RFI SpA

Dall'analisi del conto economico riclassificato, si segnalano i seguenti fenomeni maggiormente significativi:

- per i ricavi delle vendite e delle prestazioni, si registra un incremento di 31.000 migliaia di euro, così ripartiti:
  - un incremento di 36.300 migliaia per le prestazioni collegate al trasporto;
  - un decremento dei ricavi immobiliari e dei ricavi diversi per, rispettivamente, 3.000 e 2.000 migliaia di euro;
- per i ricavi da contributi dello Stato ed Enti, si registra un decremento di 36.000 migliaia di euro, così ripartiti:
  - una riduzione dei contributi da Contratto di Programma per 25.000 migliaia di euro;
  - una riduzione dei contributi relativi all'alluvione 1994, per 11.000 migliaia di euro;
- per le capitalizzazioni, si registra un decremento di 49.230 migliaia di euro, così ripartiti:
  - un incremento della quota relativa al costo del personale e delle spese generali, rispettivamente, per 3.700 e 4.200 migliaia di euro;
  - una riduzione della quota relativa ai materiali, per 57.300 migliaia di euro;
- per il costo del lavoro, si registra un decremento di 163.819 migliaia di euro, dovuto alla concomitanza dei seguenti fattori:
  - una riduzione della consistenza media pari a 4.995 di addetti/quadri;
  - una riduzione del costo medio unitario per addetto/quadri;
- per gli acquisti di beni e servizi, si registra un decremento di 47.000 migliaia di euro, così ripartiti:
  - una riduzione di 61.000 migliaia di euro, per quanto attiene ai materiali;
  - una riduzione di 27.000 migliaia di euro, per quanto attiene ai costi per manutenzioni e pulizie;
  - un incremento di 19.000 migliaia di euro, per quanto attiene a gestione immobiliare, noli e utenze;
  - un incremento di 5.000 migliaia di euro, per quanto attiene ai servizi amministrativi ed informatici;
  - un incremento di 10.000 migliaia di euro, per quanto attiene al vestiario uniforme;
  - un incremento di 8.000 migliaia di euro per altri costi diversi.

LA SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA

Stato patrimoniale riclassificato

(in migliaia di euro)

	31.12.2002	31.12.2001	Differenza
ATTIVITÀ			
Capitale circolante netto gestionale	(424.089)	82.367	(506.456)
Altre attività nette	896.539	373.170	523.369
Capitale circolante	472.450	455.537	16.913
Immobilizzazioni tecniche	53.335.792	35.459.815	17.875.977
Partecipazioni	5.248.103	216.627	5.031.476
Fondi ristrutturazione e rettifica cespiti (–)	(33.350.960)	(19.277.049)	(14.073.911)
Capitale immobilizzato netto	25.232.935	16.399.393	8.833.542
TFR	(1.173.217)	(1.186.439)	13.222
Altri fondi	(1.425.842)	(1.167.667)	(258.175)
Totale fondi	**(2.599.059)**	**(2.354.106)**	**(244.953)**
Totale capitale investito netto	**23.106.326**	**14.500.824**	**8.605.502**
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(1.332.209)	(994.360)	(337.849)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	(144.194)	(4.042.773)	3.898.579
Posizione finanziaria netta	**(1.476.403)**	**(5.037.133)**	**3.560.730**
Mezzi propri	**24.582.729**	**19.537.957**	**5.044.772**
Totale coperture	**23.106.326**	**14.500.824**	**8.605.502**

RFI SpA

Dall'analisi dello stato patrimoniale riclassificato, si segnalano i seguenti fenomeni maggiormente significativi:

