plesso. Tali integrazioni afferivano al raccordo tra il Piano ed il Programma delle Opere Strategiche (delibera CIPE del 21.12.2001) ed al conseguimento dell'obiettivo di riparto territoriale delle risorse a favore del Mezzogiorno d'Italia. Sono stati, inoltre, richiesti alcuni approfondimenti in ordine alla metodologia di valutazione degli investimenti nonché ai criteri adottati nella gerarchizzazione dei progetti stessi.

RFI ha quindi provveduto ad elaborare una nuova versione del Piano Prioritario degli Investimenti che ha recepito le indicazioni contenute nella citata delibera CIPE, aggiungendo quindi "i nuovi progetti di legge Obiettivo", ovvero gli investimenti inclusi nel Programma Opere Strategiche, ma non contrattualizzati nel Contratto di Programma (la loro identificazione è stata operata dalle competenti strutture del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e comunicato ad RFI nel mese di maggio 2002) nonché affinando la metodologia di priorità degli investimenti.

Inoltre, in ottemperanza a quanto previsto dall'art. 20.2, lettera e) del Contratto di Programma 2001-2005, RFI ha elaborato la "Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti infrastrutturali" basata sui dati di consuntivo alla data del 31.12.2001, ad integrazione e sostituzione della corrispondente relazione elaborata sulla base dei dati di preconsuntivo e già trasmessa al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 15 marzo 2002.

Il documento di rivisitazione del Piano di Priorità degli Investimenti (versione di giugno), la richiesta di revisione del Contratto di Programma 2001-2005 e l'ultima versione della relazione sullo stato di attuazione degli investimenti, sono stati trasmessi da RFI ai Ministeri competenti in data 28 giugno 2002.

Il Piano di Priorità degli Investimenti è stato valutato nella seduta CIPE del 2 agosto 2002, in seguito alla quale è stato richiesto un ulteriore approfondimento di analisi, finalizzato alla possibilità di modificare la ripartizione delle risorse pubbliche a favore dello sviluppo infrastrutturale nel Mezzogiorno d'Italia. Infine, il Piano di Priorità degli Investimenti è stato approvato nella seduta del CIPE del 29 settembre 2002.

La legge Obiettivo

In data 20 agosto 2002 è stato emanato il decreto legislativo n. 190 "Attuazione della legge 21.12.2001, n. 443 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale", che ridisegna il quadro normativo relativo alle procedure autorizzative negli investimenti infrastrutturali.

La legge 27.12.2002, n. 289 - legge Finanziaria 2003

Art. 75 - Interventi ferroviari

La legge, all'art. 75, stabilisce che "Infrastrutture SpA finanzia prioritariamente gli investimenti per la realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria per il "Sistema Alta Velocità/Alta Capacità" anche al fine di ridurre la quota a carico dello Stato.

La disamina degli effetti finanziari di tale disposizione, effettuata attraverso l'analisi degli stanziamenti previsti dalla legge stessa nelle tabelle D e F, evidenzia che non sono previste nella legge finanziaria, nell'anno 2003, stanziamenti di competenza né di cassa per l'avanzamento progettuale e realizzativo del Sistema. Sono invece previste risorse, per complessivi 553 milioni di euro, per gli interessi intercalari.

Inoltre, la legge ha previsto la neutralizzazione degli oneri di manutenzione della infrastruttura per il 2003 tramite utilizzo dell'apposito fondo e non più a fronte dell'erogazione di contributi in conto esercizio.

Sulla base di quanto sopra, si evidenziano i seguenti punti di attenzione:

- devono essere definiti lo schema dei flussi finanziari tra TAV, RFI e Infrastruttura SpA e conseguentemente i meccanismi che consentono di assumere impegni aggiuntivi per l'avanzamento progettuale e realizzativo del sistema;
- devono essere assicurate le risorse finanziarie necessarie a pagare le prestazioni su impegni già autorizzati a TAV e non ancora erogati, per complessivi 5.126 milioni di euro, da articolare in annualità e sui nuovi impegni da assumere fino alla operatività completa di Infrastruttura SpA.

Art. 8 – Integrazione degli imponibili per gli anni pregressi

L'articolo prevede che gli imponibili fiscali esposti nelle dichiarazioni dei redditi relative ai periodi di imposta per i quali i termini di presentazione sono scaduti entro il 31 ottobre 2002 possono essere "integrati" sulla base di una cosiddetta "dichiarazione integrativa semplice", da presentare quale rettifica della dichiarazione già presentata, e dalla quale emergono maggiori imponibili da assoggettare a tassazione.

Sulla base del disposto normativo e delle modifiche apportate con il decreto legge del 24.12.2002, n. 282, nonché di quanto precisato dalla circolare 12/E del 21.2.2003 emanata dall'Agenzia delle Entrate, avente per oggetto "Disposizioni in materia di sanatorie fiscali", la Società ha assunto la determinazione di considerare quali aree di potenziale rischio le componenti straordinarie del bilancio d'esercizio e, in particolare, l'area delle sopravvenienze attive da errore che, come noto, sono da imputare ad un'errata applicazione del principio della competenza economica e fiscale.

I finanziamenti alla società LTF

Come noto, il 29 gennaio 2001 a Torino, è stato sottoscritto, tra i Governi italiano e francese, l'accordo per la realizzazione di una nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino.

In relazione alla sezione internazionale della nuova linea, l'accordo citato ha previsto l'istituzione di un organismo "Promotore" dotato di personalità giuridica, costituito pariteticamente dai due gestori delle infrastrutture italiano (RFI) e francese (RFF), che sarà responsabile degli studi, delle ricognizioni e dei lavori preliminari della parte comune italo-francese.

Il promotore, denominato LTF (Lyon Turin ferroviarie), società di diritto francese, con sede a Chambery, con forma di una "Societè par Actions Simplifiée" e con capitale sociale di 1.000.000 di euro – ripartito al 50% tra RFI e RFF – è stato costituito in data 3 ottobre 2001.

La Società ha ricevuto dai suoi soci il mandato di acquisire il progetto, condurre ricognizioni e lavori preliminari della "parte comune italo-francese", che si estende tra i raccordi con la linea storica più vicini ai dintorni di Bussoleno/Bruzolo in Italia e quelli di Saint Jean de Maurienne in Francia.

