota integrativa al Bilancio al 31 dicembre 2002

Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni
Le attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni sono iscritte al minore tra il costo e il valore di realizzo.

Disponibilità liquide
Tali disponibilità sono iscritte al valore nominale; quelle in valuta di Paesi non aderenti all'Euro sono adeguate al cambio di fine periodo.
Nelle disponibilità liquide sono, inoltre, iscritte le quote di pertinenza di Trenitalia dei fondi accreditati dal Ministero dell'Economia e delle Finanze sul conto corrente di Tesoreria Centrale dello Stato della Capogruppo gestito presso la Banca d'Italia. Poiché tale conto è, appunto, intestato a FS, Trenitalia ha conferito alla Capogruppo uno specifico mandato con rappresentanza per l'incasso delle risorse provenienti dallo Stato.
Si fa presente che il suddetto conto è infruttifero di interessi, e la disponibilità di quanto su di esso accreditato è subordinata ad autorizzazione dello stesso Ministero dell'Economia e delle Finanze.

Ratei e risconti
Sono calcolati con il criterio della competenza economica e temporale in applicazione del principio di correlazione dei costi e dei ricavi in ragione di esercizio.

Contributi in conto impianti
I contributi in conto impianti ricevuti dagli Enti pubblici e dalla Comunità Europea vengono portati in diminuzione delle *Immobilizzazioni in corso e acconti*, durante il periodo di realizzazione degli investimenti cofinanziati e, successivamente, a diretta diminuzione del valore di carico dei singoli cespiti a cui afferiscono quale riduzione del costo sostenuto per le stesse.
Essi vengono iscritti in base al principio della competenza espressa dal momento in cui matura con certezza il diritto di erogazione.

Fondi per rischi ed oneri
Tali fondi sono costituiti a fronte di oneri e perdite realisticamente prevedibili dei quali, alla chiusura dell'esercizio, sono indeterminati l'ammontare o la data di sopravvenienza.

Fondo per ristrutturazione industriale
Il fondo, trasferito da FS a Trenitalia S.p.A. con la compravendita del ramo Trasporto e incrementato con l'attribuzione di parte della differenza tra il patrimonio netto contabile ed il prezzo d'acquisto, è a fronte degli oneri di ristrutturazione, originati dal processo di riorganizzazione della società, in conformità al Piano di Impresa. Esso è esposto in bilancio al netto degli utilizzi.
In coerenza con la classificazione dei relativi oneri, gli utilizzi del fondo per ristrutturazione industriale, per la parte degli oneri di personale da sostenersi in attesa del completamento del piano relativo agli esodi, sono iscritti nel valore della produzione mentre quelli per la parte relativa agli incentivi all'esodo vengono rilevati tra i proventi straordinari.

TRENITALIA S.p.A.

Fondo rettifica di valore cespiti
Trattasi del fondo costituito con parte della differenza tra il patrimonio netto contabile e il prezzo d'acquisto del ramo d'Azienda per tener conto della ridotta redditività dei cespiti acquistati da FS, in coerenza con quanto indicato nella perizia di valore dell'Azienda oggetto di compravendita. Esso è esposto in bilancio al netto degli utilizzi iscritti nel valore della produzione determinati in misura proporzionale agli ammortamenti dei cespiti considerati non pienamente redditizi.

Altri fondi
Accolgono stanziamenti ritenuti congrui a fronteggiare oneri e rischi di diversa natura, come specificato nella descrizione della voce.

Trattamento di fine rapporto lavoro subordinato
Oltre al fondo per il trattamento di fine rapporto, previsto dall'art.2120 del Codice Civile, la voce include anche il fondo, istituito da FS a seguito della soppressione dell'Opera di Previdenza e Assistenza Ferrovie dello Stato (OPAFS), per l'indennità di buonuscita dovuta al personale per il periodo di servizio prestato a tutto il 31 dicembre 1995.
Il Fondo TFR esprime il debito maturato dall'1.1.1996, a tale titolo, nei confronti del personale, calcolato in conformità alle disposizioni di legge e ai vigenti contratti di lavoro.
Il Fondo Indennità di buonuscita riflette, per accordo fra le parti sociali, quanto maturato al 31 dicembre 1995 ed è rivalutato ogni anno conformemente ai commi 4 e 5 del predetto art.2120 del Codice Civile.

Costi, ricavi corrispettivi e contributi in conto esercizio
Sono esposti in bilancio secondo i principi della prudenza e della competenza.
I ricavi, i proventi, i costi e gli oneri sono iscritti al netto di eventuali resi, sconti, abbuoni e premi nonché delle imposte direttamente connesse alla vendita dei beni ed alla prestazione dei servizi. In particolare i ricavi del traffico merci sono al netto degli abbuoni concessi sotto forma di *"ristorni commerciali"*.
Fra gli *"oneri straordinari"* sono inclusi gli oneri sostenuti dalla società in applicazione dei piani di ristrutturazione industriale previsti dal Piano di Impresa; ad essi si contrappongono proventi straordinari per pari importo derivanti dall'utilizzo del fondo per ristrutturazione industriale. Negli stessi *"oneri straordinari"*, inoltre, è esposta la stima degli oneri derivanti dalla decisione di avvalersi della sanatoria fiscale introdotta con la legge n. 289 del 27 dicembre 2002 (Finanziaria 2003) e successive modifiche.
I contributi in conto esercizio vengono iscritti tra i ricavi secondo il criterio della competenza economica.

Imposte sul reddito
Le imposte sul reddito sono contabilizzate per competenza sulla base di una realistica previsione degli oneri d'imposta da assolvere in applicazione della vigente normativa fiscale.

Non sono stati, prudenzialmente, rilevati i possibili futuri benefici d'imposta derivanti da differenze temporanee di imponibile e dalle perdite fiscali riportabili a nuovo, in mancanza dei necessari requisiti di certezza circa il loro realizzo.
Si rammenta come l'operazione di compravendita del ramo d'Azienda Trasporto è disciplinata dalla legge n. 388/2000 (legge finanziaria 2001) che all'art.131, 5° comma ha disposto che: "tutte le operazioni di ristrutturazione della società Ferrovie dello Stato effettuate a decorrere dal 1° gennaio 2000 in esecuzione delle direttive comunitarie 91/440/CEE, 95/18/CE così come recepite dal decreto del Presidente della Repubblica 16.3.1999, pubblicato nella G.U. n. 113 del 17.5.1999, sono effettuate in regime di neutralità fiscale e pertanto escluse da ogni imposta e tassa".
L'applicazione della citata norma esplica effetti anche sull'esercizio 2002.

SEZIONE 4: ANALISI DELLE VOCI DELLO STATO PATRIMONIALE DEL CONTO ECONOMICO E DELLE RELATIVE VARIAZIONI

Nelle pagine che seguono è riportata l'analisi delle voci dello Stato Patrimoniale e del Conto Economico espresse in migliaia di euro, ove non altrimenti indicato.

STATO PATRIMONIALE ATTIVO

Immobilizzazioni

Immobilizzazioni immateriali
La posta ammonta a 73.068 migliaia di euro. Per una migliore classificazione, sono state iscritte nelle immobilizzazioni immateriali in corso alcune partite che nell'esercizio 2001 erano incluse nelle immobilizzazioni materiali in corso. La riclassifica di 16.689 migliaia di euro ha interessato, per un confronto omogeneo, anche i saldi al 31 dicembre 2001.
Le immobilizzazioni immateriali hanno registrato, nel corso del 2002, un aumento netto di 1.984 migliaia di euro rispetto alla fine dell'esercizio 2001. Tale variazione è la risultante dei movimenti indicati in dettaglio nella seguente tabella:

Immobilizzazioni immateriali	Valori al 31.12.2001	Trasferimenti da lavori in corso	Incrementi, dismissioni, rettifiche e riclassifiche	Amm.nti	Valori al 31.12.2002
1. Costi di impianto e ampliamento	4	-	-	(1)	3
2. Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	231	2.549	82	(593)	2.269
4. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili:					
Software	24.968	17.503	(10)	(9.870)	32.591
6. Immobilizzazioni in corso e acconti	37.852	(26.937)	15.856	-	26.771
7. Altre	8.029	6.885	(90)	(3.390)	11.434
Totale	**71.084**		**15.838**	**(13.854)**	**73.068**

TRENITALIA S.p.A.

I "Costi di impianto e ampliamento" sono relativi alle spese, sostenute nel 1997, all'atto di costituzione della Società (allora I.T.F S.r.l.). Tali costi sono stati sospesi fino all'inizio dell'operatività aziendale, avvenuta nel 2000, e da tale anno è iniziato il loro ammortamento.
La voce "Costi di ricerca e sviluppo" accoglie i costi di progetti già realizzati, o di fasi di essi, riguardanti, in particolar modo, la sicurezza dell'esercizio, la diversificazione ed il miglioramento del servizio alla clientela e la reingegnerizzazione dei processi industriali.
L'incremento che essa mostra nell'esercizio (2.549 migliaia di euro) è attribuibile, principalmente, al completamento del lavoro di revisione dei cicli manutentivi del materiale rotabile presso le officine (519 migliaia di euro) condotto all'interno del progetto "Rolling Stock Management System" (RSMS), alla conclusione della prima fase del progetto di "gestione per la qualità" delle Direzioni Regionali della Divisione Trasporto Regionale (505 migliaia di euro), agli studi per un sistema di diagnostica a bordo treno (341 migliaia di euro) e alla realizzazione di uno studio per casse mobili refrigerate adatte al trasporto di prodotti alimentari della Divisione Cargo (237 migliaia di euro).
Gli incrementi registratisi nella voce "Software" si devono, principalmente, all'avanzamento dell'attività di implementazione e sviluppo del sistema SIM (8.445 migliaia di euro), all'avanzamento della realizzazione del sistema "SIVE" per la vendita estera (1.495 migliaia di euro), alla realizzazione del servizio telematico di informazione alla clientela "FS informa" (1.265 migliaia di euro), alla realizzazione di un datawarehouse per la gestione dei dati riguardanti la vendita, le risorse umane e la manutenzione, nonché all'avanzamento della realizzazione dei sistemi di controllo della circolazione e della puntualità (491 migliaia di euro).
La voce "Immobilizzazioni in corso e acconti" presenta un saldo finale di 26.771 migliaia di euro composta, per 10.961 migliaia di euro, da lavori in corso per la realizzazione di beni propri e, per 15.810 migliaia di euro da lavori in corso per migliorie all'infrastruttura (fabbricati, impianti fissi e raccordi delle officine) di proprietà della consociata RFI, utilizzata da Trenitalia in base ad accordi tra le parti.
La voce "Altre" immobilizzazioni immateriali accoglie esclusivamente le migliorie su beni di terzi: quelle passate in esercizio nel corso del 2002 (6.885 migliaia di euro) si riferiscono, prevalentemente, a lavori eseguiti nelle officine e nei locali biglietterie delle stazioni di proprietà di RFI ma utilizzate da Trenitalia (6.761 migliaia di euro).
Negli ammortamenti delle "Altre" immobilizzazioni immateriali sono incluse 37 migliaia di euro relative ad ammortamenti di esercizi precedenti che, a conto economico, sono state ricomprese nelle sopravvenienze passive incluse negli oneri straordinari.

Immobilizzazioni materiali

La posta ammonta a 6.126.412 migliaia di euro e mostra una variazione in aumento, rispetto al 31 dicembre 2001, di 345.466 migliaia di euro.
Nelle pagine che seguono sono riportate, rispettivamente, le analisi delle variazioni del "Valore di carico" (Tabella 1), degli "Ammortamenti e svalutazioni" (Tabella 2) e dei "Valori netti di bilancio" (Tabella 3). Come già evidenziato nel commento alle immobilizzazioni immateriali, per una migliore

classificazione sono state riclassificate nelle immobilizzazioni immateriali in corso talune partite che, nell'esercizio 2001, erano incluse fra le immobilizzazioni materiali in corso. La riclassifica di 16.689 migliaia di euro ha interessato, per un confronto omogeneo, anche i saldi 2001.
Al 31 dicembre 2002 le immobilizzazioni materiali non risultano gravate da ipoteche o privilegi, ad eccezione delle garanzie espressamente indicate nei conti d'ordine.

Tabella 1

Valori di carico	Valori al 31.12.2001	Trasferimenti da lavori in corso	Incrementi, decrementi e rettifiche	Riclassifiche	Valori al 31.12.2002
2. Materiale rotabile e impianti industriali					
- Materiale rotabile	6.546.556	878.492	(36.466)	(146.766)	7.241.816
- Impianti industriali	255.912	14.478	-	(10)	270.380
	6.802.468	**892.970**	**(36.466)**	**(146.776)**	**7.512.196**
3. Attrezzature industriali e commerciali					
- Macchinari e attrezzatura	31.323	6.302	3	(1)	37.627
- Mezzi di carico,scarico e trasp. interno	5.940	1.617	-	-	7.557
- Impianti interni di comunicazione	1.210	679	-	49	1.938
	38.473	**8.598**	**3**	**48**	**47.122**
4. Altri beni					
- Autoveicoli	1.875	391	-	-	2.266
- Mobili e arredi	11.591	1.577	(2)	-	13.166
- Macchine da ufficio	32.794	17.124	(55)	(101)	49.762
- Telefoni cellulari	26	11	-	-	37
- Attrezzatura varia e minuta	4.650	2.380	323	1	7.354
	50.936	**21.483**	**266**	**(100)**	**72.585**
5. Immobilizzazioni in corso e acconti					
- Materiale rotabile	712.379	(878.492)	946.854	(3.861)	776.880
- Impianti e dotazioni tecniche	66.853	(44.559)	73.484	(184)	95.594
- Anticipi a fornitori	2.973	-	3.696	-	6.669
- Contributi in conto impianti	(888)	-	(1.057)	839	(1.106)
	781.317	**(923.051)**	**1.022.977**	**(3.206)**	**878.037**
[illegible]	[illegible]	-	986.780	(150.034)	8.509.940

L'importo in decremento di 36.466 migliaia di euro, riportato nella colonna "Incrementi, decrementi e rettifiche" in corrispondenza del materiale rotabile è dovuto, per 16.303 migliaia di euro alla riduzione del valore degli interventi di revamping, effettuati nel 2001 e nel 2002 sul materiale rotabile destinato al traffico regionale, a fronte dei contributi in conto impianti ricevuti dalle Regioni nel corso dell'esercizio, per 9.928 migliaia di euro alla vendita di rotabili scarsamente utilizzati in quanto vetusti, per 7.612 migliaia di euro, alla rottamazione della scorta tecnica risultata non più necessaria perché riferita a rotabili ormai non più utilizzati o perché irreparabilmente danneggiata, per 4.152 migliaia di euro alla radiazione dall'esercizio ferroviario di rotabili in attesa della vendita per rottamazione. Quest'ultima variazione è parzialmente compensata da una variazione di segno opposto relativa a 1.529 migliaia di euro che rappresentano il valore dei rotabili già radiati, ma recuperati per l'allestimento di treni d'epoca.

TRENITALIA S.p.A.

L'importo di 146.766 migliaia di euro iscritto nella colonna "Riclassifiche" in corrispondenza della voce "Materiale Rotabile" è composto integralmente dal valore di carico della cosiddetta "scorta tecnica" trasferita nelle Rimanenze a seguito della variata destinazione d'uso conseguente alla reingegnerizzazione dei processi manutentivi e delle relative logiche di gestione scorte di cui si è parlato nella sezione 3 "Criteri di valutazione".
L'importo di 946.854 migliaia di euro iscritto nella colonna "Incrementi, decrementi e rettifiche" in corrispondenza della voce "Immobilizzazioni in corso: Materiale rotabile" è dato dagli incrementi per nuovi investimenti relativi, principalmente, a commesse di acquisto e revamping, eseguiti nel corso del 2002 e non ancora completati alla fine dell'esercizio (955.951 migliaia di euro) al netto delle svalutazioni di commesse di investimento relative alla scorta tecnica chiuse nel 2002, ma riguardanti materiali già in esercizio ed utilizzati nel processo produttivo (9.097 migliaia di euro).
L'importo di 3.861 migliaia di euro iscritto nella colonna "Riclassifiche" in corrispondenza della voce "Immobilizzazioni in corso: Materiale Rotabile" rappresenta gli acconti per acquisti di scorta tecnica riclassificati, come quest'ultima, nella voce delle Rimanenze a seguito della già citata variazione di destinazione d'uso.
L'importo di 3.696 migliaia di euro iscritto nella colonna "Incrementi, decrementi e rettifiche" in corrispondenza della voce "Immobilizzazioni in corso e acconti: Anticipi a fornitori" è la risultante degli incrementi registrati nel periodo (7.749 migliaia di euro) al netto dei decrementi (4.053 migliaia di euro).
Il decremento registrato nella voce "Contributi in conto impianti" (1.057 migliaia di euro) corrisponde alla parte di contributi per il revamping di materiale rotabile passato in esercizio nel corso del 2002. L'incremento della stessa voce (839 migliaia di euro), invece, si riferisce ai contributi ricevuti nel corso dell'esercizio per investimenti ancora in fase di realizzazione.

Tabella 2

Ammortamenti e svalutazioni	Valori al 31.12.2001	Amm.nti	Riclassifiche	Decrementi e rettifiche	Valori al 31.12.2002
2. Materiale rotabile e impianti industriali					
- Materiale rotabile	1.868.860	482.283	(10.237)	(10.805)	2.330.102
- Impianti industriali	13.881	13.518	-	-	27.399
	1.882.741	**495.801**	**(10.237)**	**(10.805)**	**2.357.501**
3. Attrezzature industriali e commerciali					
- Macchinari e attrezzatura	1.851	3.443	-	-	5.294
- Mezzi di carico,scarico e trasp. interno	326	608	-	-	934
- Impianti interni di comunicazione	232	414	1	-	647
	2.409	**4.465**	**1**	**-**	**6.875**
4. Altri beni					
- Autoveicoli	409	517	-	-	926
- Mobili e arredi	904	1.484	-	-	2.388
- Macchine da ufficio	4.695	8.246	(29)	(6)	12.906
- Telefoni cellulari	6	8	-	-	14
- Attrezzatura varia e minuta	1.084	1.835	-	(1)	2.918
	7.098	**12.090**	**(29)**	**(7)**	**19.152**
	1.892.248	512.356	(10.265)	(10.812)	2.383.528

Nota integrativa al Bilancio al 31 dicembre 2002

L'importo di 10.237 migliaia di euro, esposto nella colonna "Riclassifiche" in corrispondenza del Materiale Rotabile, è composto per 9.153 migliaia di euro, dal valore del fondo ammortamento della scorta tecnica riclassificata alle Rimanenze e per 1.084 migliaia di euro dal valore del fondo ammortamento dei rotabili dismessi dall'esercizio e classificati all'attivo circolante (2.308 migliaia di euro) al netto del fondo ammortamento dei rotabili recuperati per l'esercizio ferroviario (1.224 migliaia di euro).

L'importo di 10.805 migliaia di euro indicato nella colonna "Decrementi e Rettifiche" in corrispondenza del Materiale Rotabile, è dato dall'utilizzo dei fondi ammortamento e svalutazione a fronte delle vendite di materiale rotabile (9.424 migliaia di euro) e dalle radiazioni di scorta tecnica (579 migliaia di euro) avvenute nel corso dell'esercizio, nonché dalla riduzione del fondo ammortamento di quei rotabili passati in esercizio nel 2001 per i quali, nel 2002, si è ottenuto un contributo regionale in conto impianti (802 migliaia di euro).

Negli ammortamenti degli "Impianti interni di comunicazione" sono incluse 12 migliaia di euro relative ad ammortamenti di esercizi precedenti che, a conto economico, sono state ricomprese nelle sopravvenienze passive incluse negli oneri straordinari.

Tabella 3

Valori netti	Valori al 31.12.2001	Amm.nti e svalutazioni al 31.12.2001	Valori netti al 31.12.2001	Valori al 31.12.2002	Amm.nti e svalutazioni al 31.12.2002	Valori netti al 31.12.2002
2. Materiale rotabile e impianti industriali						
- Materiale rotabile	6.546.556	1.868.860	4.677.696	7.241.816	2.330.102	4.911.714
- Impianti industriali	255.912	13.881	242.031	270.380	27.399	242.981
	6.802.468	**1.882.741**	**4.919.727**	**7.512.196**	**2.357.501**	**5.154.695**
3. Attrezzature industriali e commerciali						
- Macchinari e attrezzatura	31.323	1.851	29.472	37.627	5.294	32.333
- Mezzi di carico, scarico e trasp.inter.	5.940	326	5.614	7.557	934	6.623
- Impianti interni di comunicazione	1.210	232	978	1.938	647	1.291
	38.473	**2.409**	**36.064**	**47.122**	**6.875**	**40.247**
4. Altri beni						
- Autoveicoli	1.875	409	1.466	2.266	926	1.340
- Mobili e arredi	11.591	904	10.687	13.166	2.388	10.778
- Macchine da ufficio	32.794	4.695	28.099	49.762	12.906	36.856
- Telefoni cellulari	26	6	20	37	14	23
- Attrezzatura varia e minuta	4.650	1.084	3.566	7.354	2.918	4.436
	50.936	**7.098**	**43.838**	**72.585**	**19.152**	**53.433**
5. Immobilizzazioni in corso e acconti						
- Materiale rotabile	712.379	-	712.379	776.880	-	776.880
- Impianti e dotazioni tecniche	66.853	-	66.853	95.594	-	95.594
- Anticipi a fornitori	2.973		2.973	6.669	-	6.669
- Contributi in conto impianti	(888)	-	(888)	(1.106)	-	(1.106)
	781.317	**-**	**781.317**	**878.037**	**-**	**878.037**
						6.4

TRENITALIA S.p.A.

Immobilizzazioni finanziarie

La posta ammonta a 74.571 migliaia di euro e mostra una diminuzione di 18.289 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2001.

Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni.