- le immobilizzazioni immateriali decrescono per effetto della svalutazione da perizia degli interessi intercalari capitalizzati e del progetto orario;
- le immobilizzazioni materiali crescono per effetto della rivalutazione da perizia; inoltre, si registra un ulteriore incremento per il passaggio in esercizio dei cespiti realizzati nell'esercizio ed un corrispondente decremento per il calcolo degli ammortamenti;
- le immobilizzazioni finanziarie registrano un incremento complessivo di 1.135 milioni di euro, per effetto dei finanziamenti erogati alla società TAV. All'interno di tale voce, inoltre, si registra la trasformazione in partecipazioni dei crediti a lungo termine esistenti nei confronti di TAV al 30 novembre 2002;
- le rimanenze registrano un decremento a seguito delle azioni di razionalizzazione della gestione degli acquisti e delle scorte, nonché a seguito di radiazione e svalutazione dei materiali obsoleti;
- per quanto riguarda i crediti, si registra un decremento complessivo, dovuto:
  - alla diversa situazione in essere rispetto all'esercizio precedente per quanto attiene alla consistenza del conto corrente infruttifero esposto tra la liquidità;
  - alla avvenuta regolarizzazione di numerose poste relative ai crediti verso altri, con particolare riferimento ai rapporti infragruppo;
- per quanto attiene ai fondi del passivo, si registra:
  - una crescita del fondo imposte per le problematiche connesse all'ICI esposte in relazione all'apposito paragrafo;
  - l'integrazione del fondo ristrutturazione ex lege 448/1998, costituita a seguito delle risultanze della perizia; tale posta ha inoltre registrato un decremento per gli utilizzi le cui motivazioni sono analiticamente evidenziate nella Nota integrativa;
  - è stato inoltre costituito il fondo interessi intercalari e manutenzione ordinaria, a seguito delle risultanze della perizia estimativa, come più volte descritto nel presente documento;
- per i debiti, si registra una diminuzione nel loro ammontare complessivo; al loro interno, si segnala un incremento nei debiti sia verso fornitori, a seguito dell'accresciuta attività nel settore degli investimenti, che verso la controllata TAV per effetto degli *interest swap* determinatisi nel 2002; la riduzione è dovuta principalmente all'avvenuta liquidazione dell'una tantum verso il personale di competenza 2001 e saldata nel 2002;
- per quanto attiene al patrimonio netto, si sono registrati incrementi dovuti ad aumenti del capitale sociale ed alla costituzione della riserva da rivalutazione inerente al recepimento della perizia.

L'INFRASTRUTTURA

Evoluzione dell'infrastruttura

La lunghezza della rete esercitata nel suo complesso al 31.12.2002 è risultata di 15.984,4 km, a fronte di un'estensione totale di 16.736,2 km. A fine periodo, la rete elettrificata, sia su semplice che su doppio binario, ammonta a 10.891,4 km, pari al

68,1% del totale. L'incidenza delle linee a doppio binario, sia elettrificato che non, ammontano a 6.265 km, pari al 39,2% del totale.
La rete fondamentale, composta da linee e da nodi, ammonta a 6.312,1 km, pari al 39,5% del totale.

Disponibilità

Ai sensi di quanto previsto nella costruzione degli indicatori di *performance* dell'infrastruttura ferroviaria che valutano la durata delle anormalità responsabili del ritardo treni rispetto agli oggetti di manutenzione che compongono l'infrastruttura stessa, divisi per importanza di linea (linea A,B,C,D), sono riportati di seguito i risultati positivi relativi all'anno 2002 rispetto all'anno 2001.

Linea	Indicatori 2001	Indicatori 2002
A	71,60	40,63
B	67,35	50,48
C	45,22	39,30
D	32,82	17,89

Gruppo A: tratte significative viaggiatori e merci di grande intensità e rilevanza commerciale
Gruppo B: linee interessate dal traffico internazionale e nazionale a lunga percorrenza
Gruppo C: restanti linee elettrificate
Gruppo D: rete non elettrificata

Logistica

La definitiva chiusura dei magazzini nazionali di Torino e Milano ed il conseguente concentramento delle scorte principalmente in quello di Bologna, e in misura inferiore e per una limitata tipologia di materiali, in quello di Messina, hanno consentito una razionalizzazione dei movimenti di materiali.
Peraltro sui Magazzini Nazionali di Bologna e Messina, attraverso un costante monitoraggio delle operazioni di entrata/uscita, è stato ulteriormente razionalizzato il livello delle scorte sia regolando gli ingressi in coerenza con i tempi/quantità delle richieste sia promuovendo la distribuzione dei materiali a più elevata giacenza.
Gli effetti di tale cambiamento hanno avuto come principale conseguenza la radicale riorganizzazione dell'attività negoziale di tutto l'esercizio, che è stata impostata, come già riferito, con richieste ai fornitori di consegne presso i luoghi di impiego ed, in alcuni casi, con gestione decentrata ed emissione di ordini su contratti stipulati in sede centrale.
Le nuove modalità di consegna delle forniture, pur facendo registrare, in alcuni casi, un lieve aumento dei prezzi dei materiali per effetto del trasferimento sul fornitore degli oneri di trasporto, hanno consentito alla Società di ridurre i costi di trasporto, realizzando altresì un accorciamento della filiera di distribuzione.

Nel corso del 2002 si è registrato un livello complessivo di forniture, per entrate da ordini di materiali armamento e tecnologici, di 191 milioni di euro, valore che risulta in diminuzione rispetto all'esercizio 2001 (245 milioni di euro), per effetto di un calo registrato nelle richieste di materiali per l'esecuzione dei lavori. I consumi, infatti, sono stati pari a 271 milioni di euro in flessione rispetto a quelli dell'esercizio precedente (340 milioni di euro), prevalentemente riconducibile alla fase finale del P.S.R.R.