L'attuale programmazione delle opere di competenza di LTF è così suddivisa:

- "Parte fissa" (costo stimato 322.000.000 di euro) comprendente la realizzazione di tre discenderie in territorio francese (Modane – 3.992 m; St. Martin – 2.040 m; La Praz – 2.500 m) e di un cunicolo esplorativo in territorio italiano (Venaus – 7.000 m);
- "Parte opzionale" (costo stimato 125.000.000 di euro) comprendente, oltre al completamento della progettazione, lo scavo di gallerie geognostiche a partire dal fondo delle discenderie ed il completamento del cunicolo di Venaus.

I Ministri dei Trasporti italiano e francese, nel corso del secondo semestre del 2001, hanno entrambi richiesto una programmazione degli studi e dei lavori in grado di anticipare al massimo la data di apertura dell'esercizio, data che al vertice franco-italiano di Perigueux del 27 novembre 2001 è stata poi ufficialmente indicata nell'anno 2012.

RFI SpA

LTF alla Commissione Intergovernativa del 29 marzo 2002 ha presentato un programma che prevede il completamento delle tre discenderie in diritto francese entro l'anno 2004. Tale programma è stato giudicato dal Presidente della Commissione Intergovernativa una risposta coerente alla richiesta dei Ministri.
Al vertice franco-italiano di Roma, del 7 novembre 2002, i Ministri hanno richiesto di rendere loro conto, entro il 1° trimestre del 2003, dei risultati degli studi ed in particolare di quelli relativi alla realizzazione dell'opera per fasi.
Il programma degli studi, seppur con difficoltà, si sviluppa nel rispetto dei tempi e pertanto si prevede di rispettare le scadenze programmate.
Il programma delle opere non è invece rispettato: delle tre discenderie in territorio francese, solo una (Modane) è stata avviata nel 2002 come da programma, mentre l'avvio delle altre è stato rinviato, probabilmente al 2003 per quella di St. Martin, a date successive per quella di La Praz e per il cunicolo esplorativo in territorio italiano (Venaus).
I ritardi sono causati unicamente da difficoltà nei finanziamenti di parte francese.
Il 15 ottobre 2002, inoltre, è stata firmata, tra il Ministero dei Trasporti francese, RFF e LTF, una "Convenzione relativa alla realizzazione ed al finanziamento della prima *tranche* 2002 degli studi e lavori preliminari della parte comune franco-italiana", che ha modificato il precedente programma ed il budget di LTF. Tale convenzione impone a LTF un tetto complessivo per gli impegni di spesa di euro 98.000.000 per gli anni 2001 e 2002, e non comprende St. Martin e La Praz nella programmazione e pertanto non ne prevede la copertura finanziaria.
Nella riunione plenaria della Commissione Intergovernativa, svoltasi a Torino il 12 dicembre 2002, il Presidente ha richiesto a LTF di predisporre un budget per l'esercizio 2003 suddiviso in due parti: una parte fissa per un valore di 55.000.000 di euro ed una parte opzionale per un valore di 36.000.000 di euro (per un valore complessivo di 91.000.000 di euro).

Gli interventi sul capitale sociale

Al 31 dicembre 2001 il capitale sociale sottoscritto e versato ammontava a 20.338.109.932 di euro.
La legge n. 448/2001 (Finanziaria 2002) aveva disposto, per l'esercizio 2002, un apporto dello Stato al capitale sociale delle Ferrovie dello Stato SpA pari a 4.359.061.000 di euro. Nel mese di ottobre 2002 la stessa ha incassato 3.755.769.293 di euro, di cui 3.136.021.173 di euro destinati a RFI, oltre all'ulteriore importo di 103.291.379 di euro a saldo di quanto previsto per l'anno 2001 dalla legge 388/2000 (Finanziaria 2001), anch'esso destinato ad RFI.
La legge Finanziaria per il 2002 aveva inoltre stabilito che "gli stanziamenti iscritti nello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono trasferiti nello stato di previsione del Ministero dell'Economia e delle Finanze" (art. 57) e pertanto tali stanziamenti sono stati apportati in conto aumento capitale di Ferrovie dello Stato SpA (con destinazione finale al finanziamento degli investimenti di RFI), per un importo pari a 219.235.955 di euro.
In data 23 dicembre 2002 l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato l'aumento di capitale sociale da euro 20.338.109.932 a euro 23.693.367.060 mediante emissione di n. 3.355.257.128 nuove azioni ordinarie del valore unitario di euro 1 ciascuna da offrire in opzione alla pari all'unico socio Ferrovie dello Stato SpA che nell'ambito

della medesima assemblea ha dichiarato di sottoscrivere per intero il deliberato aumento di capitale e di averne già versato l'intero ammontare per un importo complessivo di euro 3.355.257.128, nelle seguenti modalità:

- euro 103.291.380 come residuo dell'importo corrispondente che Ferrovie dello Stato SpA ha ricevuto dal Ministero dell'Economia in base alla legge n. 388/2000 (Finanziaria 2001);
- euro 3.032.729.793 come corrispondente importo che Ferrovie dello Stato SpA ha ricevuto dal Ministero dell'Economia in base alla legge n. 448/2001 (Finanziaria 2002);
- euro 219.235.955 come parte del corrispondente importo che Ferrovie dello Stato SpA ha ricevuto dal Ministero dell'Economia in base all'art. 57 della legge n. 448/2001 (Finanziaria 2002).

Al 23 dicembre 2002, pertanto, il nuovo capitale sociale pari a euro 23.693.367.060, suddiviso in n. 23.693.367.060 azioni ordinarie del valore nominale di euro 1, risulta interamente sottoscritto e versato. Tale aumento di capitale è stato parimenti recepito nello Statuto sociale mediante corrispondente modifica dell'art. 5.

Le nuove condizioni generali di contratto

Nella seduta del 28 novembre 2002 il Consiglio d'Amministrazione ha deliberato la revisione degli artt. 53-54 delle "Condizioni Generali di Contratto per gli appalti di forniture di competenza delle Società del Gruppo FS", con il quale è stato completato il recepimento della normativa europea in tema di rapporti con i fornitori, disciplinato dal decreto legislativo n. 231 del 2002.

Il decreto legislativo 231/01 sulla valutazione dei rischi aziendali

La Società, alla fine dell'esercizio 2001, con riferimento al decreto legislativo 8.6.2001, n. 231, recante la "Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica", ha costituito un "gruppo di lavoro" con l'incarico di eseguire la mappatura dei processi gestionali di RFI sensibili alle problematiche del citato decreto legislativo e di procedere a preliminari analisi dei relativi rischi potenziali.