Le partecipazioni mostrano, al 31 dicembre 2002, un valore complessivo di 74.073 migliaia di euro con un decremento netto, rispetto all'esercizio precedente, di 6.993 migliaia di euro.

La natura dei rapporti intercorrenti con le principali società controllate e collegate è analizzata nella Relazione sull'andamento della gestione cui si rinvia. Nelle pagine che seguono viene fornita una sintesi delle principali variazioni intervenute nel corso dell'anno attraverso tabelle nelle quali vengono esposti i valori al netto delle svalutazioni operate con accantonamenti al fondo svalutazione partecipazioni.

Analisi delle variazioni del valore di bilancio delle partecipazioni

(Tabella 1)

Tabella 1a

Società Controllate	Valori al 31.12.2001	Incrementi	Decrementi	Acc.nti a fondo sval. e perdite	Valori al 31.12.2002
FS Cargo S.p.A	62.543	-	(12.822)	-	49.721
F.do svalutazione	(12.822)	-	12.822	(7.271)	(7.271)
	49.721	-	-	**(7.271)**	**42.450**
Passaggi S.p.A.	131	368	-		499
F.do svalutazione	(33)	-	33	(316)	(316)
	98	**368**	**33**	**(316)**	**183**
Hydroitalia Srl	-	30	-		30
F.do svalutazione	-		-	-	-
	-	**30**	-	-	**30**
Hydroitalia Due Srl	-	30	-	-	30
F.do svalutazione	-		-	-	-
	-	30	-	-	30
Hydroitalia Tre Srl	-	30	-	-	30
F.do svalutazione	-		-	-	-
	-	**30**	-	-	**30**
[illegible]	[illegible]	458	(33)	(7.587)	42.723

Il valore di carico della partecipazione in FS Cargo, detenuta da Trenitalia al 100%, è stato ridotto, nel corso dell'esercizio 2002, a seguito della delibera dell'Assemblea straordinaria della società di riduzione del capitale sociale per le perdite cumulate a tutto il 31 dicembre 2001, utilizzando l'apposito fondo svalutazione per l'intero importo accantonato a tutto il 31 dicembre 2001 (12.822 migliaia di euro).

Il fondo stesso è stato reintegrato a fine anno di 7.271 migliaia di euro per tener conto delle perdite conseguite da FS Cargo nell'esercizio 2002 e risultanti dal bilancio approvato dai soci in sede assembleare il 2 aprile 2003.

Nota integrativa al Bilancio al 31 dicembre 2002

In data 21 maggio 2002, l'Assemblea ordinaria della società Passaggi, detenuta da Trenitalia al 50%, ha deliberato di ripianare pro-quota le perdite residue al 31 dicembre 2001 (66 migliaia di euro) e di effettuare un apporto a riserva di patrimonio netto in conto futuro aumento di capitale, mediante rinuncia a crediti, vantati dai soci nei confronti della società, per complessive 295 migliaia di euro.

In data 26 settembre 2002, il Consiglio di Amministrazione di Trenitalia ha poi autorizzato un intervento di sostegno a favore della società Passaggi per 220 migliaia di euro mediante rinuncia a crediti e destinando detto importo a riserva di patrimonio netto in conto futuro aumento di capitale.

A conclusione di queste operazioni, la partecipazione di Trenitalia si è incrementata di 401 migliaia di euro, di cui 368 migliaia di euro destinate a riserva di patrimonio netto in conto futuro aumento di capitale sociale e 33 migliaia di euro a ripianamento della residua perdita dell'esercizio 2001.

Il fondo svalutazione è stato poi reintegrato di 316 migliaia di euro per tener conto delle perdite maturate dalla società Passaggi nel corso dell'esercizio 2002, risultanti dalla bozza di bilancio approvata dal C.d.A.

In data 19 luglio 2002, Trenitalia ha costituito tre società a responsabilità limitata, Hydroitalia, Hydroitalia Due e Hydroitalia Tre, aventi per oggetto la gestione e la valorizzazione di impianti di depurazione di acque reflue. Per ciascuna delle tre società, il capitale sociale, detenuto al 100% da Trenitalia, è stato fissato in 30 migliaia di euro.

Come indicato nella relazione sulla gestione, nel mese di marzo 2003 Trenitalia ha sottoscritto un contratto in cui si è impegnata a cedere il 51% del capitale sociale della Hydroitalia S.r.l. a terzi subordinandone l'efficacia al rilascio dell'autorizzazione da parte dell'Antitrust ed ha, poi, sottoscritto e versato l'aumento di capitale della Hydroitalia s.r.l., portandolo a 31.230 migliaia di euro, deliberando nel contempo la modifica del tipo sociale da S.r.l. ad S.p.A..

Contestualmente, Trenitalia ha ceduto alla controllata gli asset idrici secondo quanto previsto dal progetto di valorizzazione degli stessi.

Dal momento che l'impegno a cedere non si è ancora perfezionato, essendo tuttora condizionato al rilascio dell'autorizzazione da parte dell'Antitrust, e che, nel frattempo, sono state fatte operazioni sul capitale, non si è proceduto né a ridurre il valore della partecipazione in ragione delle perdite dell'esercizio 2002 (2 migliaia di euro), né a riclassificare la partecipazione stessa nell'attivo circolante in deroga a quanto indicato nella precedente sezione 3.

Tabella 1 b

Società Collegate	Valori al 31.12.2001	Incrementi	Decrementi	Acc.nti a fondo sval. e perdite	Valori al 31.12.2002
Artesia S.a.s.	110	-	-	-	110
Cisalpino AG	25.509	-	-	-	25.509
Italcertifer S.c.p.A.	160	-	-	-	160
Metronapoli S.p.A.	392	-	-	-	392
Sve Rail Italia AB	171	550	-	(721)	-
TOTALE	[illegible]	[illegible]	-	(721)	26.171

TRENITALIA S.p.A.

Nel corso del 2002, Trenitalia, titolare del 50% del capitale sociale della Sve Rail Italia AB, ha effettuato versamenti in conto futuri aumenti di capitale per 550 migliaia di euro.
A fine esercizio, il valore della partecipazione è stato adeguato alla frazione di patrimonio netto detenuta in considerazione del fatto che la società, così some concordato fra i soci, sta portando a conclusione la sua operatività. Poiché, dopo le perdite accumulate al 31 dicembre 2002, il patrimonio netto della Sve Rail Italia AB è risultato negativo, dopo aver azzerato il valore della partecipazione è stato effettuato un accantonamento per la differenza (9 migliaia di euro) in un apposito fondo rischi del passivo.
La società Metronapoli ha rinviato a sei mesi il termine per l'approvazione del bilancio a seguito del fatto che non è stata ancora definita l'attribuzione ai consorziati dei corrispettivi da traffico del 2002 da parte del Consorzio UNICOCAMPANIA. Pertanto la partecipazione è stata mantenuta al costo in quanto inferiore alla quota di patrimonio netto posseduta risultante dall'ultimo bilancio disponibile (bilancio al 31 dicembre 2001).

Tabella 1c

Altre imprese	**Valori al 31.12.2001**	**Incrementi**	**Decrementi**	**Acc.nti a fondo sval. e perdite**	**Valori al 31.12.2002**
Centro Merci Orte S.p.A.	52	-	-	-	52
Consorzio Ferrovie Lombarde (in liquidazione)	26	-	-		26
F.do svalutazione	-			(3)	(3)
	26	-	-	(3)	23
Consorzio Napolipass	12	-	-	-	12
Consorzio UnicoCampania	0	14	-	-	14
Gestione Servizi interporto S.r.l.	78	-	-	-	78
Intercontainer Interfrigo ICF	4.035	-	-	-	4.035
F.do svalutazione	(408)	-	-	-	(408)
	3.627	-	-	-	3.627
Interporto Merci Padova S.p.A.	317	-	-	-	317
Interporto A. Vespucci S.p.A.	129	-	-	-	129
Interporto Bergamo Montello SIBEM S.p.A.	123	-	-	-	123
F.do svalutazione	(35)	-	-	-	(35)
	88	-	-	-	88
Interporto Bologna S.p.A.	204	-	-	-	204
Interbrennero S.p.A.	27	-	-	-	27
Consel S.c.a.r.l.	1	-	-	-	1
Isfort S.p.A.	344	-	-	-	344
Consorzio Tren&Bus	0	250	-	-	250
Consorzio Train	0	13	-	-	13
TOTALE	**4.905**	**277**	**-**	**(3)**	**5.179**
TOTALE (Tabelle a+b+c)	**81.066**	**1.285**	**(33)**	**(8.311)**	**74.073**

Nota integrativa al Bilancio al 31 dicembre 2002

Gli incrementi di valore delle partecipazioni in altre imprese sono dovuti all'acquisto, in data 15 maggio 2002, di una quota pari al 13% del Consorzio Train ed alla costituzione, in data 29 luglio 2002, del Consorzio Tren & Bus di cui Trenitalia detiene una quota del 50%. Inoltre in data 9 ottobre 2002 il Consorzio Napolipass ha cambiato la denominazione sociale in Consorzio UNICOCAMPANIA, aumentando il fondo consortile ed in tale contesto ammettendo Trenitalia per una quota pari al 14%; ciò premesso, nella suesposta tabella, il Consorzio Napolipass figura per rappresentare il valore della partecipazione data da Trenitalia a Metronapoli, con l'affitto di ramo d'Azienda.

Confronto dei valori di bilancio con la frazione di patrimonio netto di pertinenza di Trenitalia.

Come più ampiamente descritto nella Sezione 3 precedente, le partecipazioni sono valutate al costo di acquisto o sottoscrizione eventualmente rettificato per riflettere perdite durevoli di valore. Al riguardo, ed in ossequio a quanto richiesto all'art. 2427 c.c., è di seguito predisposto il prospetto di raffronto tra il valore di carico ed il patrimonio netto delle partecipate al 31 dicembre 2002 con evidenza del patrimonio netto e del risultato di periodo di pertinenza di Trenitalia.

Tabella 2

Descrizione	Capitale sociale	Utili (perdite) di periodo	Patrimonio netto	Quota di partecip. Trenitalia	P.N. di pertinenza Trenitalia (1)	Valore al 31.12.202 (2)	Differenza (1-2)
Società Controllate:							
- FS Cargo S.p.A	49.721	(7.271)	42.450	100,00%	42.450	42.450	-
- Passaggi S.p.A.	258	(631)	366	50,00%	183	183	-
- Hydroitalia Srl	30	(2)	28	100,00%	28	30	(2)
- Hydroitalia Due Srl	30	(2)	28	100,00%	28	30	(2)
- Hydroitalia Tre Srl	30	(2)	28	100,00%	28	30	(2)
TOTALE					**42.717**	**42.723**	**(6)**
Società Collegate:							
- Artesia S.a.s.	220	(8)	257	50,00%	129	110	19
- Cisalpino AG	59.211	4.687	50.408	50,00%	25.204	25.509	(305)
- Italcertifer S.c.p.A.	480	2	473	33,33%	158	160	(2)
- Metronapoli S.p.A.	1.033	271	1.282	38,00%	487	393	94
- Sve Rail Italia AB	328	(1.674)	(19)	50,00%	(9)	-	(9)
TOTALE					**25.968**	**26.172**	**(204)**
TOTALE SOCIETÀ CONTROLLATE E COLLEGATE					**68.685**	**68.895**	**(210)**

La differenza fra il valore di carico della Cisalpino AG e la corrispondente frazione di patrimonio netto della collegata sta progressivamente diminuendo negli anni, nel rispetto delle previste prospettive di recupero della redditività della società confortate dagli utili conseguiti negli ultimi tre esercizi e da quello risultante dalla bozza di bilancio dell'esercizio 2002.

Non si è proceduto all'adeguamento del valore della partecipazione nella società collegata Italcertifer S.c.p.A. nel presupposto dell'esistenza di valide

prospettive di redditività, in quanto tale società, essendo stata costituita ad aprile del 2001, ha iniziato solo nell'esercizio corrente la sua operatività.
Si rammenta, inoltre, che, come precedentemente accennato, la società Metronapoli S.p.A. non ha presentato il bilancio dell'esercizio 2002 rinviandolo a sei mesi; pertanto i valori indicati nella tabella si riferiscono a quelli dell'esercizio 2001.
Inoltre, poiché il patrimonio netto contabile della società Sve Rail Italia AB è risultato al 31 dicembre 2002 di importo negativo, come già in precedenza evidenziato, si è ritenuto opportuno operare un accantonamento al fondo rischi su partecipazioni per la quota eccedente il patrimonio netto di pertinenza della collegata ed il valore di carico (9 migliaia di euro).
Il valore di carico delle partecipazioni in società controllate e collegate, come esposto nelle Tabelle 1 a) b) e c) precedenti, non sarebbe risultato diverso per valori significativi qualora fosse stato determinato in base al metodo del patrimonio netto.

Analisi del Fondo Svalutazione partecipazioni

Tabella 3

Società	Valori al 31.12.2001	Acc.nti (1)	Utilizzi	Valori al 31.12.2002
Controllate	(12.855)	(7.587)	12.855	(7.587)
Collegate	-	(721)	-	(721)
Altre partecipate	(443)	(3)	-	(446)
Totale	**(13.298)**	**(8.311)**	**12.855**	**(8.754)**

(1) Nella voce D19) del conto economico sono evidenziate svalutazioni di partecipazioni per complessive 8.320 migliaia di euro di cui 8.311 migliaia di euro portate al fondo svalutazione partecipazione e 9 migliaia di euro appostate nel fondo per "Altri rischi ed oneri" del passivo.

Per quanto riguarda i movimenti del fondo, si rimanda a quanto già indicato nei commenti ai valori di bilancio delle partecipazioni.
Si indicano qui di seguito le informazioni complete sulla sede legale delle società controllate e collegate:

Tabella 4

Società controllate	
FS CARGO S.p.A	Via Mantova 1, 00198 Roma
PASSAGGI S.p.A.	Via Giolitti 34, 00185 Roma
Società collegate:	
ARTESIA S.a.s.	24 Rue de Londres 75009 Parigi
CISALPINO A.G.	Bern, Park Terrasse 10
ITALCERTIFER S.C.p.A.	Viale Spartaco Lavagnini 58, Firenze
METRONAPOLI S.p.A.	P.le Tecchio 27, 80127 Napoli
SVE RAIL ITALIA A.B.	Gamla Brogatan 36/38 SE- 111 20 Stoccolma

Nota integrativa al Bilancio al 31 dicembre 2002

Immobilizzazioni finanziarie: Crediti

La posta ammonta a 497 migliaia di euro e mostra un decremento di 11.296 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2001.

Essa risulta così composta:

	31.12.2002	31.12.2001	Differenza
Entro l'esercizio:	-	-	-
Oltre l'esercizio:			
Mutui e prestiti al personale	228	1.112	(884)
Depositi cauzionali	269	211	58
Credito d'imposta L.140/97	-	10.470	(10.470)
Totale	**497**	**11.793**	**(11.296)**

La voce "Mutui e prestiti al personale" accoglie la residua parte dei crediti relativi ai mutui e prestiti ex Opera Previdenza e Assistenza Ferrovie dello Stato (OPAFS).

Il "Credito d'imposta L.140/97" riguarda i crediti verso l'Erario per i versamenti a titolo di acconto delle imposte da trattenere ai dipendenti all'atto della corresponsione del T.F.R.; la voce si annulla rispetto al 31 dicembre 2001 a seguito della compensazione con l'acconto dell'imposta sostitutiva della rivalutazione del TFR ex Dlgs 47/2000.

TRENITALIA S.p.A.

Attivo circolante

Rimanenze

Le Rimanenze ammontano a complessive 678.594 migliaia di euro e mostrano un incremento, rispetto al 31 dicembre 2001, di 187.094 migliaia di euro. Esse risultano così composte:

Rimanenze	31.12.2002	31.12.2001	Differenza
Materie prime, sussidiarie e di consumo	737.136	535.246	201.890
Fondo svalutazione	(88.054)	(65.675)	(22.379)
	649.082	**469.571**	**179.511**
Lavori in corso su ordinazione	1.096	1.522	(426)
Prodotti finiti e merci	997	1.209	(212)
Acconti	3.861	-	3.861
Cespiti radiati da alienare:			
- Materiale rotabile radiato da alienare	54.299	70.987	(16.688)
Fondo svalutazione	(53.223)	(65.920)	12.697
Totale 1	**1.076**	**5.067**	**(3.991)**
- Impianti idrici	33.314	24.963	8.351
Fondo svalutazione	(10.852)	(10.852)	-
Totale 2	**22.462**	**14.111**	**8.351**
- Altro materiale	20	20	-
Totale 3	**23.558**	**19.198**	**4.360**
TOTALE	**678.594**	**491.500**	**187.094**

L'incremento delle rimanenze di materie prime, sussidiarie e di consumo è dovuto, per 137.614 migliaia di euro, alla riclassifica della scorta tecnica nella scorta ordinaria fatta in funzione dell'attuale destinazione d'uso, come più dettagliatamente descritto nella Sezione 3 del presente documento e come con la necessaria ampiezza evidenziato nella Relazione sulla Gestione con riferimento al progetto "Rolling Stock Management System" (RSMS); inoltre, per 63.126 migliaia di euro, l'incremento di cui sopra è legato all'aumento sia dei materiali di prima dotazione per intervento sui rotabili, sia di materiali per la manutenzione straordinaria che transitoriamente sono stati imputati a magazzino in attesa di essere allocati sulle diverse commesse di investimento e per 1.150 migliaia di euro dal valore dei lavori in corso relativi a componenti realizzati nelle officine.

Per effettuare la valorizzazione dei materiali di scorta tecnica a magazzino si sono assunti prezzi unitari per categoria di codici inventariali pari ai relativi valori netti contabili (risultanti a libro cespiti prima del trasferimento) suddivisi per la corrispondente quantità. Il procedimento adottato per la valorizzazione della ex scorta tecnica ha reso equivalenti il valore del decremento delle immobilizzazioni materiali e quello dell'incremento del magazzino.

Sempre al fine di garantire la neutralità della riclassifica effettuata, la contropartita del decremento delle immobilizzazioni materiali è stata appostata tra gli oneri diversi di gestione, preferendo questa voce a quella degli acqui-

sti di materiali trattandosi, per la parte preponderante, di materiali già acquisiti negli esercizi precedenti.

A fronte della riclassifica della scorta tecnica tra le rimanenze, il valore residuo al 31 dicembre 2002 della quota di "badwill" ad essa riconducibile, iscritta nel "Fondo Rettifica Valore Cespiti" del passivo (18.153 migliaia di euro), è stata trasferita al fondo svalutazione scorte ed integrata con un accantonamento di 10.826 migliaia di euro per far fronte al rischio di deperimento di quei materiali aventi un basso indice di rotazione.

Il fondo svalutazione, oltre agli incrementi sopra descritti e ammontanti, complessivamente, a 28.979 migliaia di euro, è stato utilizzato per 6.600 migliaia di euro a fronte di radiazioni di materiali di scorta ordinaria considerati non più utilizzabili nel processo manutentivo.

I lavori in corso su ordinazione, che ammontano a 1.096 migliaia di euro, rappresentano il valore delle manutenzioni effettuate per conto di terzi dalle officine ferroviarie e non ancora completate alla fine dell'anno 2002.

Le rimanenze di prodotti finiti e merci (997 migliaia di euro) sono costituite da tessere telefoniche (410 migliaia di euro) e da carte per la ricarica dei telefoni cellulari (587 migliaia di euro) che le biglietterie dedicate della Divisione Trasporto Regionale hanno in giacenza per offrirle in vendita alla propria clientela quale servizio aggiuntivo a quello di trasporto.

La voce "Acconti" (3.861 migliaia di euro) accoglie quanto corrisposto ai fornitori, appunto a titolo di acconto, per la realizzazione di pezzi di ricambio non completata entro il 31 dicembre 2002.

La voce relativa ai cespiti radiati da alienare riguarda le immobilizzazioni riclassificate nell'Attivo Circolante in quanto escluse dal ciclo produttivo e/o destinate alla vendita. Essa risulta così composta:

Cespiti radiati da alienare	**31.12.2001**	**Incrementi**	**Decrementi**	**Riclassifiche**	**31.12.2002**
Materiale rotabile radiato da alienare	70.987	1.845	(18.227)	(306)	54.299
Fondo svalutazione	(65.920)	(4.602)	17.299	-	(53.223)
	5.067	**(2.757)**	**(928)**	**(306)**	**1.076**
Impianti idrici	24.963	8.302	-	49	33.314
Fondo svalutazione	(10.852)	-	(10.852)	10.852	(10.852)
	14.111	**8.302**	**(10.852)**	**10.901**	**22.462**
Altro materiale	**20**	-	**20**	**(20)**	**20**
TOTALE	**19.198**	**5.545**	**(11.760)**	**10.575**	**23.558**

Gli incrementi della voce "Materiale rotabile radiato da alienare" (1.845 migliaia di euro) rappresentano il valore netto contabile dei rotabili trasferiti in questa voce in attesa della vendita, mentre i decrementi (18.227 migliaia di euro) rappresentano il valore dei rotabili venduti o rottamati nell'esercizio. La dismissione di tali rotabili ha generato minusvalenze per 17.299 migliaia di euro che sono state assorbite mediante l'utilizzo, per pari importo, dell'apposito fondo svalutazione. Infine, l'importo di 306 migliaia di euro della voce "Riclassifiche" rappresenta il valore netto contabile dei rotabili dismessi in esercizi precedenti che sono stati recuperati per l'allestimento di treni d'epoca.

TRENITALIA S.p.A.