RFI SpA

Il valore delle scorte dei materiali per infrastrutture (armamento e tecnologico) si attesta a 183 milioni di euro e in calo rispetto al valore di 222 milioni rilevato alla fine dell'anno precedente.
Tale notevole diminuzione è da ascrivere ad un complessivo processo di razionalizzazione dell'organizzazione di numerose DCI in termini di pronto impiego dei materiali. In particolare si è consolidata la strategia legata all'invio diretto, soprattutto in prossimità dei tempi previsti per l'inizio del lavori, dei materiali dai fornitori agli utilizzatori evitando l'attraversamento dei magazzini nazionali.

Le officine

Nel corso dell'anno 2002 le officine nazionali hanno sviluppato un totale di 336.000 ore di lavoro dedicate alla produzione. Ciò ha permesso la realizzazione di più di 7.000 prodotti equivalenti con un generale raggiungimento degli obiettivi assegnati, ad eccezione dell'impianto di Falconara che ha registrato uno scostamento negativo.
Nel corso del 2003 si prevede di completare il processo riorganizzativo con la cessazione delle attività di produzione di alcuni impianti periferici.
Gli impianti produttivi di RFI sono attualmente così organizzati:

1. Officina Nazionale Armamento, con sede a Pontassieve e distaccato impianto a Foligno;
2. Officina Nazionale Apparecchiature Elettriche, con sede principale a Bologna e collegato impianto di Falconara;
3. Officina Nazionale Mezzi d'Opera, con sede principale a Catanzaro Lido e collegato impianto di Bari.

GLI INVESTIMENTI

Nel 2002 la produzione di investimenti – incremento dei lavori in corso – è stata pari:

- a 2.032 milioni di euro, con un incremento di poco più di 250 milioni di euro (+14%) rispetto all'anno precedente e superiore al 50% rispetto al livello di produzione del 1998, per quanto attiene alla rete fondamentale;
- a 2.287 milioni di euro, per quanto attiene agli investimenti per il progetto AV/AC (al netto della quota relativa ai c.d. "interessi intercalari").

In particolare, per quanto attiene alla rete fondamentale, i lavori dell'anno 2002 sono concentrati nella misura di 971 milioni di euro (poco meno del 48% del totale) per l'avanzamento progettuale e realizzativo di grandi progetti di sviluppo della rete nazionale e per gli ulteriori 1.061 milioni di euro per attività di mantenimento in efficienza della infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio, compresi quelli tecnologici.
Nell'arco dell'anno per consentire l'avanzamento progettuale e realizzativo sono state rese operative su grandi progetti di sviluppo risorse finanziarie per complessivi 2.661 milioni di euro e complessivi 1.682 milioni di euro per le attività di mantenimento e diffuse della rete.
Qui di seguito, sono riportate le informazioni relative alle principali attivazioni dell'anno 2002:

- è stato completato il raddoppio di 31 km di linea sulle tratte: Isola della Scala – Nogara, Messina – Villafranca e Vigodarzere – Padova Centrale;
- sono stati attivati 9 km di nuove linee: Milano P.ta Venezia – Dateo, interconnessione di Novara, PM S. Massimo – Quadrante Europa e collegamento Cis Nola;