Le risultanze dell'attività svolta evidenziano i processi aziendali che si ritengono potenzialmente esposti ai rischi connessi alle fattispecie rilevanti ai fini del decreto legislativo in parola.

Le stesse risultanze costituiscono la base per la definizione dei "protocolli" necessari ad integrare il sistema di controllo interno aziendale in un'ottica di prevenzione dei fatti illeciti.

A tale scopo è in atto una specifica attività finalizzata a definire un "modello" di organizzazione, gestione e controllo conforme al dettato normativo di cui al d.lgs. n. 231/2001.

La vigilanza sul funzionamento e l'osservanza del suddetto "modello", oltreché la cura del relativo aggiornamento, spettano all'Organismo di Vigilanza, costituito con Comunicazione Organizzativa n. 10/AD del 12.11.2002, al quale sono attribuiti a tal fine poteri di iniziativa e di controllo.

Licenza GSM-R

RFI dopo circa 3 anni di test e sperimentazioni, svolte nel sito pilota di Prato-Firenze-Arezzo, ha iniziato nel giugno 2002 la realizzazione, sull'infrastruttura ferroviaria

nazionale, di una propria rete radiomobile a standard ferroviario europeo GSM-R, per garantire una piena interoperabilità delle comunicazioni radiomobili con le altre infrastrutture ferroviarie europee che stanno realizzando sistemi analoghi.
Nel corso del 2002 è stata completata la negoziazione con il Ministero della Difesa per il rilascio anticipato di tutta la banda di frequenze utilizzata dal GSM-R (876-880/921-925 MHz), per un onere complessivo di circa 31.500.000 di euro, pagamenti da completare entro il 2003.
Il Ministero delle Comunicazioni, il 6 dicembre 2002, ha rilasciato ad RFI la Licenza di operatore radiomobile per il servizio GSM-R, dedicato esclusivamente alle comunicazioni radiomobili connesse all'esercizio ferroviario. La Licenza consente ad RFI di gestire la propria rete GSM-R e di sottoscrivere accordi di interconnessione e *roaming* con i gestori pubblici di reti radiomobili per garantire sia la fase iniziale di attivazione della rete GSM-R che di usufruire della copertura radio in *roaming* delle reti GSM pubbliche nelle aree non servite direttamente dal sistema GSM-R.

Progetto "FS-Hydro"

Con atto contrattuale del 18 dicembre 2002, RFI ha ceduto a Trenitalia componenti elettromeccaniche dei depuratori per il trattamento dei propri reflui industriali, completando così il processo avviatosi con la cessione del ramo d'azienda "trasporto".
Inoltre, con separato atto stipulato da Metropolis quale mandataria con rappresentanza di RFI, Trenitalia ha affittato alcuni terreni non ricompresi nei precedenti accordi di locazione al fine di consentire il raggiungimento degli obiettivi del "progetto Hydro". Detto progetto prevede il trasferimento da Trenitalia ad un'apposita Società degli impianti acquisiti in proprietà, e la messa a disposizione della stessa Società, mediante appropriato contratto di sublocazione, dei siti di RFI per i quali non si è ritenuto opportuno prevedere il passaggio in proprietà a Trenitalia.

I RAPPORTI CON LO STATO

Il Contratto di Programma

Nel corso del 2002 RFI nell'ambito delle attività di gestione previste dal Contratto di Programma 2001-2005, ha elaborato e trasmesso ai competenti Ministeri, ai fini dell'assunzione delle determinazioni di relativa spettanza, numerose informative in materia di:

- pianificazione, valutazione, gestione degli investimenti e loro finanziamento (Piano di Priorità degli Investimenti e relativi Dossier di valutazione, Relazione sullo stato di attuazione degli investimenti)
- previsione dei contributi in conto esercizio (per manutenzione ordinaria, K1 e K2).

Inoltre, in conformità a quanto previsto dall'art. 3 del Contratto di Programma 2001-2005, che dispone che si possa procedere annualmente alla revisione per gli anni a seguire del Contratto su richiesta di una delle Parti da esplicitare entro il 30 giugno di ciascun anno, RFI ha reputato necessario avviare la richiesta di aggiornamento dei contributi in conto esercizio (già indicati nella tabella 1), oltre a quella dei finanziamenti in conto capitale di cui alle tabelle 2, 3, 5 e 7 del Contratto di Programma stesso.
Sulla base di quanto previsto dall'art. 7.5 del Contratto di Programma 2001-2005, inoltre, sono stati ridefiniti i contributi e gli indennizzi di cui alla tabella 1. In parti-

colare, per quanto riguarda la manutenzione ordinaria, si sono considerati quali elementi aggiuntivi di spesa: la gestione successiva alla sottoscrizione del Contratto di Programma 2001-2005 (e quindi non compresa nelle stime dei costi riportati in tabella 1), da parte di RFI di nuovi impianti (attivati o presi in gestione) sulla infrastruttura ferroviaria gestita.
Sono stati altresì ridefiniti i contributi ex art. 5 DPR 277/1998 per extra costi di condotta (K2) che, secondo quanto previsto dagli artt. 5 lettera g) e 7.3 lettera c), sono trasferiti dal Gestore dell'infrastruttura alle imprese ferroviarie sotto forma di sconto trasparente e non discriminante (in conformità con quanto disposto dal DM 44T/2000).
In data 24 ottobre 2002 è stato firmato l'Addendum I al Contratto di Programma 2001-2005 tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed RFI. L'Addendum ha per oggetto la ripartizione delle maggiori risorse apportate al capitale sociale della Società riportate nella tabella D della legge n. 448/2001 (legge Finanziaria 2002), nonché la definizione di alcune integrazioni e modifiche a quanto previsto dallo stesso Contratto di Programma, anche in considerazione della emanazione della "legge Obiettivo" (l. n.443 del 21.12.2001).
Infine, nel mese di gennaio 2003, l'Addendum di cui sopra è stato approvato anche da parte della Corte dei Conti.