Il complessivo aumento del valore della voce "Impianti idrici" di 8.351 migliaia di euro (composto da incrementi più riclassifiche) è dato, per 232 migliaia di euro, dal valore dei lavori completati nel corso dell'esercizio riguardanti gli impianti di depurazione acque reflue, nonché dal valore di una parte di impianti che, al 31 dicembre 2001, non era stata ricompresa tra quelli oggetto di valorizzazione attraverso la vendita, ma che, per le sue caratteristiche tecniche, deve essere ad essi assimilata.
Inoltre in data 18 dicembre 2002 RFI e Trenitalia hanno stipulato il contratto di compravendita di impianti di depurazione avente ad oggetto le residuali componenti impiantistiche rimaste alla cedente (oggi RFI) all'atto della cessione del ramo d'Azienda Trasporto. Il valore dei beni acquistati è risultato di 8.119 migliaia di euro, pari al valore netto contabile degli stessi in RFI. I beni acquistati sono stati inseriti tra le rimanenze perché oggetto, assieme agli impianti già precedentemente iscritti in questa voce, di vendita alla controllata Hydroitalia S.r.l. avvenuta in data 21 marzo 2003.

Crediti
La posta ammonta a 2.251.711 migliaia di euro e mostra un incremento complessivo, rispetto alla fine dell'esercizio 2001, di 139.406 migliaia di euro.
Come dettagliatamente riportato nella Relazione sulla Gestione, cui si fa rinvio, il 30 novembre 2002 si è concluso il periodo di 24 mesi decorso il quale Trenitalia veniva legittimata a chiedere alla cedente il riacquisto dei crediti acquisiti con la cessione e non incassati (art. 9 comma 6 del contratto di compravendita del ramo d'Azienda "Trasporto") previa dimostrazione alla stessa di aver "iniziato e coltivato con la dovuta diligenza le azioni rivolte" al loro incasso.
Al fine di avvalersi della garanzia contrattuale, Trenitalia ha fornito ad FS l'analisi delle partite non incassate suddividendole nelle seguenti categorie:
- crediti definitivamente irrecuperabili aventi un valore nominale di 19.184 migliaia di euro, fondi stanziati per il rischio di inesigibilità per 17.974 migliaia di euro ed un valore netto, pertanto, di 1.210 migliaia di euro;
- crediti insussistenti, in quanto privi di sufficiente documentazione di supporto per attestare la titolarità del credito, aventi un valore nominale di 20.777 migliaia di euro, fondi per rischi di inesigibilità per 13.381 migliaia di euro ed un valore netto di 7.396 migliaia di euro;
- crediti in corso di recupero aventi un valore nominale di 73.818 migliaia di euro, fondi per rischi di inesigibilità per 69.369 migliaia di euro ed un valore netto di 4.449 migliaia di euro.

Al termine delle verifiche svolte FS, in deroga a quanto previsto dall'art.9, ha richiesto ed ottenuto da Trenitalia, formalizzandolo attraverso un accordo transattivo, che la titolarità dei crediti rimanesse in capo alla stessa Trenitalia dietro corresponsione di un importo di 14.009 migliaia di euro, di cui 13.055 migliaia di euro a titolo di rimborso del valore netto dei crediti non incassati e 954 migliaia di euro a titolo di indennizzo riferibile all'onere finanziario implicito sostenuto da Trenitalia nei 24 mesi e al lavoro di ricognizione e gestione dei crediti risultati insussistenti.

A conclusione dell'operazione, Trenitalia ha portato a perdita e ad insussistenze, rispettivamente, i crediti irrecuperabili e quelli insussistenti. A fronte di tali operazioni, riflesse nel bilancio 2002, la società ha utilizzato i fondi svalutazione crediti integrati di quanto ricevuto a rimborso da FS.
Per i crediti ancora in corso di recupero, invece, Trenitalia ha provveduto ad integrare i fondi svalutazione crediti esistenti per l'importo di 4.449 migliaia di euro ricevuto da FS a titolo di rimborso.
Nelle pagine che seguono sono esposti i dettagli delle voci più significative: l'effetto dell'operazione sopra descritta è stato evidenziato nei commenti alle singole voci di dettaglio.

Crediti verso Clienti

La voce ammonta a 806.936 migliaia di euro con un decremento, rispetto all'esercizio 2001, di 9.735 migliaia di euro. Essa si articola nel modo indicato nella seguente tabella:

Crediti per tipologia di clienti	31.12.2002	31.12.2001	Differenza
1. Clienti ordinari			
Fatture emesse e da emettere	329.527	332.802	(3.275)
Fondo svalutazione	(61.698)	(50.037)	(11.661)
Valore netto 1	**267.829**	**282.765**	**(14.936)**
2. Amministrazioni Pubbliche			
Fatture emesse e da emettere	377.701	382.972	(5.271)
Fondo svalutazione	(5.115)	(9.469)	4.354
Valore netto 2	**372.586**	**373.503**	**(917)**
3. Ferrovie, Agenzie ed altre			
aziende di trasporto:			
Ferrovie estere	129.562	113.005	16.557
Fondo svalutazione	(4.317)	(4.309)	(8)
Valore netto	**125.245**	**108.696**	**16.549**
Ferrovie in concessione	1.265	1.852	(587)
Fondo svalutazione	(1.164)	(392)	(772)
Valore netto	**101**	**1.460**	**(1.359)**
Agenzie ed altre aziende di trasporto	47.417	54.779	(7.362)
Fondo svalutazione	(6.242)	(4.532)	(1.710)
Valore netto	**41.175**	**50.247**	**(9.072)**
Valore netto 3	**166.521**	**160.403**	**6.118**
VALORE NETTO TOTALE	**806.936**	**816.671**	**(9.735)**

A seguito della revisione del piano dei conti, segnalata nella Sezione 2 del presente documento, sono state apportate alcune riclassifiche che hanno interessato anche le corrispondenti voci dell'esercizio precedente messe a confronto. In particolare, le riclassifiche dei valori del 2001 che hanno interessato le voci esposte nella tabella suindicata sono state le seguenti: 41.064 migliaia di euro ad incremento della voce "Clienti ordinari", 88.862 migliaia

di euro ad incremento dei crediti verso "Ferrovie Estere" e 1.163 migliaia di euro in aumento dei crediti verso "Ferrovie in concessione".
La variazione complessiva, pari a 131.089 migliaia di euro, ha avuto come contropartita il decremento della voce "Crediti verso Altri".
Inoltre, per una più omogenea comparazione con i dati 2002, sono state riclassificate, nella voce "Crediti verso Agenzie ed altre aziende di trasporto" relativa al 2001, 35.024 migliaia di euro, riguardanti versamenti in transito, esposte, nell'esercizio precedente, tra le "Disponibilità liquide".
La voce relativa ai crediti verso clienti che ha subito la variazione di maggior rilievo, rispetto all'esercizio precedente, è quella dei crediti verso "Ferrovie Estere" (16.557 migliaia di euro); ciò è imputabile all'aumentato volume di prodotti del traffico venduti all'estero e alla diversa contabilizzazione dei noli carri e carrozze a ferrovie estere registrati, nell'esercizio precedente, nei crediti diversi. Tale effetto risulta parzialmente compensato dalla maggiore tempestività con cui, nell'esercizio corrente, sono state contabilizzate le regolazioni finanziarie nell'ambito del "Bureau Central de Compentation" (BCC).
I crediti verso Clienti Ordinari riguardano principalmente crediti per servizi di trasporto merci eseguiti dalla Divisione Cargo; rispetto a quelli dell'esercizio 2001 evidenziano un decremento di 14.936 migliaia di euro.
I crediti verso le Amministrazioni Pubbliche si riferiscono quasi integralmente a quelli vantati verso le Regioni per i servizi di cui ai Contratti di Servizio Pubblico con esse sottoscritti (363.739 migliaia di euro), conformemente a quanto disposto dal DPCM del 16 novembre 2000.
Sulla specifica voce dei "Crediti verso Clienti", l'effetto dell'accordo transattivo definito con la Capogruppo e descritto precedentemente è stato il seguente:

- passaggio a perdita di crediti irrecuperabili per 18.780 migliaia di euro, con contestuale utilizzo di fondi svalutazione crediti rivenienti dalla cessione per 17.974 migliaia di euro e copertura della perdita residua, pari a 806 migliaia di euro, con quota parte dell'importo rimborsato da FS;
- cancellazione di crediti insussistenti, mediante iscrizione di sopravvenienze passive, per 14.934 migliaia di euro, con contestuale utilizzo di fondi svalutazione crediti per 13.381 migliaia di euro e copertura della differenza (1.553 migliaia di euro) con quota parte dell'indennizzo riconosciuto da FS;
- integrazione dei fondi svalutazione crediti per i crediti in corso di recupero acquisiti con la cessione e ancora aperti con quota parte dell'importo rimborsato da FS (2.580 migliaia di euro).

Crediti verso imprese controllate

I crediti verso controllate ammontano, complessivamente, a 15.925 migliaia di euro e mostrano una variazione in diminuzione, rispetto all'analogo periodo dell'esercizio precedente di 2.487 migliaia di euro.
I crediti componenti il saldo, vantati nei confronti di ciascuna delle società controllate sia dirette che indirette, sono riportati nella seguente tabella:

Imprese controllate	31.12.2002	31.12.2001	Differenza
Passaggi S.p.A.	5.162	2.946	2.216
Fs Cargo S.p.A	394	360	34
Cargo Chemical (già Chemoil Logistica) S.r.l.	1.318	989	329
Ecolog (già Stifes) S.p.A.	4.626	5.476	(850)
Ferport S.r.l.	5	-	5
Ferport Napoli S.r.l.	1	3	(2)
Italcontainer S.p.A.	1.939	2.360	(421)
Nord Est Terminal S.p.A.	180	-	180
Omnia Express S.p.A.	116	117	(1)
Omnia Logistica S.p.A.	2.144	6.052	(3.908)
Serfer S.r.l.	165	124	41
Totale lordo	**16.050**	**18.427**	**(2.377)**
Fondo svalutazione crediti	(125)	(15)	(110)
TOTALE	**15.925**	**18.412**	**(2.487)**

I saldi al 31 dicembre 2002 sono da attribuire tutti a rapporti di natura commerciale.

L'incremento dei crediti verso Passaggi è dovuto, principalmente, agli introiti delle vendite di biglietteria ferroviaria relativi agli ultimi tre mesi dell'esercizio che, alla fine del 2002, la partecipata doveva ancora retrocedere a Trenitalia (2.768 migliaia di euro), al netto della rinuncia a crediti per complessivi 400 migliaia di euro effettuata da Trenitalia a copertura della perdita residua 2001 e del successivo versamento a riserva di patrimonio.

Nel corso del 2002, inoltre, il credito residuo al 31 dicembre 2001, pari a 2.335 migliaia di euro, è stato congelato ed è stato predisposto un piano di rientro, al tasso d'interesse del 6%, che ne prevede l'integrale rimborso nel corso del 2003.

Crediti verso imprese collegate

La voce ammonta complessivamente a 11.198 migliaia di euro e mostra un aumento, rispetto alla fine dell'esercizio 2001, di 1.097 migliaia di euro.

I crediti verso le singole controparti sono dettagliati nella tabella che segue:

Imprese collegate	31.12.2002	31.12.2001	Differenza
Artesia S.a.S	39	21	18
Cisalpino AG	5.877	5.292	585
Metronapoli S.p.A.	3.911	2.919	992
Sve Rail Italia AB	947	1.867	(920)
Italcertifer S.c.p.A	741	2	739
Totale lordo	**11.515**	**10.101**	**1.414**
Fondo svalutazione crediti	(317)	-	(317)
TOTALE	**11.198**	**10.101**	**1.097**

La variazione di maggior rilievo, avvenuta nel corso dell'esercizio 2002, riguarda i crediti verso Metronapoli S.p.A. Essa è dovuta ad un incremento,

pari a 3.887 migliaia di euro relativo ai crediti maturati nell'esercizio e non incassati al 31 dicembre 2002 riguardanti, principalmente, l'affitto di materiale rotabile (2.343 migliaia di euro), la manutenzione dei rotabili dati in locazione (1.373 migliaia di euro) e il canone di affitto di ramo d'azienda (35 migliaia di euro) e ad un decremento di 2.895 migliaia di euro dovuto agli incassi avvenuti nell'esercizio dei crediti maturati al 31 dicembre 2001.
La variazione dei crediti verso la Sve Rail Italia AB è da attribuire, principalmente, alla regolazione, tramite BCC, di partite di credito, già aperte al 31 dicembre 2001, per 1.657 migliaia di euro parzialmente compensata dai crediti, maturati nel corso del 2002 e non incassati a fine esercizio (737 migliaia di euro).
Le variazioni in aumento registrate nei crediti verso la società Italcertifer derivano sostanzialmente dalla raggiunta operatività della società che è stata costituita nell'aprile del 2001; i crediti maturati nel corso dell'anno riguardano attività di ingegneria, di ricerca e certificazione svolte nell'ambito del settore del trasporto su ferro finalizzate alla qualificazione ed omologazione del materiale rotabile.
I crediti verso società collegate, acquisiti al 30 novembre 2000 con la cessione e non incassati al 30 novembre 2002 (di cui all'art.9 del contratto di compravendita del ramo d'Azienda Trasporto) sono stati così trattati:

- sono stati passati a perdita crediti irrecuperabili per 86 migliaia di euro coperti da un importo di eguale ammontare facente parte del rimborso ricevuto da FS;
- sono stati integrati i fondi svalutazione crediti per le partite in corso di recupero con quota parte dell'importo rimborsato da FS (897 migliaia di euro).

Crediti verso imprese controllanti

La voce ammonta complessivamente a 448.226 migliaia di euro, con un incremento rispetto al 2001 pari a 187.481 migliaia di euro. I crediti che la compongono sono riportati nella seguente tabella:

Imprese controllanti	**31.12.2002**	**31.12.2001**	**Differenza**
Entro l'esercizio:			
Crediti commerciali			
per fatture emesse e da emettere	1.997	49.639	(47.642)
Crediti non commerciali:			
altri crediti non commerciali	23.515	9.643	13.872
Totale lordo	**25.512**	**59.282**	**(33.770)**
Fondo svalutazione crediti	-	-	-
Oltre l'esercizio:			
Erario per I.V.A. di Gruppo	422.714	201.463	221.251
TOTALE	**448.226**	**260.745**	**187.481**

L'aumento complessivo registrato dalla voce nel corso dell'esercizio 2002 è, sostanzialmente, il risultato delle seguenti variazioni di segno contrapposto:

- la diminuzione dei crediti commerciali (47.643 migliaia di euro), principalmente dovuta agli incassi, avvenuti tramite regolazione sul c/c intersocietario, dei crediti vantati al 31 dicembre 2001 (48.055 migliaia di euro) al netto dei nuovi crediti maturati al 31 dicembre 2002 (1.714 migliaia di euro);
- l'aumento dei crediti non commerciali dovuto, principalmente, al credito verso la controllante per il risarcimento dei crediti acquisiti con la cessione e non incassati al 30 novembre 2002 (14.009 migliaia di euro) al netto degli accrediti sul c/c intersocietario avvenuti nel corso del 2002 di partite sorte nel corso dell'esercizio ed in quello precedente;
- l'aumento dei crediti per IVA di Gruppo (221.252 migliaia di euro) costituito dal saldo delle relative liquidazioni.

Ad eccezione di quest'ultima voce, che ha scadenza oltre l'esercizio successivo, tutti gli altri crediti verso la controllante hanno natura di crediti a breve termine.

Crediti verso altri

La voce ammonta a 969.427 migliaia di euro e mostra una diminuzione, rispetto al 31 dicembre 2001, di 36.949 migliaia di euro.
Essa risulta così composta:

Crediti verso altri	31.12.2002	31.12.2001	Differenza
Ministero dell'Economia e delle Finanze	817.619	848.864	(31.245)
Crediti verso consociate	78.342	75.965	2.377
Ferrovie, Agenzie ed altre az. Trasporto	245	135	110
Personale	5.499	4.529	970
Erario	54.665	54.216	449
Altre Amministrazioni Pubbliche	11.108	11.097	11
Istituti Previdenziali e di sicurezza sociale	6.407	9.006	(2.599)
Anticipi a fornitori	4.052	2.898	1.154
Debitori diversi	8.268	50.581	(42.313)
	986.205	**1.057.291**	**(71.086)**
Fondo svalutazione crediti	(16.778)	(50.915)	34.137
TOTALE	**969.427**	**1.006.376**	**(36.949)**

Come già precedentemente segnalato, per consentire un omogeneo confronto con i valori dell'esercizio corrente sono state effettuate alcune riclassifiche dalla voce "Crediti verso Altri" alla voce "Crediti verso Clienti" per complessive 131.089 migliaia di euro, di cui 90.051 dalle Ferrovie Agenzie ed altre Aziende di Trasporto e 41.038 dai Debitori diversi. Inoltre, i crediti verso erario per acconti Irap, che nel bilancio 2001 erano esposti negli altri crediti per un importo pari a 48.180 migliaia di euro, sono stati riclassificati, conformemente agli analoghi importi relativi al 2002, a riduzione dei debiti tributari.
La diminuzione dei crediti vantati nei confronti del Ministero dell'Economia e delle Finanze è dovuta, da un lato all'incasso dei crediti per Contratto di

TRENITALIA S.p.A.

Servizio Pubblico 2000-2001 per complessive 511.807 migliaia di euro, di cui 321.819 migliaia di euro a totale saldo dei contributi 2000 e 189.988 migliaia di euro a parziale pagamento dei contributi 2001 e, dall'altro, dai crediti maturati al 31 dicembre 2002, accertati sulla base di quanto stabilito dalla Finanziaria 2002 (Legge n. 448/2001), a fronte dei servizi svolti per obblighi tariffari e di trasporto notturno viaggiatori di interesse nazionale (143.575 migliaia di euro), per il trasporto merci (118.785 migliaia di euro), e per il trasporto locale nelle Regioni a statuto speciale (218.203 migliaia di euro).

L'incremento di maggior rilievo nell'ambito dei "Crediti verso consociate" è la risultante dei seguenti fenomeni di segno contrapposto:

- incremento dei crediti verso Metropolis (11.343 migliaia di euro) dovuto all'acquisto da parte di quest'ultima del ramo d'Azienda Business Unit Centro Servizi Amministrativi da FS con decorrenza 1° gennaio 2002: in conseguenza di tale operazione, infatti, i servizi, principalmente servizi di pulizia, che prima Trenitalia addebitava alla Capogruppo, nel 2002 sono stati addebitati alla suddetta consociata;
- decremento dei crediti verso RFI, in conseguenza al quasi integrale incasso delle fatture emesse nel 2001 (44.681 migliaia di euro) compensato dai crediti maturati nel 2002 e non fatturati a fine esercizio (31.175 migliaia di euro). I servizi resi nel 2002 a RFI riguardano, principalmente, servizi di trasporto dei materiali svolti dalla Divisione Cargo, servizi di trasporto personale in missione, svolti dalle Divisioni Passeggeri e Trasporto Regionale, servizi di ingegneria della manutenzione e manutenzione corrente eseguite da UTMR, il ribaltamento dei costi per i servizi di pulizia, gestiti dalla Divisione Trasporto Regionale e gli introiti per la concessione di spazi pubblicitari sui treni riconosciuti dalla società Smafer ad RFI, gestore del contratto, ma di competenza di Trenitalia.

I crediti verso l'Erario al 31 dicembre 2002 riguardano, per 54.508 migliaia di euro l'imposta di registro versata il 28 novembre 2000 alla sottoscrizione dell'atto di compravendita di ramo d'Azienda che, ai sensi della Legge n.388/2000 è successivamente risultata non dovuta, maggiorata degli interessi legali, di cui la quota maturata nell'anno ammonta a 2.544 migliaia di euro. Pur in presenza di tale incremento la voce mostra complessivamente un aumento di sole 449 migliaia di euro in quanto, nel 2002, è stato assorbito il maggior importo versato nel 2001 a titolo di acconto dell'imposta sostitutiva della rivalutazione del TFR.

La variazione in diminuzione della voce "Debitori diversi" è principalmente dovuta alla diversa contabilizzazione dei noli carri e carrozze effettuata nell'esercizio corrente nei crediti commerciali verso ferrovie estere e agli accertamenti relativi ai ricavi per integrazioni tariffarie contabilizzati, nel 2002, nei crediti verso "Agenzie ed altre aziende di trasporto".

Sulla voce dei "Debitori diversi" ha, inoltre, inciso l'effetto dell'accordo transattivo definito con la Capogruppo e descritto, nel presente documento, all'inizio del presente capitolo di commento ai crediti, che è stato il seguente:

- passaggio a perdita di crediti irrecuperabili per 318 migliaia di euro, con copertura della perdita con quota parte dell'importo rimborsato da FS;
- cancellazione di crediti insussistenti, mediante iscrizione di sopravvenien-

ze passive, per 5.843 migliaia di euro, neutralizzate con quota parte dell'indennizzo riconosciuto da FS;
- integrazione dei fondi svalutazione crediti per i crediti in corso di recupero acquisiti con la cessione e ancora aperti con quota parte dell'importo rimborsato da FS (972 migliaia di euro).

Il fondo svalutazione crediti ammonta complessivamente a 95.756 migliaia di euro. Esso ha subito nel periodo, le seguenti movimentazioni:

	Importo
Fondo al 31.12.2001	119.670
accantonamenti	14.665
incremento ex art.9	4.449
utilizzi ex art.9	(31.355)
altri utilizzi	(11.673)
Fondo al 31.12.2002	**95.756**

Gli accantonamenti per 14.665 migliaia di euro sono stati effettuati sulla base dell'aggiornamento di stima dei crediti, sorti a partire dal 1° giugno 2000, a rischio di inesigibilità.

L'incremento di 4.449 migliaia di euro è relativo alla quota di risarcimento ricevuta da FS ad integrazione dei fondi per i crediti ancora da gestire e, data la sua natura, non ha comportato un accantonamento a conto economico.