Atto di Concessione

Con riferimento all'Atto di Concessione, nel corso dell'anno 2002, si sono avute le seguenti principali novità: l'introduzione del cosiddetto "Performance Regime" e la modifica dell'art. 6 del medesimo Atto.
Per quanto riguarda il primo elemento, il DM 138 T del 31.10.2000 all'articolo 3.1 lettera f) prevede, tra gli obblighi del Concessionario, la modifica, a partire dal 1° gennaio 2002, delle condizioni contrattuali con le Imprese Ferroviarie, attraverso l'introduzione di un sistema di premi/penalità collegati alla corretta effettuazione dei servizi dell'infrastruttura e del loro utilizzo, riferita a predeterminati parametri di qualità ("Performance Regime").
Questa disposizione dell'Atto di Concessione, peraltro pienamente in linea con la previsione della direttiva 2001/14/CE (art. 11), una volta recepita nella legislazione nazionale, ha comportato l'applicazione di un sistema di *performance*, in via sperimentale, almeno il primo anno, basato sui ritardi dei treni, quindi senza esborsi finanziari tra le parti (RFI e le Imprese Ferroviarie). Tale scelta, come comunicato da RFI al Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, è stata suggerita dall'opportunità di dare avvio graduale al sistema e di avvalersi di un adeguato periodo di tempo per eventuali assestamenti delle concrete modalità operative.
Per quanto attiene viceversa alla modifica dell'articolo 6 dell'Atto di Concessione dell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale attraverso il DM 60T del 28.11.2002, questa si è resa necessaria per adeguare le disposizioni contenute nell'Atto di Concessione alle finalità espresse nel DPR 8 giugno 2001, n. 327 recante il Testo Unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità.

Attività internazionale

Nel 2002 l'attività in campo internazionale si è concentrata sullo sviluppo delle relazioni con i partner europei.
Il 3 settembre è stata costituita la delegazione italiana del "Comitato italo-francese permanente per l'autostrada viaggiante", organo di controllo per la realizzazione del servizio di strada viaggiante sulla linea ferroviaria esistente tra l'entrata della Maurienne e Torino.
Il 24 settembre è stato finalizzato a Berlino l'atto costitutivo di "RailNetEurope", un accordo di cooperazione fra i Gestori dell'infrastruttura di 16 paesi europei che pre-

RFI SpA

vede l'adozione di una serie di misure destinate a favorire lo sviluppo dei traffici ferroviari internazionali. Il coinvolgimento attivo di RFI nell'iniziativa risponde anche ad una delle attività oggetto della Concessione a RFI (art 2.1, lettera b) del DM 138 T "la promozione della integrazione delle infrastrutture ferroviarie e la cooperazione con i gestori delle infrastrutture ferroviarie, con particolare riguardo a quelli dei Paesi dell'Unione Europea").

LE RISORSE UMANE

Viene qui di seguito rappresentata l'evoluzione e la ripartizione degli organici, nel periodo 1 gennaio – 31 dicembre 2002:

- consistenza del personale della Società RFI SpA al 1 gennaio 2002: pari a n° 38.501 unità (di cui 306 dirigenti e 38.195 agenti 1^ – 9^);
- consistenza del personale RFI al 31 dicembre 2002: pari a n° 36.754 unità (di cui 338 dirigenti e 36.416 agenti 1^ –9^).

Il saldo netto deriva da ingressi per 1.412 unità ed uscite per 3.159, comprensive dei decrementi per 1.753 trasferimenti ad altre società del Gruppo (ivi compresi 1.529 per il trasferimento delle attività Unità Materiale Rotabile alle Divisioni di Trenitalia, che è stato completato nel corso del secondo semestre).

È proseguita l'opera di contenimento degli organici in esito delle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro con particolare riferimento al personale con più di 37 anni di servizio utile.

Inoltre, nell'ambito della gestione delle risorse umane, si è dato ulteriore corso all'attuazione dei progetti tecnologici ed organizzativi rivolti all'incremento della produttività in particolare del personale della circolazione, nonché al riequilibrio professionale per la gestione delle eccedenze.

Sono state infine acquisite dal mercato, nel 2° semestre, professionalità nei profili di Capo Tecnico (circa 150 unità) e di Operatore della Manutenzione (circa 230 unità) per le esigenze delle Direzioni Compartimentali Infrastrutture.

Il dettaglio relativo al costo del lavoro e alle consistenze in merito al personale sono riportate nelle apposite sezioni della Nota integrativa

La formazione

Le principali azioni formative realizzate da RFI nel corso del 2002 si riferiscono in particolare alle seguenti tematiche:

- innovazioni tecnologiche e regolamentari;
- immissione in organico di nuove risorse;
- presidio della sicurezza (di esercizio e del lavoro), anche con riferimento al personale delle Imprese Ferroviarie;
- pianificazione delle attività manutentive;
- innovazione dei sistemi informatici (In Rete 2000, PS-2, ecc.);
- formazione continua e sostegno delle professionalità ferroviarie (circolazione e manutenzione).

Sono state promosse importanti iniziative per consolidare e sviluppare le competenze riferite alle aree professionali fondamentali che governano i processi caratteristici di RFI (circolazione, manutenzione, commerciale, investimenti).

Tale formazione è generalmente propedeutica alle evoluzioni tecnologiche, normative, organizzative ed è finalizzata al raggiungimento degli obiettivi strategici di RFI: miglioramento dei livelli di sicurezza, affidabilità e disponibilità degli impianti e costante potenziamento tecnologico e strutturale degli stessi, al fine di offrire alle Imprese Ferroviarie una gamma di tracce sempre più ricca, diversificata e appetibile.
I progetti formativi di business sono stati generalmente a valenza di rete. Prevedono, infatti, una ricaduta formativa territoriale su determinate famiglie professionali di linea.
Va inoltre costantemente crescendo la formazione che RFI eroga al personale delle Imprese Ferroviarie. Nel 2002 sono state superate le 1.500 giornate uomo.
Gli interventi sulle questioni tecniche hanno riguardato sia la formazione propedeutica all'accreditamento degli Istruttori delle Imprese Ferroviarie presso RFI, sia le attività di aggiornamento normativo per il mantenimento delle abilitazioni.
Sul fronte commerciale sono stati erogati interventi sul tema del pedaggio.
In sintesi, le attività svolte nel 2002 possono essere riassunte come segue:

Qualifica	Partecipanti (u)	Volumi (gg x u)
Dirigenti300	600	
Quadri	19.700	39.000
Altri (Aree I -VII)	70.000	150.400
Totale	**90.000**	**190.000**

La sicurezza dell'esercizio ferroviario

Sebbene il numero di eventi monitorati sia stato maggiore rispetto al 2001 in conseguenza dei più efficaci strumenti di controllo adottati per il mantenimento degli standard qualitativi del sistema di gestione della Banca Dati Sicurezza (BDS, certificata in qualità nel primo trimestre dell'anno), gli indici di incidentalità sono migliorati.
Nel 2002 sono stati registrati 88 incidenti "tipici" UIC (Union Internationale des Chemins de Fer, quelli più strettamente connessi con la sicurezza della circolazione) rispetto ai 91 registrati nel 2001; gli incidenti, con responsabilità attribuita a società del gruppo Ferrovie dello Stato, sono diminuiti percentualmente in misura maggiore; infatti su 88 incidenti "tipici" UIC ben il 34% è imputabile a responsabilità esterne al gruppo FS, contro il 26,4% registrato nel 2001; inoltre, sempre rispetto al 2001, gli atti vandalici sono passati al 12,5% del totale (contro l'8,8% del 2001).
Più in particolare la Banca Dati Sicurezza ha registrato nel 2002:

- 50 incidenti ai treni contro i 53 del 2001;
- 27 incidenti in manovra contro i 31 del 2001;
- 11 incidenti ai passaggi a livello contro i 7 del 2001.

È da precisare che gli incidenti ai passaggi a livello, seppure in aumento rispetto al 2001, sono tutti avvenuti con le barriere regolarmente chiuse ed imputabili agli automobilisti.
Come conseguenza degli incidenti si sono registrati 20 morti (rispetto agli 8 del 2001), di cui 8 nel grave incidente accaduto a luglio nei pressi di Messina e 9 in corrispondenza di passaggi a livello regolarmente chiusi.

RFI SpA

L'attività sanitaria

Un riferimento specifico deve essere effettuato per quanto riguarda l'attività sanitaria, strettamente connessa alla sicurezza dell'esercizio ferroviario, che comprende un insieme di attribuzioni e funzioni in materia di prevenzione, verifica e consulenza sanitaria.

L'insieme di queste attività, svolta dalla Direzione Sanitaria, viene esteso all'intero comparto dei trasporti in virtù della veste pubblicistica rivestita dalla Direzione, in base all'orientamento normativo e giurisprudenziale che l'ha accreditata all'espletamento in forma diretta, per conto dello Stato, del necessario controllo sanitario pubblico nei confronti degli operatori di tutto il comparto dei trasporti.

Queste attività, in sintesi attengono:

- all'esercizio e lo sviluppo di sistemi di sorveglianza sanitaria relativi alla medicina legale e alla medicina del lavoro;
- all'esercizio e lo sviluppo di sistemi strumentali e complementari di medicina specialistica, diagnostica e di laboratorio in connessione con le branche suddette;
- al monitoraggio ambientale finalizzato al controllo della qualità/igiene dei processi e dei prodotti, sulla base di parametri sanitari professionali e specialistici al vertice degli standards di riferimento.

Per ciò che concerne l'attività svolta dalle linee di business, è stato dato impulso alla prevenzione ed al miglioramento dei livelli qualitativi sia nei rapporti interni con l'Impresa Ferroviaria, sia in quelli con le strutture esterne, in relazione agli adempimenti previsti dalla vigente legislazione per quanto attiene il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori (d.l.vo 626/1994 e successive modifiche).

Materiali pericolosi

Per quanto riguarda poi la sicurezza del trasporto dei materiali pericolosi e la radioprotezione, è stata progettata la nuova edizione 2003 del software INFORISK per la gestione regolamentare del trasporto di merci pericolose, implementandola con le informazioni attinenti la tipologia della cisterna e le materie ammesse nella cisterna stessa.

LA POLITICA AMBIENTALE

Per quanto riguarda il rapporto tra le ferrovie ed il territorio e l'ambiente, sono state condotte diverse sperimentazioni sia per quanto attiene l'inquinamento elettromagnetico sia quello acustico.

In particolare, nel corso dell'anno 2002, sono state effettuate numerose indagini sull'intensità dei campi elettromagnetici sia all'interno di ambienti di lavoro sia all'esterno (abitazioni di persone residenti in fabbricati prossimi ad infrastrutture ferroviarie). Le determinazioni sono avvenute sia per i campi a frequenza industriale (50Hz) sia per quelli a radiofrequenza, in corrispondenza di postazioni di lavoro situate in vicinanza di ripetitori per telefonia mobile.

Una rilevante attività di misurazione dei livelli sonori è stata effettuata per verificare la rumorosità ambientale prodotta dalla circolazione dei treni o dalle attività connesse al trasporto ferroviario. Sempre in ambito di acustica e fonometria, si segnala che è stato portato a conclusione il progetto di ricerca "Apparati Silenti" varato dal consorzio Train, che vede come partner alcune società del gruppo FS.

Un'intensa attività è stata svolta per il completamento, implementazione e revisione del modello di mappatura acustica del territorio circostante l'intera rete ferroviaria italiana (oltre 17.000 km). L'invio della documentazione tecnica da esso ottenuta alle regioni, ai comuni interessati, nonché al Ministero dell'Ambiente è avvenuta nei prescritti termini di legge (5 agosto) così come imposto dal decreto del Ministero dell'Ambiente del 20 novembre 2000 concernente i piani di risanamento acustico del territorio attraversato da infrastrutture di trasporto.

L'accuratezza dei risultati forniti dal modello e, quindi, la sua affidabilità sono stati verificati utilizzando un ampio *data base* dell'Istituto Sperimentale, contenente decine di migliaia di risultati sperimentali, ottenuti da misurazioni del rumore ferroviario avvenute nel corso di oltre quindici anni.

L'attività di progettazione acustica di interventi di abbattimento del rumore ferroviario ha interessato una tratta lunga circa due chilometri della linea ferroviaria Verona-Brennero, in prossimità dell'ambito periurbano a sud del Comune di Trento. Il progetto ha richiesto sia attività in campo per l'esecuzione di indagini fonometriche sia l'applicazione di un modello di calcolo e simulazione del rumore ferroviario, in uso presso l'Istituto Sperimentale da circa un decennio.