Come specificato nella tabella suindicata, gli utilizzi includono 31.355 migliaia di euro relative alle partite di cui alla garanzia dell' art. 9 del contratto di compravendita di ramo d'Azienda (utilizzi per cancellazione crediti inesigibili per 17.974 migliaia di euro e cancellazione crediti insussistenti per 13.381 migliaia di euro). Gli altri utilizzi includono 5.852 migliaia di euro dovuti a cancellazione crediti per irregolarità di viaggio, avvenuta a seguito della prescrizione degli stessi ed, inoltre, sono comprensivi di 3.385 migliaia di euro di fondi liberati perché relativi a crediti già definiti nell'esercizio precedente.

Disponibilità liquide

La posta ammonta a 119.606 migliaia di euro con una variazione in aumento rispetto all'esercizio 2001 di 93.280 migliaia di euro. Essa è così composta:

Descrizione	31.12.2002	31.12.2001	Differenza
Depositi bancari e postali	3.989	3.501	488
Assegni	32	2	30
Denaro e valori in cassa	49.285	22.823	26.462
Conti correnti di Tesoreria	66.300	-	66.300
Totale	**119.606**	**26.326**	**93.280**

La voce "Depositi bancari e postali" mostra un saldo composto dagli incassi e pagamenti in transito che sono stati regolati dalle banche in data successiva alla chiusura dell'esercizio e che, pertanto, non sono stati ricompre-

si nel sistema di "cash-pooling" giornaliero operante tra FS e Trenitalia.
Sempre con riferimento alla suddetta voce, si fa presente che, alla data del 31 dicembre 2002, risultavano notificati atti di pignoramento per complessive 2.927 migliaia di euro ai seguenti istituti di credito, con i quali Trenitalia intrattiene rapporti di conto corrente:
- San Paolo IMI: 2.823 migliaia di euro;
- Monte dei Paschi di Siena: 104 migliaia di euro.

La voce "Conti correnti di Tesoreria" (66.300 migliaia di euro) rappresenta quanto accreditato, a fine 2002, a titolo di pagamento di contributi per Contratto di Servizio Pubblico 2001, dal Ministero dell'Economia e delle Finanze sul conto corrente di Tesoreria Centrale dello Stato intestato a FS. L'importo accreditato è stato svincolato, per l'incasso sul sistema bancario a favore di Trenitalia, nei primi giorni del 2003.
Come già precedentemente segnalato, nei commenti alla voce "Crediti verso Clienti", per una più omogenea comparazione con i dati 2002, sono state riclassificate 35.024 migliaia di euro, relative al 2001, dalla voce "Denaro e valori in cassa" ai crediti verso le Agenzie di viaggio per versamenti in transito.

Ratei e risconti attivi

La voce ammonta a 291 migliaia di euro e mostra un decremento di 172 migliaia di euro rispetto al 31 dicembre 2001; essa è composta, principalmente, dai risconti attivi di canoni di noleggio di beni strumentali (280 migliaia di euro) e di software (7 migliaia di euro).

STATO PATRIMONIALE PASSIVO

Patrimonio Netto

Il patrimonio netto ammonta a 1.574.857 migliaia di euro con un incremento di 753.759 migliaia di euro rispetto all'esercizio 2001.
Le variazioni intervenute nell'esercizio 2002, riassunte nella tabella al termine del presente paragrafo, sono qui di seguito analizzate:

Aumenti di capitale

In data 20 febbraio 2002 l'Assemblea Straordinaria totalitaria dei soci di Trenitalia ha deliberato l'aumento del capitale sociale di 723.040 migliaia di euro, come residuo degli apporti riferibili ad investimenti da completare/avviare di competenza del "comparto trasporti" ceduto a Trenitalia da FS con il ramo d'Azienda (atto del 28 novembre 2000).
Pertanto il capitale sociale è passato da 766.246 a 1.489.286 migliaia di euro, mediante emissione di 1.446.079 nuove azioni ordinarie del valore unitario di euro 500.
Al riguardo FS ha sottoscritto interamente il predetto aumento liberando contestualmente i tre decimi del predetto valore pari a 216.912 migliaia di euro.
In data 15 luglio 2002 la Capogruppo ha versato gli ulteriori sette decimi pari a 506.128 migliaia di euro.

Nota integrativa al Bilancio al 31 dicembre 2002

Destinazione dell'utile dell'esercizio 2001

In data 27 maggio 2002 l'Assemblea Ordinaria di Trenitalia ha deliberato la destinazione dell'utile conseguito nell'esercizio 2001 (29.632 migliaia euro) a riserva legale, per 1.482 migliaia di euro, e a riserva straordinaria per 28.150 migliaia di euro.

Variazioni di Patrimonio netto avvenute nell'esercizio 2002

Composizione Patrimonio netto	Saldo al 31.12.2001	Destinazione utile es. prec.	Aumenti di capitale	Utili (perdite) al 31.12.2002	Saldo al 31.12.2002
Capitale Sociale	766.246	-	723.040	-	1.489.286
Riserva legale	25.220	1.482	-	-	26.702
Riserva straordinaria	-	28.150	-	-	28.150
Versamenti conto futuro aumento di capitale	-	-	-	-	-
Utili (perdite) portati a nuovo	-	-	-	-	-
Utili (perdite) dell'esercizio 2001	29.632	(29.632)	-	-	-
Utili (perdite) al 31.12.2002	-	-	-	30.719	30.719
TOTALE	**821.098**	**-**	**723.040**	**30.719**	**1.574.857**

Fondi per Rischi ed Oneri

La posta ammonta a 1.285.555 migliaia di euro e mostra un decremento, rispetto all'esercizio 2001, di 217.450 migliaia di euro. Essa risulta così composta:

Descrizione	Fondo al 31.12.2001	Acc.nti	Utilizzi	Riclassifiche, Decrementi e Rettifiche	Fondo al 31.12.2002
Fondo Ristrutturazione Industriale:					
- da compravendita	85.573	-	(13.749)	-	71.824
- da allocazione "Badwill"	220.191	-	(144.464)	-	75.727
- da accantonamenti	46.060	14.363	-	-	60.423
Totale Fondo Ristrutturazione Industriale	**351.824**	**14.363**	**(158.213)**	**-**	**207.974**
Fondo rettifica valore cespiti	941.130	-	(77.119)	(32.466)	831.545
Fondo per altri rischi ed oneri	210.051	90.331	(51.757)	(2.589)	246.036
TOTALE	**1.503.005**	**104.694**	**(287.089)**	**(35.055)**	**1.285.555**

Il *Fondo Ristrutturazione Industriale* si riferisce agli oneri di personale derivanti dalla realizzazione del riassetto societario stabilito nel Piano di Impresa.

Il fondo si è originariamente formato, per 300.980 migliaia di euro, con il trasferimento da FS a Trenitalia, a seguito della compravendita del ramo d'Azienda, di quota parte del Fondo Ristrutturazione Industriale costituito nel 1993 da Ferrovie dello Stato - società di trasporti e servizi per Azioni mediante rettifica del suo patrimonio netto ai sensi della legge 359/92 e per 427.847 migliaia di euro con l'attribuzione di parte della differenza tra il prezzo d'acquisto del ramo d'Azienda ed il suo maggior patrimonio netto contabile.

TRENITALIA S.p.A.

Esso è stato appostato in parte a fronte degli incentivi agli esodi del personale previsti dal Piano d'Impresa ed in parte a fronte dei costi del personale, da ritenersi improduttivo, che la società deve sostenere dal momento in cui i dipendenti risultano in esubero a quello della loro effettiva fuoriuscita.
Il fondo è stato utilizzato, nel corso dell'esercizio 2002, per 158.213 migliaia di euro, di cui 13.749 migliaia di euro a fronte degli oneri per incentivi agli esodi sostenuti nel periodo e per il residuo (144.464 migliaia di euro) in relazione ai costi di personale individuato come esuberante in sede di acquisto del ramo d'Azienda. Esso è stato, poi, reintegrato del maggior importo utilizzato nel 2001 a fronte della stima degli oneri per esodi, avvenuti in prossimità della chiusura dell'esercizio, rivelatasi superiore all'importo effettivamente liquidato nel corso del 2002 (14.363 migliaia di euro). Dopo tale reintegro, il valore complessivo del fondo è stato ritenuto congruo in relazione agli oneri per incentivi agli esodi che sono emersi a seguito dell'aggiornamento degli obiettivi di ridimensionamento dell'organico.
Il *Fondo Rettifica valore cespiti* è stato costituito con l'attribuzione di parte della differenza tra il prezzo di acquisto del ramo d'Azienda ed il suo maggior patrimonio netto contabile, in coerenza con le risultanze della perizia valutativa del ramo stesso, ed è stato stanziato in relazione alle immobilizzazioni materiali acquisite con il ramo d'Azienda (materiale rotabile, impianti di officina e scorta tecnica) che, seppure pienamente utilizzabili, sono risultate di ridotta redditività.
A seguito della riclassifica della scorta tecnica dalle Immobilizzazioni alle Rimanenze, avvenuta nell'ambito del progetto di reingegnerizzazione dei processi di manutenzione/logistica aziendali (RSMS), di cui si è parlato nei commenti alle voci dell'Attivo, la quota del fondo riferita alla scorta tecnica è stata impiegata, in parte, a copertura delle insussistenze verificatesi nel corso del 2002 per radiazioni e, per la parte residua, è stata anch'essa riclassificata tra le Rimanenze come più dettagliatamente spiegato nei commenti che seguono.
Il fondo, nel corso dell'esercizio 2002, è stato utilizzato, per 71.291 migliaia di euro, in proporzione agli ammortamenti di materiale rotabile e di impianti di officina ricevuti con il ramo d'Azienda Trasporto, per 5.520 migliaia di euro, a fronte delle insussistenze derivate dalle rottamazioni di pezzi di scorta tecnica ritenuti non più convenientemente riparabili e per 308 migliaia di euro a parziale copertura delle minusvalenze su vendite di rotabili.
L'importo di 32.466 migliaia di euro, indicato nella colonna "Riclassifiche, Decrementi e Rettifiche" riguarda, per 18.154 migliaia di euro, la quota di fondo residua, relativa alla scorta tecnica, trasferita al fondo svalutazione magazzino in conseguenza della mutata rappresentazione in bilancio dei beni a cui si riferiva, per 4.602 migliaia di euro, alla quota di fondo relativa ai rotabili trasferiti nel circolante in attesa della vendita e riclassificata al "fondo svalutazione materiale rotabile radiato da alienare" e, per 9.710 migliaia di euro, alla quota di fondo risultata esuberante e, quindi, rilasciata perché riferita agli impianti idrici trasferiti alle Rimanenze già nell'esercizio precedente, in attesa della vendita a valore di realizzo, poi venduti il 21 marzo 2003 alla controllata Hydroitalia S.p.A.

Nota integrativa al Bilancio al 31 dicembre 2002

Il *Fondo per altri rischi ed oneri* ammonta complessivamente a 246.036 migliaia di euro. I movimenti che il fondo ha avuto nel corso dell'esercizio 2002 sono illustrati, nel dettaglio, nella seguente tabella:

	Fondo al 31.12.2001	Acc.nti (1)	Utilizzi	Riclassifiche, e Rettifiche	Fondo al 31.12.2002
Competenze al personale da definire	1.735	70.645	(703)	14	71.691
Ristorni commerciali	1.683	31	(853)	-	861
Contributi Eurofer	7.175	889		(2.603)	5.461
Contenzioso nei confronti del personale e terzi	76.894	3.335	(16.220)	-	64.009
Fondo decoibentazione rotabili	72.460	-	(23.371)	-	49.089
Altri rischi	50.104	15.430	(10.609)	-	54.925
TOTALE	**210.051**	**90.330**	**(51.756)**	**(2.589)**	**246.036**

(1) di cui 19.646 migliaia di euro per accantonamenti di periodo, 43.290 migliaia di euro a fronte di sopravvenienze passive (vacanza contrattuale periodo 1.6.2000-31.12.2001), 27.355 migliaia di euro per oneri di personale, 30 migliaia di euro a rettifica dei ricavi da traffico merci e 9 migliaia di euro a fondo rischi su partecipazioni.

Competenze al personale da definire

Si tratta di un fondo per oneri verso il personale che vengono riportati in questa voce di bilancio, anziché tra i debiti, in quanto, al momento del loro accertamento, non sono individuati con esattezza le categorie di personale destinatarie delle competenze accertate e il "quantum" che dovrà essere riconosciuto. L'accantonamento include 70.630 migliaia di euro che rappresentano la stima degli oneri connessi al rinnovo del CCNL ed al periodo di vacanza contrattuale oggetto di trattativa con le OO.SS attualmente in corso. Tale accantonamento è stato iscritto, per la quota afferente l'esercizio 2002, tra i costi di personale (27.340 migliaia di euro) e per la restante quota (43.290 migliaia di euro) tra gli oneri straordinari in quanto riguardante il periodo 1° giugno 2000 - 31 dicembre 2001.

Contributi Eurofer

Si tratta di un fondo costituito nell'esercizio 2001 a fronte degli oneri a carico del datore di lavoro legati all'opzione di retroattività al 1° marzo 1999 delle contribuzioni, esercitabile al momento dell' iscrizione al Fondo Pensioni complementare Eurofer degli aderenti al fondo medesimo.

Con riferimento all'accordo del 20 dicembre 2002, sottoscritto tra le parti istitutive del Fondo "Eurofer" è stato rilevato l'ulteriore contributo a carico della società relativo al periodo gennaio - marzo 2002.

L'utilizzo di tale fondo, pari a 2.603 migliaia di euro, rappresenta l'accertamento del debito verso Eurofer relativo alla quota di contribuzione a carico della società.

Ristorni commerciali

Si tratta di accantonamenti relativi a sconti concessi ai "grandi clienti" del trasporto merci in relazione a particolari livelli di volumi di traffico raggiunti nell'esercizio e non ancora liquidati in via definitiva. Tali accantonamenti sono portati a diretta riduzione dei prodotti del traffico.

TRENITALIA S.p.A.

Contenzioso nei confronti del personale e terzi

Il fondo, per quanto riguarda il contenzioso con il personale, è stato adeguato, nel corso dell'anno, in base all'ammontare degli oneri stimati a fronte di liti giudiziarie o extra giudiziarie di parziale o esclusiva competenza di Trenitalia in quanto il contratto di compravendita di ramo d'Azienda ha stabilito l'obbligo di FS di tenere indenne Trenitalia dagli oneri derivanti dal contenzioso con il personale sorto per motivi inerenti al trattamento economico o normativo precedentemente alla data di trasferimento del personale stesso a Trenitalia (1° giugno 2000).

Per quanto riguarda il contenzioso con i terzi, il fondo recepisce la stima degli oneri a carico di Trenitalia per probabili soccombenze nelle controversie nate, soprattutto, nei confronti dei fornitori.

Fondo decoibentazione rotabili

Il fondo fa fronte agli oneri previsti per interventi di decoibentazione del materiale rotabile, ai sensi della normativa vigente.

Non essendo intervenute, nell'anno 2002, né variazioni della normativa, né modifiche delle tariffe applicate dalle officine esterne per l'attività di decoibentazione loro affidata, il fondo, dopo l'utilizzo per gli oneri sostenuti nel periodo (23.371 migliaia di euro) è stato ritenuto congruo e, pertanto, non si è proceduto ad effettuare nuovi accantonamenti.

Altri rischi

Trattasi di fondi per rischi ed oneri di varia natura prevalentemente riferiti a possibili ulteriori minusvalenze che possano emergere sui beni aziendali.

Gli accantonamenti effettuati nel corso del 2002 a questa voce si riferiscono, per 15.421 migliaia di euro, alla stima di possibili minusvalenze su investimenti in corso, la cui ricuperabilità è tuttora in corso di verifica, e per 9 migliaia di euro a fronte delle perdite eccedenti il patrimonio netto di pertinenza Trenitalia della collegata Sve Rail Italia AB.

Gli utilizzi (10.609 migliaia di euro) sono stati effettuati a fronte di minusvalenze generate dalla radiazione della scorta tecnica, avvenuta nell'anno, per la parte eccedente la quota del fondo rettifica valore cespiti ad essa attribuita (1.512 migliaia di euro) e per insussistenze rilevate nelle immobilizzazioni materiali (9.097 migliaia di euro).

Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato

La posta ammonta a 1.869.313 migliaia di euro (1.807.416 migliaia di euro al 31 dicembre 2001) e si articola tra Fondo "Trattamento di fine rapporto" e Fondo "Indennità di buonuscita" in quanto, ai sensi dell'art. 2112 cod. civ., a seguito del trasferimento del personale, avvenuto il 1° giugno 2000, da FS a Trenitalia, quest'ultima è subentrata in tutti i crediti e i debiti nei confronti dei dipendenti trasferiti.

Le movimentazioni dei due distinti fondi, avvenute nel corso dell'esercizio 2002, sono riportate nelle seguenti tabelle:

Nota integrativa al Bilancio al 31 dicembre 2002

Trattamento di fine rapporto

Consistenza del fondo al 31.12.2001	**655.182**
Incrementi:	
- Trasferimenti da Soc. del gruppo FS	19.907
- Accantonamenti e rivalutazioni	131.525
- Altri incrementi	9
Diminuzioni:	
- Cessazione del rapporto	(26.458)
- Trasferimenti	(2.327)
- Anticipazioni al personale	(3.268)
- Imposta sostitutiva 11%	(2.537)
- Trasferimento ad Eurofer	(10.348)
- Altre variazioni	(435)
Consistenza del fondo al 31.12.2002	**761.250**

La voce "Trasferimenti da Soc. del gruppo FS" si riferisce, principalmente, alle quote TFR relative alle 1.567 risorse trasferite nel 2002 da RFI a Trenitalia, operanti negli Uffici Materiale Rotabile (UMR).
La voce "Imposta sostitutiva 11%" espone il calcolo dell'imposta sostituiva delle imposte sui redditi alla quale, a partire dal 1° gennaio 2001, sono soggette le rivalutazioni del TFR giusta la disposizione del D.Lgs. n. 47/2000.
La voce "Trasferimento ad Eurofer" espone la quota del TFR maturata nell'esercizio destinata al Fondo Eurofer.

Fondo indennità buonuscita
Tale fondo riflette il debito nei confronti dei dipendenti maturato per il periodo di lavoro prestato a tutto il 31 dicembre 1995. Successivamente a tale data è avvenuto il passaggio del personale al regime TFR: conseguentemente, il fondo ha cessato di essere alimentato da accantonamenti periodici ed è stato assoggettato alla sola rivalutazione, calcolata in analogia a quanto previsto per il TFR ed in base agli accordi con le OO.SS. I movimenti del 2002 del predetto fondo sono stati i seguenti:

Fondo indennità buonuscita

Consistenza del fondo al 31.12.2001	**1.152.234**
Incrementi:	
- Trasferimenti da Soc. del gruppo FS	33.966
- Accantonamenti e rivalutazioni	39.690
- Altri incrementi	138
Diminuzioni:	
- Cessazione del rapporto	(66.527)
- Anticipazioni al personale	(43.735)
- Trasferimenti	(3.337)
- Imposta sostitutiva 11%	(4.366)
- Altre variazioni	0
Consistenza del fondo al 31.12.2002	**1.108.063**

TRENITALIA S.p.A.

Analogamente a quanto indicato per il fondo trattamento di fine rapporto, la voce "Trasferimenti da Soc. del gruppo FS" si riferisce, principalmente, alle quote di fondo buonuscita relative alle 1.567 risorse trasferite nel 2002 da RFI a Trenitalia, operanti negli Uffici Materiale Rotabile (UMR) e la voce "Imposta sostitutiva 11%" espone il calcolo dell'imposta sostitutiva delle imposte sui redditi alla quale, a partire dal 1° gennaio 2001, sono soggette le rivalutazioni del TFR, giusta la disposizione del D.Lgs. n. 47/2000.

Debiti

La posta ammonta a 4.585.048 migliaia di euro e mostra un aumento, rispetto all'esercizio 2001, di 141.358 migliaia di euro. Essa risulta composta dalle voci che seguono.

Debiti verso banche

La voce, non presente nel bilancio dell'esercizio precedente, mostra un saldo al 31 dicembre 2002 di 1.000.000 di migliaia di euro e si riferisce integralmente al finanziamento ricevuto dalla Banca per la Finanza alle Opere Pubbliche e alle Infrastrutture S.p.A. del gruppo IMI S.Paolo (Banca OPI) per la copertura di fabbisogni finanziari per investimenti fissi e circolante aggiuntivo.

Come già descritto nella Relazione sulla Gestione, il suddetto finanziamento è stato perfezionato con la Banca OPI l'11 marzo 2002 per un iniziale importo di 775.000 migliaia di euro interamente erogate dall'Istituto finanziatore entro il 24 ottobre dello stesso anno. Successivamente, in data 16 dicembre 2002, è stato sottoscritto tra le parti un atto modificativo che ha ridotto l'importo del finanziamento a 640.000 migliaia di euro (importo reso disponibile alla stessa Banca OPI dalla BEI – Banca Europea per gli Investimenti) con contestuale restituzione di 135.000 migliaia di euro da parte di Trenitalia, rimodulandone il piano di rientro. Nella stessa data, inoltre, Banca OPI e Trenitalia hanno sottoscritto un ulteriore contratto di finanziamento per 360.000 migliaia di euro che è stato erogato, dall'Ente finanziatore, in due tranches: la prima, di 135.000 migliaia di euro, lo stesso 16 dicembre ed una, per le restanti 225.000 migliaia di euro, con valuta 19 dicembre 2002.

I due finanziamenti in essere, risultanti dalle operazioni sopra descritte, prevedono la corresponsione di interessi semestrali posticipati, con scadenza il 15 giugno e il 15 dicembre di ogni anno, calcolati al tasso Euribor a 6 mesi maggiorato di uno spread dello 0,40% annuo.

Per quanto riguarda il rimborso di quanto ricevuto a titolo di finanziamento dalla Banca OPI, sono stati formalizzati, dalle parti, i seguenti piani di rientro:

- finanziamento di 640.000 migliaia di euro: 24 rate semestrali di 26.667 migliaia di euro ciascuna da corrispondere a decorrere dal 15 giugno 2011;
- finanziamento di 360.000 migliaia di euro: 4 rate semestrali di 90.000 migliaia di euro ciascuna da corrispondere dal 15 giugno 2006.

Date le scadenze previste dai piani di rientro suindicati, l'intero debito nei confronti di Banca OPI è stato iscritto nella voce dei debiti con scadenza oltre l'esercizio successivo.
Si fa presente, inoltre, che l'originario finanziamento di 775.000 migliaia di euro ha maturato interessi, per il periodo 11 marzo – 16 dicembre 2002, calcolati al tasso Euribor a 6 mesi maggiorato di uno spread dello 0,30% annuo per 14.705 migliaia di euro.

Acconti
La voce ammonta a 2.994 migliaia di euro e mostra un aumento, rispetto al 2001, di 799 migliaia di euro; gli importi che la compongono riguardano gli anticipi ricevuti dai clienti per vendite di materiale rotabile da effettuare (1.818 migliaia di euro) e per lavori di manutenzione da eseguire (1.176 migliaia di euro).

Debiti verso fornitori
La voce evidenzia un saldo di 758.959 migliaia di euro e mostra un decremento, rispetto allo scorso esercizio, di 199.416 migliaia di euro.
I singoli saldi che la compongono sono illustrati nella seguente tabella:

Tipologia di fornitori	31.12.2002	31.12.2001	Differenza
Fornitori ordinari	630.403	779.651	(149.248)
Amministrazioni dello Stato ed altre Amministrazioni pubbliche	771	775	(4)
Ferrovie estere	95.106	150.998	(55.892)
Ferrovie concesse	27.378	25.288	2.090
Altre Aziende di trasporto	4.466	23	4.443
Debiti per cessione crediti da fornitori	835	1.640	(805)
Totale	**758.959**	**958.375**	**(199.416)**

A seguito della revisione del piano dei conti, cui più volte si è fatto riferimento nei paragrafi precedenti della presente sezione, nell'esercizio 2002 sono state effettuate alcune riclassifiche dalla voce "Altri debiti" alla voce "Debiti verso Fornitori"; per consentire un omogeneo confronto, analoghe riclassifiche sono state effettuate anche sui corrispondenti valori del bilancio dell'esercizio precedente: in particolare, la voce "Fornitori ordinari" ha accolto riclassifiche per 32 migliaia di euro relative a partite esposte, nel bilancio 2001, nei "Creditori diversi", mentre alle voci "Ferrovie estere" e "Ferrovie concesse" sono state apportate riclassifiche, rispettivamente, per 150.740 migliaia di euro e 25.040 migliaia di euro di partite esposte, nell'esercizio precedente, alla voce "Ferrovie estere e in concessione" ricompresa negli "Altri debiti".
I motivi principali del forte decremento della voce "Fornitori ordinari" sono i seguenti:
- la diversa distribuzione, nel corso dei due esercizi messi a confronto, degli acquisti di materiale alle scorte e in conto investimenti: nel 2001,

TRENITALIA S.p.A.

infatti, gli acquisti di materiale alle scorte sono stati effettuati nel corso di tutto l'esercizio e quelli in conto investimenti si sono concentrati soprattutto alla fine dell'anno, mentre nel 2002 gli acquisti in conto scorte sono stati effettuati soprattutto nel primo semestre, riducendosi significativamente nel secondo e gli acquisti in conto investimenti sono avvenuti in modo sufficientemente costante nell'arco di tutto l'anno. La diversa distribuzione, appena descritta, ha comportato la scadenza e, quindi, il pagamento, di una parte notevole dei debiti verso i fornitori maturati nel corso dell'esercizio con conseguente diminuzione degli accertamenti per fatture da ricevere (passati da 233.522 migliaia di euro al 31 dicembre 2001 a 101.259 migliaia di euro alla fine del 2002);

- l'applicazione, a partire dall'inizio del secondo semestre 2002, dei nuovi contratti di pulizia che, oltre a prevedere corrispettivi più contenuti dei precedenti, essendo stati sottoscritti dalle singole società del Gruppo che insistono nelle aree ferroviarie, hanno permesso di evitare la concentrazione dei costi sul singolo soggetto gestore ed il successivo ribaltamento infragruppo.

La sensibile riduzione dei debiti verso Ferrovie estere è imputabile al diminuito volume dei prodotti esteri venduti in Italia e alla maggiore tempestività con cui, nell'esercizio corrente, sono state contabilizzate le regolazioni finanziarie nell'ambito BCC.

I debiti per cessione crediti da fornitori rappresentano debiti verso società di factoring esterne al Gruppo FS alle quali i fornitori hanno ceduto il credito vantato nei confronti di Trenitalia.

Nota integrativa al Bilancio al 31 dicembre 2002

Debiti verso imprese controllate

I debiti verso imprese controllate, dirette e indirette, ammontano, al 31 dicembre 2002, a 9.661 migliaia di euro con un decremento, rispetto all'esercizio 2001, di 6.075 migliaia di euro. Il loro dettaglio è riportato nella seguente tabella:

Imprese controllate	31.12.2002	31.12.2001	Differenza
Passaggi S.p.A	1.010	624	386
FS Cargo S.p.A	111	101	10
Cargo Chemical S.r.l.	21	36	(15)
Ferport S.r.l.	1.227	3.013	(1.786)
Nord Est Terminal S.p.A.	2	2	-
Omniaexpress S.p.A.	5.944	10.899	(4.955)
Serfer S.r.l.	817	840	(23)
Omnia Logistica S.p.A.	2	2	-
Ferport Napoli S.r.l.	527	219	308
TOTALE	**9.661**	**15.736**	**(6.075)**

La voce principale componente il saldo complessivo al 31 dicembre 2002 è quella relativa ai debiti verso Omniaexpress S.p.A., per rapporti di natura commerciale attinenti servizi di trasporto di piccole partite. La diminuzione, rispetto all'esercizio precedente, è dovuta al fatto che gli importi, nel corso del 2002, sono stati regolati attraverso la diretta liquidazione sul conto corrente intersocietario e non più sul conto corrente di corrispondenza esistente nell'esercizio passato.

Debiti verso imprese collegate

La voce ammonta a 8.334 migliaia di euro e mostra, complessivamente, un decremento di 6.408 migliaia di euro. Nella tabella seguente è riportato il dettaglio per società controparte:

Imprese collegate	31.12.2002	31.12.2001	Differenza
Cisalpino AG	4.162	2.800	1.362
Artesia S.a.s.	3.626	(240)	3.866
Metronapoli S.p.A.	406	12.070	(11.664)
Italcertifer S.c.p.a	140	112	28
TOTALE	**8.334**	**14.742**	**(6.408)**

La variazione più significativa intervenuta nell'esercizio riguarda la riduzione dei debiti verso Metronapoli S.p.A. dovuta alla regolazione finanziaria del debito per TFR e buonuscita sorto a seguito del contratto di affitto di ramo d'Azienda avvenuto con decorrenza 1° febbraio 2001.

Debiti verso controllanti

La posta ammonta complessivamente a 1.835.562 migliaia di euro con un decremento, rispetto all'esercizio 2001, di 42.428 migliaia di euro.
Essa risulta così composta:

TRENITALIA S.p.A.

Imprese controllanti	31.12.2002	31.12.2001	Differenza
Entro l'esercizio:			
C/C intersocietario	246.977	19.281	227.696
Debiti per fatture ricevute e da ricevere	70.657	340.450	(269.793)
Riaddebito utenze ed altri costi	-	331	(331)
	317.634	**360.062**	**(42.428)**
Oltre l'esercizio:	1.517.928	1.517.928	-
TOTALE	**1.835.562**	**1.877.990**	**(42.428)**

Il conto corrente intersocietario si incrementa di 227.696 migliaia di euro soprattutto a seguito di più tempestivi sistemi di riscontro delle prestazioni ricevute dalle società del Gruppo che ha permesso la loro puntuale regolazione finanziaria entro l'esercizio.
Il conto corrente intersocietario è comprensivo degli interessi maturati a tutto il 31 dicembre 2002.
Il decremento della voce "Debiti per fatture ricevute e da ricevere" è prevalentemente conseguenza della liquidazione, avvenuta nella prima parte dell'esercizio 2002, dei debiti maturati in prossimità della chiusura dell'esercizio precedente ed, in parte, conseguenza della cessione del ramo di azienda Business Unit Centro Servizi di Gruppo da FS S.p.A. a Metropolis, che ha comportato la diversa esposizione dei debiti verso quest'ultima.
Nella stessa voce sono anche ricompresi gli interessi sul debito a medio/lungo termine per l'acquisto di ramo d'Azienda (49.817 migliaia di euro) maturati al 31 dicembre 2002 di cui 22.187 migliaia di euro non ancora regolati sul conto corrente intersocietario.
La parte dei debiti esigibili oltre l'esercizio successivo rappresenta integralmente il debito di Trenitalia per l'acquisto del ramo d'Azienda che, ai sensi del contratto di compravendita, dovrà essere corrisposto a FS in dieci rate semestrali, con scadenza 1° gennaio e 1° giugno di ogni anno, a decorrere dal 1° gennaio 2004.

Debiti tributari

La voce evidenzia un saldo di 108.939 migliaia di euro e mostra un decremento rispetto all'esercizio 2001 di 6.976 migliaia di euro. La voce si articola nel modo indicato nella seguente tabella:

Debiti tributari	31.12.2002	31.12.2001	Differenza
Irap	3.586	47.824	(44.238)
Ritenute alla fonte	65.284	68.091	(2.807)
Sanatoria ex L. 289/2002	14.531	-	14.531
Totale debiti entro l'esercizio successivo	**83.401**	**115.915**	**(32.514)**
Iva ad esigibilità differita	25.538	-	25.538
Totale debiti oltre l'esercizio successivo	**25.538**	**-**	**25.538**
TOTALE	**108.939**	**115.915**	**(6.976)**

Nota integrativa al Bilancio al 31 dicembre 2002

Il debito di 3.586 migliaia di euro, rappresenta la differenza tra la stima degli oneri per IRAP relativa all'esercizio 2002 (pari a 105.591 migliaia di euro) e quanto versato a titolo di acconto nel corso dell'esercizio (102.005 migliaia di euro). Per consentire un'omogenea esposizione, anche il saldo 2001 è stato ridotto degli acconti (pari a 48.180 migliaia di euro) che, come già evidenziato nei commenti alle voci dell'Attivo, nell'esercizio precedente figuravano negli altri crediti.

I debiti per ritenute alla fonte riguardano le ritenute operate da Trenitalia nei confronti dei lavoratori dipendenti ed autonomi in qualità di sostituto d'imposta.

La voce "IVA ad esigibilità differita" accoglie l'importo dell'IVA, relativa alle fatture emesse nei confronti delle Regioni a statuto ordinario per i corrispettivi dei Contratti di Servizio Pubblico, che, ai sensi dell'art. 6 del DPR 633/72, diviene esigibile all'atto dell'incasso dei corrispettivi medesimi.

La voce "Sanatoria ex L.289/2002" accoglie la stima degli oneri connessi all'adesione alle forme di sanatorie fiscali previste dalla citata legge, da ultimo (4 aprile 2003) peraltro ulteriormente modificata al fine della proroga dei termini di versamento, rinviati al 16 maggio 2003.

La società intende aderire all'opportunità offerta in via straordinaria dal legislatore allo scopo di definire i rapporti tributari riferiti alle annualità d'imposta rispettivamente comprese nell'arco temporale 1997-2001, per quanto riguarda il comparto impositivo delle dirette, e all'arco temporale 1998-2001, per quanto riguarda l'IVA.

Ciò ha comportato un onere straordinario sull'esercizio 2002 complessivamente stimato su ambedue i suddetti settori impositivi (dirette ed IVA) pari a circa 14,5 milioni di euro.

L'ammontare delle perdite riportabili a nuovo nei limiti di legge è costituito dalla somma dei seguenti importi maturati a tutto il 31 dicembre 2001:

- 420.208 migliaia di euro a titolo di perdite pregresse;
- 177.851 migliaia di euro a titolo di agevolazione ex lege 383/2001, cosiddetta "Tremonti bis".

La scelta di una delle possibili forme di sanatoria, in particolare di quella prevista dall'art. 9 della legge 289/2002, potrebbe determinare variazioni di entità al momento non quantificabili dell'importo a titolo di perdite pregresse sopra indicato.

TRENITALIA S.p.A.

Debiti verso Istituti di previdenza e di sicurezza sociale

La voce evidenzia un saldo di 135.069 migliaia di euro, con un incremento di 2.819 migliaia di euro rispetto all'esercizio precedente. Essa si articola nel modo esposto nella tabella che segue:

Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale	**31.12.2002**	**31.12.2001**	**Differenza**
Entro l'esercizio:			
INPS	1.165	951	214
INPDAI	449	403	46
INAIL	1.844	1.954	(110)
PREVINDAI	438	362	76
Debiti per contributi previdenziali su competenze da liquidare	131.173	128.579	2.594
F.A.S.I.	-	1	(1)
TOTALE	135.069	132.250	2.819

La voce accoglie, oltre alle ritenute a carico del personale e ai contributi a carico del datore di lavoro rimasti da versare, anche l'ammontare dei contributi calcolati sulle competenze al personale accertate, ma ancora da liquidare al 31 dicembre.

La voce è rimasta sostanzialmente in linea con l'esercizio precedente, pur in presenza di una diminuzione dei costi di personale, in quanto accoglie il contributo al Fondo Eurofer divenuto operativo nel 2002.

Il debito maturato a fine anno nei suoi confronti (13.488 migliaia di euro) comprende le ritenute a carico dei dipendenti e dell'azienda pari all'1% di alcune voci retributive accantonate e non versate a fine esercizio, il trasferimento della quota parte di TFR relativa al personale che ha aderito al fondo e, sulla base dell'accordo del 20 dicembre 2002, un terzo delle contribuzioni, a carico della società, accantonate a fronte dell'opzione di retroattività esercitata dagli aderenti. A fronte di quest'ultima voce è stato ridotto l'apposito accantonamento effettuato nel 2001 a fondo rischi.

Nota integrativa al Bilancio al 31 dicembre 2002

Altri debiti

Gli altri debiti ammontano, complessivamente, a 725.528 migliaia di euro e mostrano un decremento, rispetto al 31 dicembre 2001, di 600.958 migliaia di euro. Essi sono composti dalle seguenti voci:

Tipologia del creditore e scadenza	31.12.2002	31.12.2001	Differenza
Entro l'esercizio:			
Consociate ed altre imprese partecipate	354.413	594.988	(240.575)
Personale	230.516	542.003	(311.487)
Ferie maturate e non godute	125.880	129.420	(3.540)
Fondo di sostegno	643	2.352	(1.709)
Depositi cauzionali	1.511	1.590	(79)
Creditori diversi	12.563	55.752	(43.189)
	725.526	**1.326.105**	**(600.579)**
Oltre l'esercizio	2	381	(379)
TOTALE	725.528	1.326.486	(600.958)

In contropartita delle riclassifiche apportate ai saldi 2001 della voce "Debiti verso fornitori" per allinearli al nuovo assetto del piano dei conti adottato nel 2002, i saldi dell'esercizio precedente della voce "Altri debiti" hanno subito una riduzione di complessive 175.812 migliaia di euro così distribuita: "Debiti verso ferrovie estere e in concessione" riclassificati nelle apposite voci iscritte tra i debiti verso fornitori per 175.780 migliaia di euro e "Creditori diversi" riclassificati tra i fornitori ordinari per 32 migliaia di euro. La voce debiti verso "Consociate ed altre imprese partecipate", con scadenza entro l'esercizio, si articola nel modo appresso indicato:

Consociate ed altre partecipate	31.12.2002	31.12.2001	Differenza
RFI S.p.A.	149.451	503.034	(353.583)
Fercredit S.p.A.	163.203	83.259	79.944
Sogin S.p.A.	5.946	4.430	1.516
Intercontainer - Interfrigo ICF	1.559	1.559	-
Italferr S.p.A.	182	1.115	(933)
Metropolis S.p.A.	33.116	723	32.393
Sita S.p.A.	645	524	121
Grandi Stazioni S.p.A.	223	195	28
Metropark S.p.A.	63	73	(10)
TAV S.p.A.	8	72	(64)
SAP S.r.l.	3	4	(1)
Unico Campania	14	-	14
TOTALE	354.413	594.988	(240.575)

TRENITALIA S.p.A.

La diminuzione dei debiti nei confronti di RFI è dovuta al recupero dei debiti pregressi relativi all'esercizio 2001 e al contemporaneo assorbimento del debito dell'esercizio in corso sul conto corrente intersocietario, in particolare per le partite afferenti al pedaggio e all'energia elettrica.
L'incremento dei debiti verso Metropolis deriva dalla cessione del ramo d'azienda Business Unit Centro Servizi da FS a Metropolis che ha comportato la riclassifica, per il 2002, dei debiti verso quest'ultima.
Tornando a commentare la prima tabella, il decremento dei debiti verso il personale è, prevalentemente, da attribuire alla regolarizzazione del TFR, della buonuscita e degli incentivi agli esodi al personale cessato nel corso dell'esercizio 2001 e liquidato nei primi mesi dell'esercizio 2002. Inoltre il suddetto decremento è dovuto al pagamento dell'Una Tantum relativa al mancato rinnovo contrattuale erogata a tutto il personale nel mese di gennaio 2002.
Il decremento della voce "Creditori diversi" è dovuto principalmente alla diversa rilevazione dei debiti per noli carri e carrozze che nell'esercizio 2002 sono stati inseriti nella voce "Debiti verso fornitori ordinari".

Ratei e Risconti Passivi

La posta ammonta a 9.480 migliaia di euro ed ha subito un incremento, rispetto all'esercizio 2001, di 9.204 migliaia di euro.
L'incremento è principalmente dovuto ai ratei di interessi passivi sul finanziamento Banca OPI (8.089 migliaia di euro) e ai ricavi differiti per interessi su penali applicate nei confronti della Ansaldo Breda S.p.A. (1.151 migliaia di euro).

CONTI D'ORDINE

La voce "Beni di terzi in consegna" si articola in:

- Garanzie reali a Eurofima (1.071.294 migliaia di euro; 1.142.422 migliaia di euro nel 2001) indica il valore residuo dei mutui contratti a suo tempo da FS con la suddetta società Eurofima (Società europea per il finanziamento di materiale ferroviario) e successivamente imputati al Ministero dell'Economia e delle Finanze (ai sensi della Legge 662/1996) con garanzia su materiale rotabile;
- Altri beni di terzi (28.373 migliaia di euro; 28.408 migliaia di euro nel 2001) indica, principalmente, il valore riferito alle macchine per il sistema di bigliettazione automatica ed ai computer in noleggio.

La voce "Impegni" rappresenta gli impegni per Investimenti da realizzare (2.364.290 migliaia di euro; 1.780.569 migliaia di euro nel 2001); essi si riferiscono ai residui impegni per la realizzazione di investimenti principalmente relativi ad acquisti di nuovo materiale rotabile (1.248.000 migliaia di euro) e migliorie sull'esistente (1.116.290 migliaia di euro). Tali impegni riguardano investimenti coperti da residui finanziamenti per la maggior parte riconducibili al Contratto di Programma 1994-2000 e relativi Addenda (853.290 migliaia di euro) e a fonti di finanziamento proprie della società per la parte rimanente (1.511.000 migliaia di euro).

Nota integrativa al Bilancio al 31 dicembre 2002

La voce "Rischi" rileva le fidejussioni e le altre garanzie prestate a terzi, per conto di Trenitalia, da banche e poste che ammontano a 3.891 migliaia di euro (588 migliaia di euro nel 2001). L'importo più significativo è quello relativo a garanzie prestate per contratti di servizi forniti alla Regione Campania (2.161 migliaia di euro).

La voce "Beni nostri c/o terzi" rileva le immobilizzazioni in affitto a Metronapoli (75 migliaia di euro; 84 migliaia di euro nel 2001).

TRENITALIA S.p.A.

CONTO ECONOMICO

A) Valore della Produzione

Il valore della produzione ammonta a 5.361.688 migliaia di euro e mostra una diminuzione, rispetto all'esercizio precedente, di 28.460 migliaia di euro. Esso è ripartito secondo il dettaglio seguente:

	2002	2001	Differenza
Ricavi vendite e prestazioni	4.724.516	4.751.975	(27.459)
Variazione dei lavori in corso su ordinazione	(426)	1.522	(1.948)
Incrementi Immobilizzazioni per lavori interni	337.902	319.168	18.734
Altri ricavi e proventi	299.695	317.482	(17.787)
Totale	**5.361.687**	**5.390.147**	**(28.460)**

Di seguito si analizzano le voci sopra elencate:

Ricavi vendite e prestazioni

I ricavi delle vendite e delle prestazioni ammontano a 4.724.516 migliaia di euro, con un decremento di 27.459 migliaia di euro rispetto al 2001, e risultano così ripartiti:

Ricavi delle vendite e delle prestazioni	**2002**	**2001**	**Differenza**
Prodotti del traffico	4.086.708	4.055.945	30.763
Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato	480.563	527.044	(46.481)
Altri ricavi delle vendite e delle prestazioni			
- Vendite di materiali	8.467	11.058	(2.591)
- Prestazioni a terzi	116.943	123.162	(6.219)
- Altri	31.835	34.766	(2.931)
	157.245	**168.986**	**(11.741)**
Totale	**4.724.516**	**4.751.975**	**(27.459)**

Nota integrativa al Bilancio al 31 dicembre 2002

Viene di seguito evidenziata l'analisi dei ricavi derivanti dalla vendita di prodotti del traffico, dettagliati per tipologia:

Prodotti del traffico	2002	2001	Differenza
Viaggiatori			
Clientela ordinaria:			
Traffico interno	1.892.330	1.876.112	16.218
Traffico internazionale	260.452	235.239	25.213
	2.152.782	**2.111.351**	**41.431**
Contratti di Servizio Pubblico con Enti Pubblici Territoriali	1.223.246	1.213.519	9.727
Totale ricavi viaggiatori	**3.376.028**	**3.324.870**	**51.158**
Merci			
Clientela ordinaria:			
Traffico interno	299.016	333.185	(34.169)
Traffico internazionale	411.695	398.803	12.892
Rimborsi	(31)	(913)	882
Totale ricavi merci	**710.680**	**731.075**	**(20.395)**
Totale prodotti del traffico	**4.086.708**	**4.055.945**	**30.763**

Come evidenziato dal confronto con l'esercizio precedente, si registra un incremento dei ricavi da traffico viaggiatori nazionale pari a 16.218 migliaia di euro imputabile principalmente ad un incremento delle vendite di prodotti del traffico metropolitano e regionale.