La quattordicesima edizione dell'iniziativa "Treno Verde" ha consentito di determinare i livelli d'inquinamento acustico in ambiente urbano relativamente a 12 città, che prevede il monitoraggio continuo sulle 72 ore per punto di misura con determinazione dei valori di livello equivalente continuo sui periodi diurno (06-22) e notturno (22-06) su base giornaliera. Anche quest'anno è stato utilizzato il Laboratorio Mobile per la qualità dell'aria dell'Istituto Sperimentale su cui sono presenti sofisticate apparecchiature in grado di determinare le concentrazioni dei più importanti inquinanti gassosi e particellari (polveri) in ottemperanza ai numerosi dispositivi di legge che regolano la complessa materia.

Nel corso dell'anno 2002 sono proseguite le attività di sperimentazione ed analisi a supporto delle strutture ferroviarie appartenenti in misura prevalente ad RFI per quanto riguarda:

- la caratterizzazione delle acque naturali, potabili ed industriali;
- il controllo delle acque reflue trattate e non trattate;
- la classificazione dei rifiuti;
- la identificazione e quantificazione di sostanze inquinanti nelle varie matrici ambientali.

Infine, si segnala che nel settore del risparmio energetico sono state attivate/concluse le seguenti iniziative:

- costituzione presso ciascuna Direzione Compartimentale Infrastrutture di appositi "Gruppi di Lavoro Utenze", coordinati dal referente territoriale per l'energia, al fine di gestire correttamente le utenze elettriche, idriche e termiche attraverso il potenziamento degli impianti, l'ottimizzazione dei contratti di fornitura ed il risparmio energetico;
- analisi dei dati di censimento di tutte le utenze elettriche in regime di libero mercato, avvio delle attività conseguenti per la voltura di quelle di esclusivo utilizzo di altre società del gruppo FS e dismissione di quelle non utilizzate;
- diffusione sulla rete del sistema sperimentato a Treviso per il monitoraggio e la gestione, tramite apposito *software* di supervisione, dei consumi di energia elettrica, acqua e gas in modo da ottimizzare i contratti di fornitura, misurare i consumi

di soggetti esterni a RFI, effettuare interventi di risparmio energetico e disporre dei profili di carico giornalieri per il futuro mercato libero;
- prosecuzione dei lavori necessari a contabilizzare i consumi di energia elettrica in alta tensione per usi diversi dalla trazione (per il corretto adempimento delle disposizioni in materia di pedaggio), mediante l'installazione di apparecchiature di misura su tutte le linee media tensione uscenti dalle SSE (sottostazioni elettriche di trasformazione e conversione) per usi non di trazione.

IL RAPPORTO CON I CLIENTI

La Carta dei Servizi

Nell'ambito del sistema di Carte dei Servizi del gruppo Ferrovie dello Stato è stata emessa la "Carta dei Servizi 2002 di RFI" con la dichiarazione di una serie di fattori di qualità, riguardanti l'attività caratteristica del Gestore dell'infrastruttura affidata a RFI dall'Atto di Concessione DM 138T del 31.10.2000.
Gli impegni dichiarati sono costituiti dal rispetto di un sistema di indicatori precisi e misurabili che sintetizza il livello di servizio reso dall'azienda. Le *performance* dell'azienda, misurate da tali indicatori, sono tenute periodicamente sotto controllo attraverso un monitoraggio interno (trimestrale), per la valutazione della qualità erogata, ed esterno, a cura di istituti di ricerche di mercato, per la valutazione della qualità percepita dai clienti.

Oggetto principale del monitoraggio sono i servizi erogati nelle stazioni con la formulazione di una serie di indicatori che esplorano i seguenti fattori di qualità:
- sicurezza personale e patrimoniale in stazione;
- pulizia e condizioni igieniche (in stazione);
- confortevolezza del viaggio (permanenza in stazione);
- sevizi aggiuntivi a terra;
- servizi per viaggiatori portatori di handicap (accessibilità in stazione);
- informazioni alla clientela.

Le stazioni monitorate appartengono alle seguenti categorie:
- grandi stazioni (n° 13);
- stazioni intermedie (n° 136 comprendenti tutte le 103 stazioni confluite nel *network* Centostazioni);
- altre stazioni (n° 729 impianti con frequentazione superiore a 200 viaggiatori al giorno).

Con questa scelta sono stati monitorati gli impianti che riguardano circa il 95% della movimentazione di passeggeri della rete nazionale.
Le indagini di *customer satisfaction,* effettuate durante i mesi di luglio-agosto 2002, rispetto all'analoga indagine del 2001, non hanno dato evidenza dell'efficacia delle molteplici azioni messe in atto per migliorate le *performance* di RFI nei riguardi della clientela. Questo si spiega perché durante il periodo della rilevazione si sono palesate alcune criticità legate soprattutto alle complesse procedure per il cambio appalto nelle pulizie. Tale cambiamento, infatti, ha provocato numerose manifestazioni di protesta in moltissime stazioni della rete nazionale e prolungato il periodo di passaggio delle maestranze alle nuove ditte appaltatrici, causando in tal modo deficienze sensibili nello svolgimento delle pulizie.

Le interviste effettuate alla clientela del segmento di trasporto di media/lunga percorrenza hanno, comunque, fatto registrare il valore del 74.3% dei soddisfatti sulla permanenza in stazione e del 73.6% per la clientela del trasporto regionale.

Le Imprese Ferroviarie

Il giorno 25 marzo 2002, tutte le Imprese Ferroviarie in possesso di licenza di trasporto, sono state invitate da RFI ad un incontro a Roma durante il quale sono stati illustrati i sistemi del Gestore dell'infrastruttura per il calcolo del pedaggio nonché il meccanismo di incentivazione della qualità delle prestazioni denominato "Performance Regime".

Nel mese di dicembre è stata emanata, con disposizione dell'Amministratore Delegato n°39 dell'11 dicembre 2002, la nuova edizione del Prospetto Informativo della Rete. Il documento è stato prodotto e consegnato anche su supporto informatico (CD) in versione integrale numerata.

Nessuna criticità è stata riscontrata nell'attuazione del processo di assegnazione della capacità finora sviluppato. Al 31 dicembre 2002, oltre Trenitalia, svolgono regolari servizi commerciali sulla rete RFI 4 nuove Imprese Ferroviarie (Metronapoli per servizi viaggiatori locali, RTC per servizi merci internazionali, Rail Italy per servizi merci in ambito nazionale e FNME per servizi merci in ambito nazionale e servizi viaggiatori locali).

A tale proposito si riporta la situazione di dettaglio.

Sono stati rilasciati o estesi certificati di sicurezza a n.6 imprese di trasporto:

Metronapoli	13.06.2002 – estensione
Del Fungo Giera	15.07.2002
Rail Italy	30.07.2002
Rail Traction Company	06.09.2002 – estensione
Ferrovie Nord Milano Esercizio	22.11.2002 – estensione
Satti	19.12.2002

Sono stati omologati e ammessi a circolare i rotabili delle seguenti imprese di trasporto:

Impresa	Modello	Data
Leon d'Oro	D 752	21.06.2002
	D 753	12.07.2002
Ferrovie Nord Milano Esercizio	EA 750	26.11.2002
	EB 850/860/870	26.11.2002
	EB 950/960/970/980	26.11.2002
Satti	Y 0530	20.12.2002
Del Fungo Giera	E 36.000	26.07.2002

Il pedaggio

Al 31 dicembre 2002 le Imprese Ferroviarie in possesso di licenza rilasciata dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sono 27, compresa Trenitalia SpA. Nel corso del 1° semestre, inoltre, il suddetto Ministero ha riconosciuto, per il solo traspor-

to combinato merci internazionale, la licenza concessa dallo Stato svedese ad IKEA RAIL AB.
Sul sito internet di RFI è disponibile dal 2 aprile 2002 l'accesso alla procedura di calcolo del pedaggio, che consente una stima diretta del costo di utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, elaborando l'algoritmo di cui al DM 43T/2000.

Pedaggio c/Trenitalia
I ricavi intersocietari derivanti da introiti su pedaggio c/Trenitalia rappresentano la voce più significativa del conto economico: l'incidenza percentuale rispetto ai terzi è oggi del 98,5%.
L'andamento della produzione risulta complessivamente allineato alle previsioni, pur con una lieve flessione del Trasporto Regionale bilanciata da un aumento conto Cargo.
Anche l'andamento dei ricavi risulta complessivamente allineato alle previsioni, pur con minori introiti conto Trasporto Regionale, bilanciati da maggiori ricavi conto Cargo.

Pedaggio c/terzi
I ricavi da pedaggio verso mercato sono calcolati con la stessa procedura informatica e derivàno dalla sommatoria dei pedaggi dei singoli treni programmati ed effettivamente circolati.

Consumo energetico (DM 43T artt. 5.2 lettera c e 6.7)
In data 15 febbraio 2002 si è informato il Servizio di Vigilanza sulle Ferrovie del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, circa il minor costo complessivo dell'energia sostenuto nel 2001. Tale risparmio è stato possibile sostanzialmente grazie all'abolizione, statuita dalla legge 388/2000 (Finanziaria 2001), di un'imposta sull'acquisto di energia da parte di RFI. Tale abrogazione ha permesso un risparmio, già nello scorso esercizio, di circa 20 mld di lire (peraltro ridistribuiti nell'esercizio 2001 alle Imprese Ferroviarie). Per l'esercizio 2002 si applica pertanto il prezzo unitario di euro 0.332 per tr*km, ridotto rispetto ai 0.372 euro/km applicato nel 2001.

Puntualità
Gli obiettivi di puntualità – che caratterizzano l'intero comparto del trasporto ferroviario, e quindi rivestono significatività sia per le Imprese di Trasporto che per il Gestore dell'infrastruttura – sono indicati nella "Carta dei Servizi 2002 del gruppo Ferrovie dello Stato", nella sezione "Il sistema di trasporto mobilità ferroviaria".
I risultati di puntualità raggiunti a livello complessivo sono stati soddisfacenti, in particolare:
- la percentuale di arrivo entro 15 minuti per il settore passeggeri a media e lunga percorrenza effettivamente riscontrata per il 2002 è stato migliore dell'obiettivo indicato (88% contro 87%);
- la percentuale di arrivo entro 5 minuti per il settore passeggeri trasporto regionale effettivamente riscontrata per il 2002 è stata migliore rispetto all'obiettivo fissato (89% contro 86%).

IL QUADRO MACROECONOMICO

Nel 2002 l'attività della Società si è sviluppata in un quadro congiunturale caratterizzato da un diffuso peggioramento delle prospettive di crescita che ha interessato quasi tutti i principali paesi industrializzati, con particolare riguardo quelli dell'Unione Europea.

Dopo i segnali di ripresa emersi nella prima parte del 2002 l'economia europea ha registrato successivamente una netta decelerazione.

Il PIL dei paesi aderenti all'UEM, riflettendo una domanda interna notevolmente contenuta, cresce in media d'anno dello 0,7%, valore pari esattamente alla metà del tasso di sviluppo realizzato nel 2001.

Le incertezze del quadro congiunturale internazionale si sono riflesse anche sull'Italia e, nonostante le politiche di sostegno all'economia, la dinamica della crescita italiana è risultata meno favorevole del previsto.

Dopo un primo semestre di sostanziale stagnazione, l'attività economica nella seconda parte del 2002, ha mostrato un leggero dinamismo, che pur non concretizzandosi in una ripresa, ha tuttavia determinato l'interruzione della fase di deterioramento congiunturale.

Il tasso di crescita del PIL nella media del 2002 non va oltre lo 0,4% (1,8% nel 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 partners 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% sul 2001.

Nel corso del 2002 l'inflazione, anche per effetto del *change-over*, ha ripreso a crescere più che altrove, segnando in media d'anno un aumento del 2,5% e portando il differenziale con l'area euro a 4 decimi di punto.

Nonostante il rallentamento dell'attività economica l'occupazione totale nel 2002 ha mostrato un'eccezionale tenuta, grazie anche alla positiva eredità del passato, registrando una crescita dell'1,3% sul 2001. Ciò ha tuttavia provocato un rallentamento ciclico particolarmente pronunciato della produttività del lavoro, con una sensibile crescita del 5,2% del costo del lavoro per unità di prodotto.

I dati del 2002 confermano anche la tendenza della progressiva riduzione del tasso di disoccupazione, che scende al 9% dal 9,5% dell'anno precedente, anche se restano ancora elevati i divari in termini territoriali.