L'incremento evidenziato nei ricavi da traffico internazionale passeggeri pari a 25.213 migliaia di euro è principalmente dovuto alla "messa a regime" delle procedure interne di accertamento dei ricavi da traffico venduti e rendicontati dalle reti estere.

La voce "Contratti di Servizio Pubblico con Enti Pubblici Territoriali", pari a 1.223.246 migliaia di euro, è costituita, per 1.209.536 migliaia di euro, dai corrispettivi delle Regioni a statuto ordinario per i servizi di trasporto pubblico resi da Trenitalia, in relazione ai contratti di servizio sottoscritti con le singole Regioni, secondo quanto previsto dalla legge 422/97 e dal D.P.C.M. del 16 novembre 2000, e per 13.709 migliaia di euro dai corrispettivi derivanti dai contratti per servizi aggiuntivi sottoscritti con le Regioni stesse e altri enti locali. La variazione rispetto all'esercizio precedente pari a 9.727 migliaia di euro è dovuta ai maggiori servizi richiesti nell'ambito del traffico locale.

La voce "traffico interno", relativa ai ricavi merci, che ammonta a 299.016 migliaia di euro, registra una riduzione rispetto allo stesso periodo dell'esercizio precedente (34.169 migliaia di euro) causata dalla sfavorevole congiuntura economica, sia a livello nazionale che internazionale, particolarmente accentuata nei settori industriali a forte vocazione ferroviaria (auto, argille e siderurgia in particolare) in cui operano i principali clienti della Divisione Cargo. Si precisa che la voce comprende 86.467 migliaia di euro fatturati a società del gruppo: Cemat 34.931 migliaia di euro, Rete Ferroviaria Italiana 23.602 migliaia di euro, Italcontainer 18.610 migliaia di euro e Omnia Logistica 9.324 migliaia di euro.

TRENITALIA S.p.A.

Per quanto concerne il traffico internazionale merci, che ammonta a 411.695 migliaia di euro, si registra una variazione in aumento pari a 12.982 migliaia di euro, principalmente riferibile al traffico internazionale extra-Unione Europea (8.583 migliaia di euro).

Contratto di Servizio Pubblico con lo Stato	**2002**	**2001**	**Differenza**
Obblighi tariffari e di servizio:			
- per il trasporto viaggiatori	361.778	408.259	(46.481)
- per il trasporto merci	118.785	118.785	-
Totale	**480.563**	**527.044**	**(46.481)**

I contributi risultano iscritti in base a quanto stanziato con legge n. 449 del 28 dicembre 2001 (Legge di Bilancio di Previsione dello Stato per l'anno finanziario 2002) dal Ministero dell'Economia e delle Finanze, così come indicato nei rispettivi capitoli di competenza a favore di Trenitalia per gli obblighi tariffari e di servizio (480.563 migliaia di euro) e, da ultimo, con nota n. 6167 del 1° aprile 2003 a firma del Ministro indirizzata ai Dipartimenti del Tesoro e della Ragioneria Generale dello Stato, confermato dal Ministro stesso come iscrivibili nel bilancio Trenitalia del 2002.

Si segnala inoltre come i contributi in questione compensino gli oneri sostenuti dalla società a fronte dei servizi dalla stessa erogati nel 2002, in ossequio alla "clausola di continuità" prevista dall'art. 10 del Contratto di Servizio Pubblico 2000-2001 stipulato il 18 ottobre 2002 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Trenitalia.

Il Contratto di Servizio Pubblico 2002-2003 vede, al momento, il proprio iter giunto alla definizione dello schema di riferimento, su cui il CIPE ha espresso proprio parere favorevole lo scorso 29 novembre 2002. In tale delibera lo stesso CIPE, al punto 1) delle proprie conclusioni indica, fra l'altro, che "... l'equivalente degli importi spettanti a Trenitalia S.p.A. sia predisposto in base ai dati di consuntivo 2001, ove disponibili, anziché di preconsuntivo". A tale proposito, si informa che i suddetti dati di consuntivo 2001, ormai disponibili e rendicontati ufficialmente, confermano il valore delle compensazioni spettanti alla società per il 2002 in 480.563 migliaia di euro. Tale rendicontazione, predisposta da Trenitalia con riferimento all'esercizio 2001, è stata inoltre certificata da primaria società di revisione con emissione di propria relazione di certificazione positiva in data 19 febbraio 2003, in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 8 del già citato Contratto di Servizio Pubblico 2000-2001.

In particolare, i contributi per il trasporto viaggiatori includono 218.203 migliaia di euro relativi al Contratto di Servizio Pubblico con le Regioni a statuto speciale, che rimangono fuori dal disposto del D.P.C.M. del 16 novembre 2000, e 143.575 migliaia di euro per obblighi tariffari e di servizio.

La differenza evidenziata nella riga relativa al trasporto viaggiatori, pari a 46.481 migliaia di euro è dovuta al contributo erogato per l'esercizio 2001, in relazione alle agevolazioni tariffarie per i viaggi dei militari e assimilati, non più stanziato in "Finanziaria" a partire dall'esercizio 2002.

Nota integrativa al Bilancio al 31 dicembre 2002

Vendite, prestazioni a terzi e altri ricavi	**31.12.2002**	**31.12.2001**	**Differenza**
Vendite di materiali:			
Materiali di scorta	2.399	4.589	(2.190)
Pubblicazioni	954	334	620
Materiali diversi	5.114	6.135	(1.021)
Totale vendita materiali	**8.467**	**11.058**	**(2.591)**
Prestazioni a terzi:			
Lavori e forniture	2.613	929	1.684
Corrispettivi binari di raccordo, stazioni comuni, tronchi di confine	19.851	19.726	125
Canoni e noli di materiale rotabile e altro materiale	48.247	52.278	(4.031)
Altre prestazioni	46.232	50.229	(3.997)
Totale prestazioni a terzi	**116.943**	**123.162**	**(6.219)**
Altri ricavi:			
Rimborsi da terzi e ricavi diversi	31.424	34.318	(2.894)
Rimborsi dal personale	411	448	(37)
Totale altri ricavi	**31.835**	**34.766**	**(2.931)**
[redacted]	**157.245**	**168.986**	**(11.741)**

La voce mostra un saldo di complessive 157.245 migliaia di euro ed un decremento, rispetto all'esercizio passato, di 11.741 migliaia di euro. Tale variazione è principalmente imputabile ai seguenti fattori:

- riduzione dei ricavi per canoni e noli di materiale rotabile per 4.031 migliaia di euro, dovuta ad un diminuito volume di carri e di carrozze utilizzati nei traffici cumulativi sulle reti ferroviarie estere e sulle reti nazionali gestite dalle Ferrovie Concesse;
- riduzione delle "Altre prestazioni" in parte attribuibile sia alla riclassifica, in questa voce, dei "ricavi per manutenzioni di materiale rotabile di terzi" (17.216 migliaia di euro nel 2002 e 18.275 migliaia di euro nel 2001) dalla voce "Canoni e noli di materiale rotabile e altro materiale", sia alla diminuzione dei servizi di sperimentazione, certificazione e consulenza resi a terzi (1.060 migliaia di euro);
- riduzione della voce "Rimborsi da terzi e ricavi diversi", pari a 2.894 migliaia di euro, principalmente dovuta alla diminuzione dei rimborsi dei costi dei servizi di pulizia (6.902 migliaia di euro) a seguito del nuovo assetto contrattuale entrato in vigore nel secondo semestre 2002, compensata dall'aumento dei ricavi da traffico (5.518 migliaia di euro), riconosciuti a Trenitalia dalle società del Gruppo per i viaggi di servizio effettuati dai propri dipendenti nell'esercizio.

Al fine di fornire una migliore e più completa rappresentazione dei rimborsi da società del gruppo sono stati evidenziati nella voce "Rimborsi da terzi e ricavi diversi" tutti i rimborsi da Gruppo. A tale scopo è stata effettuata una riclassifica di alcuni conti che nel 2001 risultavano evidenziati nella voce "Altri ricavi e proventi". Il valore dei conti riclassificati pari a 12.556 migliaia di euro per l'esercizio 2002, nel 2001 ammontava a 11.121 migliaia di euro.

TRENITALIA S.p.A.

Variazione dei lavori in corso su ordinazione

I lavori in corso su ordinazione eseguiti presso le officine e non ancora fatturati registrano una variazione negativa di 426 migliaia di euro rispetto alle relative rimanenze iniziali.

Variazione dei lavori in corso su ordinazione	2002	2001	Differenza
Rimanenze iniziali di lavori c/terzi materiale rotabile	1.522	-	1.522
Rimanenze finali di lavori c/terzi materiale rotabile	1.096	1.522	(426)
Totale	**(426)**	**1.522**	**(1.948)**

Incremento delle immobilizzazioni per lavori interni

La voce ammonta a 337.902 migliaia di euro e mostra un incremento, rispetto all'analogo periodo del 2001, di 18.374 migliaia di euro. Essa risulta così composta:

	2002	2001	Differenza
Materiali prelevati dalle scorte impiegati in investimenti patrimoniali	198.866	186.209	12.657
Spese di personale, generali e di trasporto per investimenti patrimoniali	139.036	132.959	6.077
Totale	**337.902**	**319.168**	**18.734**

La tabella evidenzia la ripartizione tra costi per l'utilizzo dei materiali e costi interni relativamente alle manutenzioni incrementative dei rotabili effettuate prevalentemente presso le Officine di Grande Riparazione gestite dall'Unità Tecnologie Materiale Rotabile. Al di là della loro natura, i costi capitalizzati si riferiscono, principalmente, a costi per manutenzione incrementativa quinquennale (233.799 migliaia di euro), costi di revamping di materiale rotabile (80.288 migliaia di euro) e costi di progettazione e collaudo connessi all'acquisto di nuovi rotabili (12.510 migliaia di euro).

Altri ricavi e proventi

La posta ha un valore complessivo di 299.695 migliaia di euro e mostra un decremento, rispetto all'esercizio precedente, di 17.787 migliaia di euro. Nella seguente tabella sono evidenziati i principali proventi che compongono la voce:

Nota integrativa al Bilancio al 31 dicembre 2002

	2002	2001	Differenza
Contributi in c/esercizio dallo Stato, dall'UE e da altri:			
- dall'UE	388	144	244
- da Altri	157	5.060	(4.903)
	545	**5.204**	**(4.659)**
Utilizzo Fondo di Ristrutturazione Industriale	144.464	187.128	(42.664)
Utilizzo Fondo Rettifica valore cespiti	71.291	77.231	(5.940)
	215.755	**264.359**	**(48.604)**
Altri proventi:			
- proventi accessori al servizio ferroviario	7.209	8.324	(1.115)
- proventi immobiliari	3.336	2.119	1.217
- proventi diversi	72.850	37.476	35.374
	83.395	**47.919**	**35.476**
Totale	**299.695**	**317.482**	**(17.787)**

La variazione evidenziata nella voce contributi in c/esercizio da altri è dovuta al cambiamento intervenuto nei contributi riconosciuti da parte degli enti locali alla Divisione Trasporto Regionale; infatti, mentre nel 2001 erano erogati contributi forfettari, nel corso del 2002 sono stati stipulati dei contratti che prevedono il riconoscimento di corrispettivi per l'erogazione di servizi aggiuntivi e tale voce di ricavo è quindi evidenziata nella voce "Contratti di Servizio Pubblico con Enti Pubblici Territoriali".

L'utilizzo del "Fondo di Ristrutturazione Industriale", pari a 144.464 migliaia di euro, rappresenta la stima dei costi, relativi al 2002, riguardanti gli oneri per il personale compreso nel piano degli esodi previsto dal Piano d'Impresa.

L'utilizzo del "Fondo Rettifica valore cespiti", pari a 71.291 migliaia di euro, è stato determinato in misura proporzionale agli ammortamenti delle immobilizzazioni materiali acquisite con il ramo d'Azienda e ritenute non completamente redditive. Esso diminuisce, rispetto all'esercizio precedente, a seguito delle avvenute vendite/radiazioni di parte dei cespiti cui si riferisce.

Il notevole incremento della voce "proventi diversi" (35.374 migliaia di euro) è principalmente attribuibile ai seguenti motivi:

- ricavi per penali comminate ai fornitori per inadempienze contrattuali (10.165 migliaia di euro);
- sopravvenienze attive derivanti dall'aggiornamento delle stime dei ricavi da traffico internazionale viaggiatori venduto da reti estere (20.975 migliaia di euro).

Come già illustrato nel commento alla voce "Rimborsi da terzi e ricavi diversi" è stata effettuata una riclassifica di alcuni conti di rimborso da terzi dalla voce "Altri ricavi e proventi". Il valore della riclassifica per l'esercizio 2002 è pari a 12.556 migliaia di euro, nel 2001 ammontava a 11.121 migliaia di euro.

TRENITALIA S.p.A.

B) Costi della produzione

La posta ammonta a 5.171.765 migliaia di euro e mostra un decremento, rispetto al 2001, di 18.603 migliaia di euro. Il dettaglio degli importi che la costituiscono è illustrato nelle tabelle riportate di seguito:

Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci

	2002	2001	Differenza
Materie prime, sussidiarie, di consumo e merci			
Acquisto di materiali	404.307	405.376	(1.069)
Trazione elettrica per treni	89.027	88.814	213
Illuminazione e forza motrice	3.895	2.138	1.757
Totale costi della produzione	**497.229**	**496.328**	**901**

La principale voce del dettaglio suesposto è quella che riguarda l'acquisto di materiali. Essa si riferisce, in particolar modo, agli acquisti di materiali di scorta e mostra una leggera diminuzione rispetto all'esercizio precedente (1.069 migliaia di euro), pur in presenza di un iniziale rilevante aumento registratosi nel primo semestre dell'anno e, comunque prolungatosi fino ad agosto 2002 (lo stesso dato, infatti, misurato sui primi sei mesi dell'esercizio 2002, evidenziava un incremento di 34.325 migliaia di euro, pari ad un 17,5%). Ciò a seguito delle azioni svolte, all'interno del progetto RSMS di cui si è accennato già in precedenza, con particolare riferimento alla razionalizzazione della definizione dei fabbisogni di materiale.

Costi per servizi

La voce ammonta, complessivamente, a 1.463.114 migliaia di euro, con un incremento di 5.675 migliaia di euro rispetto all'analogo periodo dell'esercizio precedente e risulta così composta:

Costi per servizi	**2002**	**2001**	**Differenza**
Servizi e lavori appaltati			
- Carrozze letto e ristorazione: servizio interno e internazionale	48.409	64.245	(15.836)
- Stampa orari ufficiali e pubblicazioni	11.317	8.409	2.908
- Servizi informatici in outsourcing	57.336	67.428	(10.092)
- Pedaggio su infrastrutture ferroviarie	493.799	452.739	41.060
- Traghettamento ferroviario	42.470	43.404	(934)
- Pulizia	159.327	197.542	(38.215)
- Autoservizi sostitutivi	24.961	21.917	3.044
- Trasporti e spedizioni	24.544	23.001	1.543
- Servizi di manovra	21.118	21.026	92
- Altri servizi appaltati	66.116	67.475	(1.359)
- Riparazioni e manutenzioni:			
• Beni immobili	11.734	11.276	458
• Beni mobili	70.557	57.844	12.713
	82.291	**69.120**	**13.171**
	1.031.688	**1.036.306**	**(4.618)**
Prestazioni diverse			
- Consulenze e prestazioni professionali	11.248	7.803	3.445
- Utenze	22.538	22.859	(321)
- Gestione impianti comuni	27.207	26.460	747
- Premi assicurazioni	20.246	18.262	1.984
- Pubblicità, marketing e relazioni esterne	22.066	28.621	(6.555)
- Provvigioni alle agenzie	86.108	83.214	2.894
- Acquisto e realizzazione software	957	1.227	(270)
- Spese postali	757	660	97
- Compensi agli organi collegiali	354	164	190
- Servizi amministrativo-contabili	65.857	68.449	(2.592)
- Prestazioni di personale e lavoro interinale	28.336	22.361	5.975
- Servizi comuni e generali Corporate	7.405	17.417	(10.012)
- Altre prestazioni	36.471	36.402	69
	329.550	**333.899**	**(4.349)**
Altri costi del personale			
- Spese viaggi e trasferte	39.599	33.733	5.866
- Servizi di mensa e ticket restaurant	44.079	36.792	7.287
- Prestazioni sanitarie	9.449	9.456	(7)
- Formazione personale	8.748	7.252	1.496
	101.875	**87.233**	**14.642**
Totale costi per servizi	**1.463.113**	**1.457.438**	**5.675**

Come rilevabile dal precedente prospetto i costi dell'esercizio si riferiscono per il 70% a servizi e lavori appaltati (1.031.688 migliaia di euro) e ad altre prestazioni ricevute (431.425 migliaia di euro) per il restante 30%.

TRENITALIA S.p.A.

Prima di fornire i necessari commenti alle voci che compongono la posta in esame, nella tabella che segue viene effettuata la ripartizione dei costi per servizi tra la controllante, RFI, Metropolis, le altre società del gruppo e i terzi.

Costi per servizi	FS	RFI	Metropolis	Altre società del gruppo	Terzi	Totale 2002
Servizi e lavori appaltati						
- Carrozze letto e ristorazione:						
Servizio interno e internazionale	-	-	-	8.477	39.932	48.409
- Stampa orari ufficiali e pubblicazioni	-	-	-	-	11.317	11.317
- Servizi informatici in outsourcing	48.083	-	9.236	-	17	57.336
- Pedaggio su infrastrutture ferroviarie	-	493.799	-		-	493.799
- Traghettamento ferroviario	-	42.470	-	-	-	42.470
- Pulizie	-	9.295	-	-	150.032	159.327
- Autoservizi sostitutivi	-	-	-	19.732	5.229	24.961
- Trasporti e spedizioni	-	15	-	16.157	8.372	24.544
- Servizi di manovra	-	11.692	-	8.237	1.189	21.118
- Altri servizi appaltati	-	1.705	-	56	64.355	66.116
- Riparazioni e manutenzioni:						
. Beni immobili	-	205	15	-	11.514	11.734
. Beni mobili	-	732	-	57	69.768	70.557
	-	**937**	**15**	**57**	**81.282**	**82.291**
	48.083	**559.913**	**9.251**	**52.716**	**361.725**	**1.031.688**
Prestazioni diverse						
- Consulenze e prestazioni professionali	-	-	-	181	11.067	11.248
- Utenze	-	740	-	-	21.798	22.538
- Gestione impianti comuni	-	-	-	235	26.972	27.207
- Premi assicurazioni	20.238	-	-	-	8	20.246
- Pubblicità, marketing e relazioni esterne	-	2	1.756	269	20.039	22.066
- Provvigioni alle agenzie	-	506	-	929	84.673	86.108
- Acquisto e realizzazione software	-	-	-	-	957	957
- Spese postali	-	-	-	-	757	757
- Compensi agli organi collegiali	221	-	-	-	133	354
- Servizi amministrativo-contabili	-	122	65.734	-	1	65.857
- Prestazioni di personale e lavoro interinale	13.823	12.824	-	13	1.676	28.336
- Servizi comuni e generali Corporate	7.405	-	-	-	-	7.405
- Altre prestazioni		8.197	21	3.190	25.063	36.471
	41.687	**22.391**	**67.511**	**4.817**	**193.144**	**329.550**
Altri costi del personale						
- Spese viaggi e trasferte	-	-	25.107	3.694	10.798	39.599
- Servizi di mensa e ticket restaurant	-	-	4.546	-	39.533	44.079
- Prestazioni sanitarie	-	9.257	-	-	192	9.449
- Formazione personale	-	65	5.602	1.007	2.074	8.748
	-	**9.322**	**35.255**	**4.701**	**52.597**	**101.875**
Totale costi per servizi	**89.770**	**591.626**	**112.017**	**62.234**	**607.466**	**1.463.113**

I servizi appaltati per la gestione delle carrozze letto e per i servizi di ristorazione, che ammontano complessivamente a 48.409 migliaia di euro, si riferiscono per 34.942 migliaia di euro al traffico interno e per 13.466 migliaia di euro al traffico internazionale. La variazione evidenziata rispetto all'esercizio precedente è imputabile sia ad un maggiore efficienza conseguita nella gestione dei servizi a bordo treno che alla ridefinizione delle clausole contrattuali con il fornitore.

I costi di outsourcing, pari a 57.336 migliaia di euro, riguardano, essenzialmente, i riaddebiti effettuati dalla controllante per i servizi resi da TSF - Tele Sistemi Ferroviari S.p.A. per la gestione e la manutenzione dei sistemi informatici della società (48.083 migliaia di euro). Il risparmio nei costi rispetto all'esercizio precedente è da imputare parte alla ridefinizione generale degli accordi contrattuali, e parte ai minori servizi richiesti.

I costi per pedaggio su infrastrutture ferroviarie (493.799 migliaia di euro) riguardano i canoni di accesso all'infrastruttura gestita dalla consociata RFI. La variazione intervenuta rispetto all'esercizio precedente è sostanzialmente riferibile all'incremento delle tariffe unitarie (treno/Km) ed ad una più puntuale applicazione delle stesse sul mix di tracce utilizzate.