Per quanto riguarda le prospettive a breve termine, l'«Istituto di Studi e Analisi Economica» (ISAE) prevede che l'Italia, dopo essere cresciuta meno dell'area euro nel 2002, nel 2003 torni a crescere e svilupparsi a ritmi simili a quelli medi dei *partners* europei, con una dinamica più contenuta nella prima parte dell'anno e con un'accelerazione, sospinta dalla ripresa internazionale, nel successivo semestre.

Nella media del 2003 il tasso di crescita del PIL si dovrebbe collocare all'1,5% con un aumento di poco più di un punto percentuale sul 2002.

Il principale contributo alla ripresa dovrebbe provenire dai consumi delle famiglie, in aumento dell'1,6%, in ragione del continuo miglioramento delle condizioni del mercato del lavoro e dell'aumento del potere di acquisto delle famiglie legato al previsto calo dell'inflazione (+2,2%). Anche gli investimenti fissi lordi, nel 2003, riprenderebbero a crescere con un tasso stimato vicino al 3%.

Con l'accelerazione del commercio internazionale, le esportazioni, dopo la stasi registrata nel 2002, dovrebbero riprendere a crescere nel 2003 del 5%, mentre il recupero della domanda interna dovrebbe indurre un'accelerazione anche delle importazioni, a un ritmo simile a quelle delle esportazioni.

RFI SpA

IL SETTORE ED IL MERCATO EUROPEO E NAZIONALE

L'evoluzione della politica della concorrenza ha visto aumentare gli sforzi dell'Italia per l'eliminazione delle barriere alla concorrenza, soprattutto nei settori di pubblica utilità.

Nel quadro della liberalizzazione del mercato dei trasporti le licenze di trasporto ferroviario, rilasciate dall'autorità ministeriale preposta, a fine 2002 ammontavano a 27 imprese alle quali era stata rilasciata anche l'estensione ai servizi di trasporto in ambito nazionale, così come stabilito dall'articolo 131 della legge 388/2000.

Per le principali reti ferroviarie europee il 2002, come peraltro anche l'anno precedente, è stato caratterizzato da un generalizzato rallentamento della domanda del comparto merci e da una lieve crescita del traffico nel comparto viaggiatori. Tuttavia, all'interno dei singoli paesi, i risultati delle imprese ferroviarie si presentano abbastanza variegati tra loro.

In base ai dati provvisori al momento disponibili, il comparto viaggiatori evidenzia *performance* positive nei viaggiatori-km trasportati da CFF (Svizzera, +6,2%, variazione riferita ai primi 9 mesi), SNCF (Francia, +2,8%), SNCB (Belgio, +2,8%), RENFE (Spagna, +1,5%), a fronte di una netta flessione accusata invece dalle ferrovie tedesche (DBAG, -6,3%) e da un calo più contenuto per le ferrovie olandesi (NS, -1%), mentre si registra una sostanziale tenuta del traffico passeggeri per Trenitalia (+0,1%) e OeBB (Austria, +0,7%).

Nel settore delle merci invece, ove gli effetti della negativa congiuntura internazionale sono stati più rilevanti, il 2002 chiude con una flessione quasi generalizzata dei volumi di traffico: CFF/SBB (-9,4%, questa variazione percentuale è riferita ai primi 9 mesi), FS/Trenitalia (-6,2%), RAILION (Olanda, -3,7%), DBAG (-2,7%), RENFE (-0,8%), SNCF (-0,7%).

In controtendenza e, con incrementi nei volumi delle tonnellate-km, si presentano invece i risultati del 2002 di SNCB (+2,5%) e di OeBB (+1,4%).

I RISULTATI ECONOMICI

Conto economico riclassificato

(in migliaia di euro)

	31.12.2002	31.12.2001	Differenze
Ricavi delle vendite e delle prestazioni (1)	1.063.325	1.032.033	31.293
Variazione dei lavori in corso su ordinazione	0	0	0
Variazione delle rimanenze di prodotti	0	0	0
Incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	382.790	432.020	(49.230)
Contributi in conto esercizio (2)	1.466.075	1.501.983	(35.908)
Valore della produzione (a)	2.912.190	2.966.036	(53.845)
Acquisto di beni e servizi	1.082.778	1.129.893	(47.115)
Variazione rimanenze materie prime	42.612	43.596	(984)
Costo del lavoro	1.497.630	1.661.449	(163.819)
Altri costi di gestione (3)	25.175	23.017	2.158
Costi operativi (b)	2.648.195	2.857.955	(209.761)
Margine operativo lordo (c) = (a) – (b)	263.996	108.081	155.915
Ammortamenti e svalutazione cespiti	(1.823.314)	(1.088.072)	(735.242)
Svalutazioni dell'attivo circolante	(9.223)	0	(9.223)
Accantonamenti fondi rischi e oneri	(264.850)	(89.383)	(175.467)
Utilizzo fondi rischi ed oneri (4)	1.823.314	1.036.039	787.275
Saldo proventi/oneri diversi (5)	30.586	7.350	23.236
Risultato operativo	20.509	(25.985)	46.494
Saldo gestione finanziaria	12.674	7.920	4.754
Rettifiche di valore di attività finanziarie	0	0	0
Componenti straordinarie nette	13.827	100.896	(87.069)
Risultato ante – imposte	47.010	82.831	(35.821)
Imposte sul reddito	(45.000)	(85.000)	40.000
Risultato di esercizio	2.010	(2.169)	4.179

note:

(1) *Comprendono la voce "altri ricavi e proventi" del conto economico, ad eccezione di: plusvalenze e sopravvenienze attive di parte ordinaria; contributi in conto esercizio.*

(2) *Comprendono: contributi ai sensi regolamenti CEE; contratto di servizio pubblico con lo Stato; altri contributi.*

(3) *Voce "oneri diversi di gestione" del conto economico, ad eccezione di: minusvalenze e sopravvenienze passive di parte ordinaria; perdite su crediti.*

(4) *Include: l'utilizzo del fondo di ristrutturazione ex lege 448/98; l'utilizzo del fondo di ristrutturazione industriale ex lege 359/1992; l'utilizzo del fondo badwill di Trenitalia a fronte rettifica valore cespiti; l'utilizzo del fondo badwill di Trenitalia a fronte del maggior costo del lavoro connesso a personale in esubero.*

(5) *Costituito da: plusvalenze e sopravvenienze attive di parte ordinaria; minusvalenze e sopravvenienze passive di parte ordinaria; perdite su crediti.*