I costi per il traghettamento ferroviario (42.470 migliaia di euro) riguardano i servizi resi da RFI per il trasporto dei convogli da e verso Sicilia e Sardegna. La voce non ha subito, nell'esercizio, variazioni di rilievo.

La voce pulizia (159.327 migliaia di euro) si riferisce alla pulizia del materiale rotabile e dei relativi impianti effettuata da terzi (150.032 migliaia di euro) e al ribaltamento dei costi di pulizia degli uffici sostenuti da RFI per conto della società (9.295 migliaia di euro). Essa diminuisce sensibilmente, rispetto all'esercizio precedente in quanto, nel secondo semestre 2002, sono partiti i nuovi contratti stipulati con le imprese di pulizia che scontano tariffe sensibilmente più convenienti per Trenitalia.

L'incremento dei costi di riparazione e manutenzione dei beni mobili (12.713 migliaia di euro) è soprattutto imputabile all'accresciuto volume degli interventi ordinari sul materiale rotabile e sugli impianti, necessari per mantenere il grado di efficienza dei medesimi.

La diminuzione dei costi di "Pubblicità, marketing e relazioni esterne" (6.555 migliaia di euro) è dovuta alla scelta strategica di far minore ricorso alla pubblicità istituzionale, confortata dalla conferma in base a rilevazioni aggiornate che la società ha acquisito maggiore notorietà presso la propria clientela.

TRENITALIA S.p.A.

Godimento di beni di terzi

Godimento di beni di terzi	**2002**	**2001**	**Differenza**
Locazioni e noleggio beni strumentali e altri beni			
- Materiale ferroviario	76.804	91.900	(15.096)
- Immobili e aree strumentali	60.326	57.822	2.504
- Altri beni	27.667	27.874	(207)
	164.797	**177.596**	**(12.799)**
Canoni per utilizzo marchio	23.602	23.861	(259)
Canoni leasing	9	16	(7)
Totale costi per godimento beni di terzi	**188.408**	**201.473**	**(13.065)**

La voce, il cui dettaglio è riportato nella tabella suesposta, mostra un saldo complessivo di 188.408 migliaia di euro, inferiore di 13.065 migliaia di euro rispetto al corrispondente valore del 2001.

La voce che maggiormente incide nella riduzione registrata da un esercizio all'altro è quella relativa ai noli di materiale ferroviario e deriva da un utilizzo più efficiente e razionale, fatto da Trenitalia, dei carri di proprietà delle ferrovie estere.

La parte preponderante dei costi per locazioni di immobili ed aree strumentali scaturisce dai rapporti con la consociata RFI (60.326 migliaia di euro) e si riferisce ai costi per locazione di aree nelle stazioni (biglietterie, sale Eurostar, sale d'attesa ecc.), di uffici e di fabbricati industriali (officine di manutenzione e grande riparazione).

I costi per noleggio di altri beni (27.667 migliaia di euro) si riferiscono principalmente al canone di noleggio delle apparecchiature per l'emissione automatica dei biglietti.

Il canone per l'utilizzo del marchio (23.602 migliaia di euro) si riferisce al costo addebitato dalla controllante per lo sfruttamento del marchio FS.

Nota integrativa al Bilancio al 31 dicembre 2002

Personale

Di seguito si fornisce il dettaglio, per natura, dei costi del personale. Nelle successive due tabelle tali costi sono ulteriormente ripartiti tra personale dirigenziale e altro personale (operai, impiegati e quadri).

Costo del lavoro	**2002**	**2001**	**Differenza**
Retribuzioni			
- Competenze fisse	1.416.385	1.486.611	(70.226)
- Straordinario	149.810	130.714	19.096
- Trasferte	11.686	10.715	971
- Altre competenze accessorie e relativi accantonamenti	276.504	263.609	12.895
- Indennità di mancato preavviso e di fine rapporto	3.877	6.849	(2.972)
	1.858.262	**1.898.498**	**(40.236)**
Oneri sociali			
- Contributi all'INPS e ad altri istituti previdenziali e relativi accantonamenti	**467.148**	**488.093**	**(20.945)**
Trattamento di fine rapporto			
- Accantonamento e rivalutazione fondo TFR	131.524	132.037	(513)
- Rivalutazione indennità di buonuscita	39.691	41.709	(2.018)
	171.215	**173.746**	**(2.531)**
Altri costi			
- Indennità e rendite	20	11	9
- Costi diversi	1.784	1.870	(86)
	1.804	**1.881**	**(77)**
Totale costi per il personale	**2.498.429**	**2.562.218**	**(63.789)**

TRENITALIA S.p.A.

Costo del lavoro: personale dirigente	**2002**	**2001**	**Differenza**
Retribuzioni			
- Competenze fisse	25.187	25.103	84
- Straordinario	-	-	-
- Trasferte	826	785	41
- Altre competenze accessorie e relativi accantonamenti	9.860	8.235	1.625
- Indennità di mancato preavviso e di fine rapporto	46	474	(428)
	35.919	**34.597**	**1.322**
Oneri sociali			
- Contributi all'INPS e ad altri istituti previdenziali e relativi accantonamenti	**10.474**	**9.875**	**599**
Trattamento di fine rapporto			
- Accantonamento e rivalutazione fondo TFR	2.668	2.392	276
- Rivalutazione indennità di buonuscita	676	704	(28)
	3.344	**3.096**	**248**
Altri costi			
- Indennità e rendite	-	-	-
- Costi diversi	-	-	-
	-	-	-
Totale costi per il personale	**49.737**	**47.568**	**2.169**

Costo del lavoro: personale I-IX	**2002**	**2001**	**Differenza**
Retribuzioni			
- Competenze fisse	1.391.198	1.461.508	(70.310)
- Straordinario	149.810	130.714	19.096
- Trasferte	10.860	9.930	930
- Altre competenze accessorie e relativi accantonamenti	266.644	255.374	11.270
- Indennità di mancato preavviso e di fine rapporto	3.831	6.375	(2.544)
	1.822.343	**1.863.901**	**(41.558)**
Oneri sociali			
- Contributi all'INPS e ad altri istituti previdenziali e relativi accantonamenti	**456.674**	**478.218**	**(21.544)**
Trattamento di fine rapporto			
- Accantonamento e rivalutazione fondo TFR	128.855	129.645	(790)
- Rivalutazione indennità di buonuscita	39.015	41.005	(1.990)
	167.870	**170.650**	**(2.780)**
Altri costi			
- Indennità e rendite	20	11	9
- Costi diversi	1.784	1.870	(86)
	1.804	**1.881**	**(77)**
Totale	**2.448.692**	**2.514.650**	**(65.959)**

La riduzione complessiva del costo del lavoro è dovuta principalmente alla riduzione delle consistenze medie di personale dell'esercizio, significativamente influenzata dal forte esodo avvenuto nel mese di dicembre del 2001, ed al conseguente effetto avutosi anche sull'età media del personale e, quindi, sui livelli di inquadramento medio; ciò nonostante si registri, in termini assoluti, un aumento delle consistenze finali di personale.
La diminuzione è in parte compensata dagli oneri stimati per il rinnovo del CCNL. La quota di tali oneri, infatti, relativa al 2002 è stata appostata alla voce "Altre competenze accessorie e relativi accantonamenti" per un importo di 27.340 migliaia di euro.

Ammortamenti e svalutazioni
Gli ammortamenti ammontano complessivamente a 526.161 migliaia di euro e sono composti, principalmente, dalla voce relativa ai rotabili che, a sua volta, si articola nell'ammortamento del materiale rotabile vero e proprio (482.282 migliaia di euro) e degli impianti di officina (13.518 migliaia di euro); essi sono stati calcolati applicando le aliquote ordinarie indicate nella precedente Sezione 3.
La variazione rispetto all'esercizio precedente è dovuta, da un lato, alla minore disponibilità in termini di utilizzo del fondo rettifica valore cespiti costituito in occasione dell'acquisto di ramo d'Azienda e dall'altro, dall'effetto dell'entrata in esercizio degli ingenti investimenti che la società ha posto in essere coerentemente alle previsioni del Piano di Impresa.
Le svalutazioni (14.666 migliaia di euro) si riferiscono alla voce crediti nell'attivo circolante.

TRENITALIA S.p.A.

Ammortamenti e svalutazioni	**2002**	**2001**	**Differenza**
Ammortamento Immobilizzazioni Immateriali			
- Costi di impianto	1	1	-
- Costi di ricerca, sviluppo e pubblicità	592	59	533
- Software	9.871	6.373	3.498
- Migliorie sui beni di terzi	3.353	1.902	1.451
	13.817	**8.335**	**5.482**
Ammortamento Immobilizzazioni Materiali			
Materiale Rotabile e Impianti Industriali			
- Materiale rotabile	482.282	410.053	72.229
- Impianti d'officina	13.518	14.113	(595)
	495.800	**424.166**	**71.634**
Attrezzature Industriali e Commerciali			
- Macchinari e attrezzature	3.444	1.788	1.656
- Mezzi di carico e scarico e trasporto interno	608	216	392
- Impianti interni di comunicazione	402	192	210
	4.454	**2.196**	**2.258**
Altri beni			
- Autoveicoli	517	322	195
- Mobili e arredi	1.484	800	684
- Macchine d'ufficio	8.246	3.989	4.257
- Telefoni cellulari	8	5	3
- Attrezzature e impianti, mense e ferrotel	1.835	762	1.073
	12.090	**5.878**	**6.212**
Totale Ammortamenti	**526.161**	**440.575**	**85.586**
Altre svalutazioni delle immobilizzazioni	-	7.375	(7.375)
Svalutazione crediti compresi nell'attivo circolante	14.666	14.338	328
Totale svalutazioni	**14.666**	**21.713**	**(7.047)**
[illegible]	[illegible]	462.288	[illegible]

Informazioni aggiuntive con riferimento agli ammortamenti ed alla svalutazione dei crediti sono presenti a commento delle voci patrimoniali di riferimento.

Nota integrativa al Bilancio al 31 dicembre 2002

Accantonamenti per rischi e oneri

Come indicato nella tabella riportata di seguito, gli accantonamenti per rischi ed oneri effettuati nel periodo ammontano complessivamente a 30.472 migliaia di euro.

Accantonamenti per rischi e oneri	2002	2001	Differenza
Accantonamenti per rischi	3.336	4.739	(1.403)
Altri accantonamenti			
Accantonamenti per oneri	27.136	7.174	19.962
Accantonamento Fondo Ristrutturazione industriale	0	46.060	(46.060)
	27.136	**53.234**	**(26.098)**
Totale Accantonamenti per rischi e oneri	**30.472**	**57.973**	**(27.501)**

L'accantonamento a fondo rischi e oneri si riferisce, sostanzialmente, al contenzioso verso terzi e tiene conto della stima delle passività potenziali sia per cause pendenti che per vertenze non ancora passate in giudicato.

La variazione registrata negli altri accantonamenti è principalmente dovuta a:

- accantonamento per obsolescenza magazzino pari a 10.826 migliaia di euro, quantificata a seguito delle risultanze delle analisi di obsolescenza conseguenti all'avvio del progetto RSMS di ridefinizione delle logiche e dei processi manutentivi che ha come obiettivi, fra gli altri, la riduzione dei volumi di acquisto scorte e la razionalizzazione della gestione delle stesse;
- svalutazione di alcuni lavori in corso, per i quali si sta valutando l'opportunità del loro completamento alla luce della ridefinizione delle scelte tecnologiche (15.218 migliaia di euro);
- mancanza di nuovi accantonamenti per il fondo ristrutturazione industriale.

Per una maggiore analisi si fa rinvio ai commenti già formulati nelle relative sezioni dello Stato Patrimoniale.

TRENITALIA S.p.A.

Oneri diversi di gestione

Di seguito si fornisce in tabella il dettaglio della voce "Oneri diversi di gestione".

Oneri diversi di gestione	**2002**	**2001**	**Differenza**
Costi diversi			
- Minusvalenze da alienazione beni del ciclo produttivo	122	270	(148)
- Spese per la partecipazione a mostre, fiere,ecc.	221	48	173
- Quote associative e contributi a Enti vari	1.520	1.072	448
- Abbonamenti e acquisti giornali e riviste	330	422	(92)
- Spese di rappresentanza e altre piccole spese	652	555	97
- Penali da contratto per servizi di trasporto	0	45	(45)
- Sopravvenienze passive per aggiornamento stime	11.641	9.293	2.348
- Altri costi	140.363	1.584	138.779
	154.849	**13.289**	**141.560**
Oneri tributari			
- Tassa concessione governativa utenze	4.971	4.620	351
- Tassa raccolta rifiuti	1.283	1.841	(558)
- Imposta di bollo	29	85	(56)
- Altre imposte e tasse	432	266	166
	6.715	**6.812**	**(97)**
Totale Oneri diversi di gestione	**161.564**	**20.101**	**141.463**

La forte variazione registrata nella voce altri costi si riferisce per 137.614 mila euro alla riclassifica della scorta tecnica nelle rimanenze di magazzino, effettuata in funzione dell'attuale destinazione d'uso. Per maggiori informazioni si rimanda alla relativa voce dello Stato Patrimoniale.

Nota integrativa al Bilancio al 31 dicembre 2002

C) Proventi e oneri finanziari

La voce presenta un saldo di oneri finanziari netti pari a 77.103 migliaia di euro.

Proventi e oneri finanziari	2002	2001	Differenza
Altri proventi finanziari			
Da crediti iscritti nelle immobilizzazioni			
- da altri			
- su mutui ex OPAFS al personale	-	22	(22)
- altri	1	326	(325)
	1	**348**	**(347)**
Proventi diversi dai precedenti			
da imprese controllate e collegate			
- interessi per rateazione pagamenti e di mora	**387**	**471**	**(84)**
da imprese controllanti			
- interessi attivi su credito IVA	7.556	-	7.556
- interessi su c/c con FS	-	3.479	(3.479)
	7.556	**3.479**	**4.077**
da altri			
- interessi su c/c bancari e postali	-	101	(101)
- interessi su crediti	2.645	1.798	847
- interessi di mora	5.292	4.741	551
- utili su cambi	298	719	(421)
- altri	252	91	161
	8.487	**7.450**	**1.037**
Totale altri proventi finanziari	***16.431***	***11.748***	***4.683***
Interessi e altri oneri finanziari			
verso imprese controllate e collegate			
- interessi di mora su crediti	**2.572**	**216**	**2.356**
verso imprese controllanti			
- interessi su c/c con FS	**73.097**	**93.094**	**(19.997)**
verso altri			
- interessi diversi di altri	-	127	(127)
- perdite su cambi	377	775	(398)
- altri	17.488	1.736	15.752
	17.865	**2.638**	**15.227**
Totale interessi ed altri oneri finanziari	***93.534***	***95.948***	***(2.414)***

Tra le variazioni significative intervenute rispetto all'esercizio precedente nella voce proventi finanziari si segnala la voce relativa agli interessi attivi verso controllanti, maturati sul credito IVA, per i quali è stata avanzata la richiesta di rimborso per un importo pari a 7.556 migliaia di euro.

Per quanto concerne gli oneri finanziari, si evidenzia per la voce interessi passivi verso la controllante una variazione rispetto all'esercizio precedente, pari a 19.997 migliaia di euro. Tale variazione è dovuta al calo avutosi nel corso del 2002 del tasso Euribor a sei mesi, individuato contrattualmen-

te per la determinazione degli interessi sul debito a m/l termine da addebitare alla società.
La variazione registrata nella voce interessi passivi verso altri è dovuta principalmente agli interessi maturati sui prestiti a medio-lungo termine (16.113 migliaia di euro) contratti verso la Banca OPI.

D) Rettifiche di valore di attività finanziarie

La posta, interamente riferibile alle partecipazioni, presenta un saldo negativo di 8.320 migliaia di euro (13.704 migliaia di euro nel 2001). Essa è composta dalla svalutazione della partecipazione FS Cargo S.p.A.(7.271 migliaia di euro), Sve Rail Italia A.B. (730 migliaia di euro), da quella della partecipazione Passaggi S.p.A. (316 migliaia di euro) e dalla svalutazione della partecipazione nel Consorzio Ferrovie Lombarde in liquidazione (3 migliaia di euro).

E) Proventi e oneri straordinari

I proventi straordinari netti che ammontano complessivamente a 31.811 migliaia di euro, risultano articolati secondo il dettaglio evidenziato di seguito.

Proventi e oneri straordinari	**2002**	**2001**	**Differenza**
Proventi straordinari			
Plusvalenze da alienazioni	-	**295**	**(295)**
Utilizzo Fondo di Ristrutturazione industriale	**13.749**	**167.840**	**(154.091)**
Altri:			
- Sopravvenienze attive	77.291	63.157	14.134
- Oneri e rimborsi del personale	14.721	153	14.568
- Multe e penalità	35.289	24.061	11.228
- Diversi	19	356	(337)
	127.320	**87.727**	**39.593**
Totale proventi straordinari	***141.069***	***255.862***	***(114.793)***
Oneri straordinari			
Imposte relative ad esercizi precedenti	**14.809**	**134**	**14.675**
Esodi agevolati personale in esubero	**13.749**	**167.840**	**(154.091)**
Altri:			
- Sopravvenienze passive	79.433	61.821	17.612
- Perdite per eliminazione cespiti	60	35	25
- Diversi	1.207	2.269	(1.062)
	80.700	**64.125**	**16.575**
Totale oneri straordinari	***109.258***	***232.099***	***(122.841)***
		3.763	

Le imposte relative agli esercizi precedenti, pari a 14.809 migliaia di euro, si riferiscono principalmente agli oneri correlati alla sanatoria fiscale illustrati nella voce Debiti Tributari.

L'utilizzo del Fondo di Ristrutturazione industriale, iscritto per 13.749 migliaia di euro tra i proventi straordinari, è speculare ai costi sostenuti per gli esodi agevolati del personale in esubero, iscritti tra i costi straordinari. La variazione registrata rispetto all'esercizio precedente è dovuta ai minori esodi registrati nell'esercizio rispetto al 2001. Sono rese ulteriori informazioni circa la natura del fondo ed il suo utilizzo nel commento delle voci dello stato patrimoniale.

Le sopravvenienze attive, complessivamente pari a 77.291 migliaia di euro, includono ricavi le cui comunicazioni sono pervenute in ritardo rispetto alla chiusura dell'esercizio precedente. La variazione rispetto all'esercizio precedente è dovuta principalmente ai ricavi da traffico riconosciuti a Trenitalia dalle società del Gruppo per i viaggi di servizio effettuati dai propri dipendenti negli esercizi 2000 (dal 1° giugno in avanti) e 2001 (12.260 migliaia di euro).

La variazione intervenuta nei proventi straordinari per oneri e rimborsi del personale è principalmente imputabile all'aggiornamento delle stime dei costi di personale relative agli esodi agevolati, effettuate nell'esercizio precedente (14.363 migliaia di euro). Pur trattandosi di un aggiornamento di stima, tale importo viene evidenziato nei proventi straordinari perché si riferisce ad un'operazione di ristrutturazione aziendale che ha per sua stessa natura carattere straordinario.

Le multe e penalità (35.289 migliaia di euro) accolgono gli addebiti ai fornitori per ritardi o irregolarità riscontrate nelle forniture effettuate. La variazione intervenuta rispetto all'esercizio precedente è principalmente costituita dall'importo attualizzato dell'indennizzo riconosciuto a Trenitalia dalla società Ansaldo Breda a seguito di un accordo transattivo (17.412 migliaia di euro).

Le sopravvenienze passive, che complessivamente ammontano a 79.433 migliaia di euro, registrano una variazione rispetto all'esercizio precedente principalmente dovuta a costi di personale stimati per gli esercizi 2000 (sempre dal 1° giugno in avanti) e 2001, in relazione al nuovo CCNL in fase di rinnovo (43.290 migliaia di euro) e ai costi di personale relativi all'integrazione del fondo rischi per esodi agevolati, direttamente correlati all'analoga partita evidenziata nelle sopravvenienze attive (14.721 migliaia di euro).

Imposte sul reddito dell'esercizio

Le imposte sul reddito ammontano a 105.591 migliaia di euro (96.005 migliaia di euro a fine esercizio 2001) e riflettono la stima dei soli oneri per IRAP dovuti per l'esercizio, poiché l'imponibile ai fini IRPEG risulta largamente negativo.

TRENITALIA S.p.A.

SEZIONE 5: ALTRE INFORMAZIONI

Dati sull'occupazione

La forza lavoro della Società ha subito nel corso dell'anno 2002 l'evoluzione indicata nella tabella seguente:

Descrizione	Dirigenti (*)	Restante Personale (*)	Totale
Consistenza al 31.12.2001	388	56.413	56.801
Incrementi	48	3.725	3.773
Decrementi	(14)	(2.539)	(2.553)
Consistenza al 31.12.2002	422	57.599	58.021

(*) I valori tengono conto del personale distaccato da altre società, in misura non significativa, ed operante in Trenitalia.

La consistenza media dell'anno 2002 per settore e gruppi di categorie di inquadramento economico è così riassumibile:

Settori	Categorie 1/7	Categorie 8/9	Totale
Uffici	2.045	1.511	3.556
Stazioni	8.321	1.364	9.685
Viaggiante	8.412	788	9.200
Macchina	15.793	1.251	17.044
Tecnico	17.147	703	17.850
	51.718	**5.617**	**57.335**
Dirigenti	-	-	411
Totale	**51.718**	**5.617**	**57.746**

Compensi ad Amministratori e Sindaci

Ai sensi di legge si evidenziano i compensi spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio Sindacale, cumulativamente per ciascuna categoria.

Percipienti	Compensi in euro
Amministratori	273.100
Collegio Sindacale	72.304

ALLEGATI
ALLA NOTA INTEGRATIVA

TRENITALIA S.p.A.

Allegato 1

RENDICONTO FINANZIARIO	(in migliaia di euro)	
	31.12.2002	31.12.2001
Disponibilità monetarie nette iniziali	30.943	20.733
Flusso monetario generato da attività di esercizio		
Utile (perdita) del periodo	30.719	29.632
Ammortamenti	526.210	440.575
Svalutazione di immobilizzazioni	8.278	20.765
Variazione netta fondo T.F.R.	61.897	(143.865)
Plus (-) / minusvalenze da realizzo di immobilizzazioni	(2.084)	(4.741)
Ricavi non monetari (-)	(235.332)	(432.199)
Variazione rimanenze	(70.746)	(55.495)
Variazione crediti commerciali e diversi (1)	(139.406)	473.703
Variazione ratei e risconti attivi	172	(453)
Variazione attività finanziarie che non costituiscono immobilizz.	-	3.837
Variazione debiti commerciali e diversi (2)	(1.086.337)	555.758
Variazione fondi rischi	50.348	17.821
Variazione ratei e risconti passivi	9.204	183
Totale	**(847.077)**	**905.521**
Flusso monetario generato da attività di investimento		
Investimenti in:	-	
- immobilizzazioni immateriali	(15.838)	(17.231)
- immobilizzazioni materiali	(1.014.179)	(893.796)
- partecipazioni	(1.285)	(832)
- immobilizzazioni finanziarie	11.295	10.397
Cespiti dismessi in attesa di vendita	7.034	-
Prezzo di realizzo dei cespiti dismessi	2.594	8.151
Totale	**(1.010.379)**	**(893.311)**
Flusso monetario generato da attività di finanziamento		
Nuovi finanziamenti	1.000.000	-
Conferimenti dei soci	723.040	-
Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	-	-
Contributi in conto capitale	-	-
Rimborsi di finanziamenti	-	-
Assorbimento riserve	-	-
Totale	**1.723.040**	-
Dividendi erogati	-	-
Flusso monetario complessivo del periodo	*(134.416)*	*12.210*
Disponibilità monetarie nette finali	[illegible]	[illegible]

(1) Il saldo dell'esercizio 2001 nei crediti commerciali è stato rimodulato a seguito della riclassifica di 35.025 migliaia di euro, relativi alla voce crediti verso agenzie di viaggio per versamenti in transito che fino al 31 dicembre 2001 erano ricompresi nelle disponibilità liquide.

(2) Al netto della variazione del conto corrente intersocietario intrattenuto con la Controllante e riclassificato tra le liquidità (pari a 19.281 migliaia di euro nel 2001 e 246.977 migliaia di euro nel 2002), rispettivamente nella Cassa e Banche iniziali e finali.

Allegati alla Nota integrativa al Bilancio al 31.12.2002

ELENCO DELLE PARTECIPAZIONI IN IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE ED ALTRE AL 31 DICEMBRE 2002

Società partecipate	**Sede Sociale (a)**	**Capitale sociale (b)**	**Quota di partecip. (c)**
CONTROLLATE			
FS CARGO S.p.A.	Roma, Via Mantova 1	49.720.511	100,00%
Passaggi S.p.A.	Roma, Via Giolitti 34	258.000	50,00%
Hydroitalia S.r.l. (1)	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	30.000	100,00%
Hydroitalia Due S.r.l. (1)	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	30.000	100,00%
Hydroitalia Tre S.r.l. (1)	Roma, Piazza della Croce Rossa 1	30.000	100,00%
COLLEGATE			
ARTESIA S.a.s.	Paris, 24 rue de Londres	220.000	50,00%
Cisalpino AG (2)	Bern, Parkterrasse 10	59.211.000	50,00%
Sve Rail Italia AB (3)	Stockholm, Gamla Brogatan 36-38	327.900	50,00%
Metronapoli S.p.A.	Napoli. Piaz.le Tecchio 27	1.032.800	38,00%
Italcertifer S.c.p.a.	Firenze, Viale Spartaco Lavagnini 58	480.000	33,33%
ALTRE PARTECIPATE			
Centro Merci Orte S.p.A.	Orte, Via dei Gladiatori	1.650.414	3,13%
Consorzio Consel S.c.a.r.l.	Roma, Via Sandri 45	51.000	1,00%
Consorzio Ferrovie Lombarde (4)	Milano, Via Paleocapa 4	51.646	50,00%
Consorzio Train (5)	Rotondella, Trisaia S.S 106 Km 919	112.224	13,00%
Consorzio Tren & Bus (6)	Roma, Via Carducci 2	500.000	50,00%
Consorzio UnicoCampania (7)	Napoli, Via Marino 1		14,00%
Consorzio Napoli Pass (8)	Napoli, Via Marino 1		
Gestione Servizi Interporto S.r.l.	Bologna Interporto, Palazzina Doganale	1.530.000	5,00%
ICF Intercontainer Interfrigo	Bruxelles, Rue de France 85	36.930.334	11,90%
InterBrennero S.p.A.(Interporto Trento)	Trento, Via Innsbruck snc	5.661.504	0,53%
Interporto Bergamo Montello SIBEM S.p.A.	Bergamo, Via Maj 10/I	5.200.000	1,72%
Interporto Bologna S.p.A.	Bologna, Via Altabella, 15	13.743.928	1,49%
Interporto di Padova S.p.A.	Padova, Galleria Spagna 45	21.000.000	1,50%
Interporto Toscano A.Vespucci S.p.A.	Livorno, Largo Strozzi 1	11.756.695	1,65%
Isfort S.p.A.	Roma, Via Brescia 37	1.300.000	15,00%

(1) Hydroitalia Srl, Hydroitalia Due Srl, Hydroitalia Tre Srl: costituite in data 19 luglio 2002

(2) Cisalpino:
tasso di cambio medio: 0,6816
tasso di cambio finale: 0,6885

(3) Sve Rail:
Tasso di cambio medio: 0,1092
Tasso di cambio finale: 0,1093

(4) Consorzio Ferrovie Lombarde: in liquidazione dal 22 febbraio 2002

(5) Consorzio Train: acquisita in data 15 maggio 2002

(6) Consorzio Tren & Bus: costituito in data 29 luglio 2002

(7) Consorzio UnicoCampania: modifica della denominazione consortile del Consorzio Napolipass in data 9 ottobre 2002

(8) Consorzio NapoliPass: in regime di usufrutto da Trenitalia a Metronapoli

TRENITALIA S.p.A.

Allegato 2

Data ultimo bilancio disponibile (d)	Patrimonio Netto (e)	Patrimonio Netto di pertinenza (f)	Utile (Perdita) dell'esercizio (g)	Valore di bilancio (h)	Differenza i=f-h
31 dicembre 2002	42.449.806	42.449.806	(7.270.705)	42.449.806	-
31 dicembre 2002	366.618	183.309	(631.177)	183.309	-
31 dicembre 2002	27.737	27.737	(2.263)	30.000	(2.263)
31 dicembre 2002	28.321	28.321	(1.679)	30.000	(1.679)
31 dicembre 2002	28.321	28.321	(1.679)	30.000	(1.679)
	42.900.803	**42.717.494**	**(7.907.503)**	**42.723.115**	**(5.621)**
31 dicembre 2002	257.214	128.607	(8.037)	110.000	18.607
31 dicembre 2002	50.407.997	25.203.998	4.687.379	25.508.738	(304.740)
31 dicembre 2002	(18.581)	(9.291)	(1.672.835)	-	(9.291)
31 dicembre 2001	1.282.046	487.177	270.642	392.508	94.669
31 dicembre 2002	472.585	157.513	2.127	160.000	(2.487)
	52.401.261	**25.968.005**	**3.279.276**	**26.171.246**	**(203.241)**
31 dicembre 2001	1.334.300	41.749	(12.402)	51.646	(9.897)
31 dicembre 2002	51.644	516	-	516	-
31 dicembre 2002	47.631	23.816	(4.015)	22.925	891
31 dicembre 2002	112.225	14.589	-	13.428	1.161
31 dicembre 2002	500.000	250.000	-	250.000	-
				14.000	
				12.230	
31 dicembre 2001	1.559.264	77.963	11.565	77.469	495
31 dicembre 2001	30.076.406	3.579.092	(543.193)	3.626.580	(47.488)
31 dicembre 2002	12.923.010	68.492	59.780	27.517	40.975
31 dicembre 2002	3.076.394	52.766	(246.589)	88.583	(35.816)
31 dicembre 2001	23.046.585	342.449	120.420	204.000	138.449
31 dicembre 2002	37.980.712	569.711	294.262	316.459	253.252
31 dicembre 2002	27.970.538	460.759	(367.502)	129.114	331.644
31 dicembre 2002	2.332.553	349.883	14.750	344.495	5.388
	141.011.262	**5.831.785**	**(672.924)**	**5.178.961**	**679.054**

Relazione del Collegio Sindacale

RELAZIONE DEL COLLEGIO SINDACALE AL BILANCIO D'ESERCIZIO 2002

Signori Azionisti, il bilancio d'esercizio per l'anno 2002 che il Consiglio di Amministrazione sottopone alla vostra approvazione evidenzia un utile di euro 30.719.175, che il Consiglio stesso propone di destinare come segue:

- per il 5%, pari a euro 1.535.959, a riserva legale;
- per il residuo importo, pari a euro 29.183.216, a riserva straordinaria.

Il predetto bilancio si riassume nei seguenti dati fondamentali, espressi in euro:

STATO PATRIMONIALE	
ATTIVO	
Crediti verso soci per versamenti dovuti	0
Immobilizzazioni	6.274.050.282
Attivo circolante	3.049.911.091
Ratei e risconti attivi	291.135
Totale attivo	**9.324.252.508**
PASSIVO	
Patrimonio netto	
Capitale sociale	1.489.285.500
Riserva legale	26.701.682
Altre riserve	28.150.709
Utili (perdite) portati a nuovo	0
Utile dell'esercizio	30.719 175
Totale patrimonio netto	**1.574 857.066**
Fondi per rischi e oneri	1.285.554.922
TFR	1.869.313.015
Debiti	4.585.047.517
Ratei e risconti passivi	9.479.988
Totale passivo e patrimonio netto	**9.324.252.508**

Le garanzie e gli altri conti d'ordine, il cui contenuto è illustrato nella nota integrativa, ammontano a euro 3.467.921.804.

CONTO ECONOMICO	
Valore della produzione	5.361.687.615
Costi della produzione	5.171.765.342
Differenza tra valore e costi della produzione	189.922.273
Proventi e oneri finanziari	(77.103.333)
Rettifiche di valore di attività finanziarie	(8.319.750)
Proventi e oneri straordinari	31.811.089
Risultato ante imposte	136.310.279
Imposte sul reddito	(105.591.104)
Utile di esercizio	**30.719.175**

Il bilancio di esercizio dell'anno 2002, costituito dallo stato patrimoniale, dal conto economico e dalla nota integrativa, è stato redatto secondo le disposizioni di cui agli artt. 2423 e seguenti del Codice Civile, con l'applicazione dei criteri esposti nella nota integrativa stessa, in modo coerente con quelli applicati l'esercizio precedente.

Bilancio di esercizio 2002

Il Consiglio di Amministrazione, in ottemperanza alle disposizioni dell'art. 2428 Cod. Civ., ha fornito nella sua relazione sulla gestione ampie informazioni sull'attività della Società nell'esercizio 2002.

La nota integrativa riporta tutte le informazioni richieste dall'art. 2427 del Codice Civile ed, in particolare, i criteri di valutazione adottati, i movimenti delle immobilizzazioni materiali ed immateriali, l'elenco delle partecipazioni.

La Società, pur possedendo partecipazioni di controllo, non ha predisposto il bilancio consolidato, avvalendosi al riguardo dell'esonero previsto dall'art. 27, comma 3 del D.L.vo 9.4.1991, n. 127; detto bilancio, infatti, verrà ricompreso nel bilancio consolidato redatto e reso pubblico dalla controllante Ferrovie dello Stato S.p.A..

Per quanto riguarda più le nostre funzioni, desideriamo darVi atto che il nostro esame sul bilancio ha tenuto conto anche dei principi di comportamento del Collegio Sindacale raccomandati dall'Ordine Professionale dei Dottori Commercialisti e che, in conformità a tali principi, abbiamo fatto riferimento alle norme di legge che disciplinano il bilancio di esercizio interpretate ed integrate dai corretti principi contabili enunciati dai Consigli Nazionali dei Dottori Commercialisti e dei Ragionieri.

Da parte nostra, precisato che nella relazione al bilancio sono stati osservati i principi prescritti dall'art. 2423-bis del Codice Civile, possiamo attestarVi altresì che:

- l'applicazione delle disposizioni del Codice Civile in materia di redazione del bilancio è, nel caso della Vostra Società, compatibile con la rappresentazione veritiera e corretta, sicché non si è resa necessaria l'applicazione di alcuna deroga ex art. 2423, comma 4 del Codice Civile;
- sono stati applicati, con continuità rispetto all'esercizio precedente, criteri di valutazione conformi a quelli prescritti dall'art. 2426 del Codice Civile e dettagliatamente descritti nella nota integrativa;
- le partecipazioni sono iscritte al costo, rettificato, come specificato nella nota integrativa, in presenza di perdite permanenti di valore;
- i ratei e i risconti sono iscritti sulla base della competenza economico temporale;
- gli ammortamenti sono stati calcolati secondo i criteri economico-tecnici illustrati nella nota integrativa;
- i costi di impianto e di ampliamento e quelli di ricerca e sviluppo aventi utilità pluriennale sono stati iscritti nell'attivo dello stato patrimoniale con il nostro consenso e sono ammortizzati entro un periodo non superiore a cinque anni.

Nel corso dell'esercizio abbiamo proceduto al controllo sulla tenuta della contabilità, al controllo dell'amministrazione ed alla vigilanza sull'osservanza della legge e dell'atto costitutivo, partecipando a tutte le riunioni dell'Assemblea e del Consiglio di Amministrazione, ed effettuando le verifiche ai sensi dell'art. 2403 del Codice Civile. Sulla base dei controlli effettuati non sono venute alla nostra attenzione violazioni degli adempimenti civilistici, statutari, tributari o previdenziali.

In sede di chiusura, inoltre, abbiamo esaminato il bilancio sottopostoci dal Consiglio di Amministrazione anche ai fini della verifica circa la corrispondenza con le risultanze della contabilità regolarmente tenuta.

Relazione del Collegio Sindacale

Il Collegio Sindacale precisa di aver compiuto con il sistema della campionatura, nel corso dell'esercizio, verifiche periodiche in vari settori aziendali, non mancando di effettuare riscontri sulla contabilità aziendale e verificandone la conformità alla normativa vigente.

Ha altresì proceduto a controlli ed ispezioni, esercitando i poteri previsti dall'art. 2403 del Codice Civile.

I risultati delle verifiche, delle ispezioni e dei controlli eseguiti con le suddette modalità operative e gli eventuali relativi rilievi sono stati verbalizzati nel corso di apposite specifiche sedute ed annotati nel libro delle adunanze e delle deliberazioni del Collegio Sindacale di cui all'art. 2421, n° 5 del Codice Civile.

Nel corso di tali verifiche l'Organo di controllo non ha individuato puntuali e concreti elementi conoscitivi tali da comportare apprezzabili dubbi circa il generale grado di affidabilità del sistema amministrativo-contabile fornito come servizio da Metropolis S.p.A. (società il cui capitale è detenuto interamente dalla capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A.) ed il conseguente livello di attendibilità dei dati che da esso rivengono ai fini delle informazioni di bilancio.

Il Collegio dà, inoltre, atto che, a seguito di gara europea la revisione, su base volontaria, del bilancio per il triennio 2002/2004 è stata affidata alla società Pricewaterhouse Coopers, con la quale non si è mancato di promuovere i necessari contatti finalizzati al reciproco scambio di informazioni e all'esame congiunto di taluni profili gestionali di maggior rilievo interessanti il bilancio 2002.

Tale scambio di informazioni ha, da ultimo, avuto luogo nella riunione tenutasi in data odierna, all'esito della quale il Collegio ha preso atto che la stessa non ha fatto emergere profili di particolare rilievo ai fini delle proprie incombenze.

Tutto quanto fin qui rappresentato, il Collegio giudica opportuno segnalare conclusivamente che, con la relazione sulla gestione cui si è in precedenza accennato, gli Amministratori, nel riferire sui diversificati profili di maggior rilievo gestionale, non hanno mancato di fare opportuno riferimento agli elementi di discontinuità che ne hanno caratterizzato lo sviluppo sotto il profilo del complessivo equilibrio finanziario di medio periodo, conseguentemente considerando gli effetti che, in termini di impegno connesso ai significativi flussi di cassa in uscita, prevedibilmente scaturiranno dal programma di massicci investimenti cui la società dovrà fare necessario ricorso per assolvere al meglio la propria missione.

In rapporto alla dimensione degli impegni economici già assunti e di quelli ulteriori che seguiranno nel prossimo futuro in attuazione del riferito programma, risulta evidente, infatti, l'esigenza di ricapitalizzazione della società, tale da garantire un corretto rapporto tra mezzi propri e di terzi.

Risulta analogamente utile segnalare, inoltre, che nella nota integrativa, oltre che nella relazione sulla gestione, viene fornita una completa informazione in ordine al diverso criterio di classificazione delle parti di ricambio che, in precedenza definite come "scorta tecnica" e come tali ricomprese tra le immobilizzazioni materiali, sono state contabilizzate come rimanenze di magazzino, essendosi riscontrato che esse presentano significativi valori unitari ed elevati indici di consumo.

Altra informativa degna di menzione è, altresì, quella con la quale gli

Amministratori hanno reso nota la decisione della Società di aderire all'opportunità offerta dalle disposizioni normative recentemente emanate in tema di definizione dei rapporti tributari relativi agli anni di imposta pregressa.
Tale determinazione ha comportato la previsione di un onere straordinario stimato in circa 14,5 milioni di euro complessivi.
Infine, si rappresenta che, così come meglio illustrato nei documenti di bilancio, in data 1° aprile 2003 è stata siglata un'intesa preliminare con le OO.SS. con la quale, per il periodo precedente la vigenza del nuovo CCNL (1° gennaio 2000 - 31 dicembre 2002), è stata concordata l'erogazione di un importo medio "una tantum" pari a 1.600 euro (comprensivo del premio di risultato 2002), i cui effetti sul bilancio sono anch'essi descritti e commentati nei summenzionati documenti.
Esposto quanto precede, l'Organo di controllo ritiene di poter concludere la presente relazione riservandosi di sottoporre ad opportuna valutazione ogni fatto di rilievo di cui dovesse eventualmente acquisire successiva cognizione, dandone informazione al competente organo assembleare.

Signori Azionisti,
alla luce di tutto quanto precede, il Collegio ritiene che il progetto di bilancio, come composto dallo stato patrimoniale, dal conto economico e dalla nota integrativa, e la proposta di destinazione dell'utile possano ricevere ulteriore corso per essere sottoposti alle positive determinazioni di Vostra competenza.

Roma, 15 aprile 2003

IL COLLEGIO SINDACALE

Dott. Mario VINCENTI (Presidente)
Cav. Gr. Cr. Gianni CAMPI (Sindaco effettivo)
Dott. Guglielmo MARENGO (Sindaco effettivo)

Relazione della Società di Revisione

PRICEWATERHOUSECOOPERS

PricewaterhouseCoopers SpA

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE

All'Azionista della
Trenitalia SpA

1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Trenitalia SpA chiuso al 31 dicembre 2002. La responsabilità della redazione del bilancio compete agli amministratori della Trenitalia SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.

2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi e i criteri per la revisione contabile raccomandati dalla CONSOB. In conformità ai predetti principi e criteri, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione emessa da altro revisore in data 23 maggio 2002.

3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Trenitalia SpA al 31 dicembre 2002 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della società.

4 Come descritto nella nota integrativa, la società si è avvalsa della facoltà prevista dalla legge di non predisporre il bilancio consolidato, pur in presenza di significative partecipazioni di controllo, in quanto controllata dalla Ferrovie dello Stato SpA, che è tenuta alla redazione del bilancio consolidato. Copia del bilancio consolidato della controllante, delle relazioni sulla gestione e dell'organo di

Sede legale: Milano 20124 Via Vittor Pisani 20 Tel. 0267831 Fax 0266981433 Cap. Soc. 3.754.400,00 Euro i.v., C.F. e P. IVA e Reg. Imp. Milano 12979880155 Iscritta all'Albo Consob - Altri uffici: **Ancona** 60123 Via Corridoni 2 Tel. 07136881 - **Bari** 70125 Viale della Repubblica 110 Tel. 0805429863 - **Bologna** 40122 Via delle Lame 111 Tel. 051526611 - **Brescia** 25124 Via Cefalonia 70 Tel. 0302219811 - **Firenze** 50129 Viale Milton 65 Tel. 0554627100 - **Genova** 16121 Piazza Dante 7 Tel. 01029041 - **Milano** 20122 Corso Europa 2 Tel. 0277851 - **Napoli** 80121 Piazza dei Martiri 30 Tel. 0817644441 - **Padova** 35137 Largo Europa 16 Tel. 0498762677 - **Palermo** 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091349737 - **Parma** 43100 V.le Tanara 20/A Tel. 0521242848 - **Roma** 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06570251 - **Torino** 10129 Corso Montevecchio 37 Tel. 011556771 - **Trento** 38100 Via Manzoni 16 Tel. 0461237004 - **Treviso** 31100 Piazza Crispi 8 Tel. 0422542726 - **Trieste** 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 0403480781 - **Udine** 33100 Via Marinoni 12 Tel. 043225789 - **Verona** 37122 Corso Porta Nuova 125 Tel. 0458002561

PRICEWATERHOUSECOOPERS

controllo saranno resi pubblici ai sensi di legge. Nella nota integrativa, nel capitolo "Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni", è stato indicato che dall'applicazione del metodo del patrimonio netto, nella valutazione delle partecipazioni, non sarebbero derivati significativi effetti sul bilancio d'esercizio.

Roma, 24 aprile 2003

PricewaterhouseCoopers SpA

Corrado Testori
(Revisore contabile)