- sono stati attivati 43 km di varianti di linea a s.b. di cui 12 km con la dismissione della vecchia linea: Vigodarzere – Padova C.M., S. Giovanni – Tavernelle, Barcellona – Novara (1^ fase del raddoppio) e 31 km Porto di Vasto – Vasto S. Salvo e Lesina – Apricena con la circolazione su due binari utilizzando anche la vecchia linea;
- è stato attivato il blocco automatico banalizzato a correnti codificate su 12 Km di raddoppio Isola della Scala – Nogara, 42 km sulle tratte Milano P.ta Venezia – Dateo, Casilina – Ciampino, Villa Literno – Pozzuoli, Frosinone – Ceccano e La Spezia – Vezzano, 7 km di blocco automatico a correnti fisse di cui 2 km sui nuovi tratti di linea PM S. Massimo – Quadrante Europa e il resto sul raddoppio Vigodarzere – Padova Centrale;
- è stata attivata la banalizzazione del blocco tra S. Elena e Rovigo, Caserta – Bivio Maddaloni e Cancello – Nola per complessivi 36 km;
- sono stati attivati 101 Km di blocco conta-assi di cui: 45 km sulle varianti Porto di Vasto – Vasto S. Salvo e Lesina – Apricena e raddoppio Messina – Villafranca; 7 km su nuove linee Interconnessione di Novara e il Collegamento Cis Nola e 49 km sulle tratte Nocera Inferiore – Salerno, Nogara – Ostiglia, Orte – Nera Montoro e Borgo Panigale – Casalecchio;
- sono stati attivati 61 km di elettrificazioni sui raddoppi Isola della Scala – Nogara, Vigodarzere – Padova Centrale, Messina – Villafranca e varianti Porto di Vasto – Vasto S. Salvo, Lesina – Apricena, 10 km sulle tratte Milano P.ta Venezia – Dateo, PM S. Massimo – Quadrante Europa, interconnessione di Novara e collegamento Cis Nola;
- sono state realizzate le nuove fermate di Dateo, Villapizzone, Annone Veneto, Perugina Silvestrini, Perugina Università e i nuovi impianti Napoli Smistamento IDP, Nola Interporto e B° Nola;
- sono stati realizzati 6 nuovi apparati ACS di Napoli Smistamento IDP, Aversa, Lesina, Giuliano, Pozzuoli e S. Vito dei Normanni;
- sono stati realizzati 11 nuovi apparati ACEI: Cava dei Tirreni, Nocera Superiore, Roncanova, Ostiglia, Revere Scalo, Quadrivio Zappata, Bologna Ravone, Saline, Nera Montoro, Teano e B° Cis Nola;
- è stato attivato l'SCC sui tratti di linea sul Campiglia – Civitavecchia e Loreto – Pescara per complessivi 288 km;
- è stato realizzato il telecomando punto-punto per 30 km: B° Cis Nola – Cancello, Vairano – Capriati e Variano – Venafro.

Nell'arco dell'anno 2002 sono stati, inoltre, soppressi 135 passaggi a livello di cui 75 relativi al progetto "Soppressione P.L." e 60 in conseguenza allo sviluppo degli altri progetti infrastrutturali.

Nell'ambito del coordinamento degli investimenti a forte innovazione tecnologica si è provveduto a inquadrare, nei progetti di pertinenza, il piano di rifinanziamento dei progetti SCC/SCMT (Sistema Comando Controllo/Sistema Controllo Marcia Treno) con le ulteriori assegnazioni per importi complessivi pari a circa 50 milioni di euro.

Per i progetti SCMT sono stati predisposti i test di serie per il sottosistema di bordo (SSB), è stato realizzato l'*assessment* funzionale delle applicazioni generiche per i sottosistemi di terra (SST) e di bordo e l'*assessment* funzionale del processo di progettazione e configurazione del SST; sono stati omologati le boe e gli encoder dei principali fornitori Bombardier, Alstom e ASF.

RFI SpA

Per i progetti relativi al settore telecomunicazioni, progetto GSM-R fase 1 e fase 2 e 3 (prg 1054÷55.TE), sbloccato il ricorso al TAR e alla Commissione Europea in merito all'aggiudicazione dell'appalto all'ATI avente come mandataria la società Siemens ICN, in giugno, è intervenuta la consegna dei lavori e pertanto sono state perfezionate le attività relative alla progettazione funzionale della rete e alla progettazione esecutiva riguardante le attività di fase 1 che prevede la realizzazione entro il 2003 dei sistemi centrali di commutazione di rete nei nodi di Roma, Milano, Bologna e Napoli e la costruzione degli impianti di ricetrasmissione radiomobile lungo le direttrici Milano – Reggio Calabria e Torino – Venezia; inoltre si è configurato lo scenario degli oneri da corrispondere al Ministero della Difesa per la liberazione della banda di frequenza destinata al sistema.

Sul fronte delle attivazioni è stato completato ed attivato il sistema di sincronizzazione nazionale della rete trasmissiva digitale (PCM) di RFI.

Proseguono le attività di supporto per l'attivazione degli impianti ACS (Apparato Centrale Statico) previsti sulla direttrice adriatica, e nei nodi di Bologna, Roma, Napoli e Venezia, e di supervisione sui principali fornitori per completare i processi di omologazione per l'impianto ACS di Roma Ostiense di fornitura Alstom, mentre è in fase di consolidamento l'attività di *safety assessment* per gli impianti ACS di fornitura Bombardier.

Sono stati attivati gli impianti ACS di Pozzuoli e Giuliano nel nodo di Napoli e l'impianto ACS di Lesina sulla direttrice adriatica.

Sono inoltre state rilasciate le norme per le modifiche agli impianti ACS e le relative prove e verifiche per la rimessa in funzione.

Sono state realizzate le seguenti attivazioni:

- il progetto SCC direttrice tirrenica ha completato la consegna all'esercizio del tratto Campiglia – Civitavecchia di circa 166 km con la supervisione del comando controllo delle 18 stazioni afferenti dal posto centrale di Pisa;
- il progetto SCC direttrice adriatica ha completato la consegna all'esercizio del tratto Loreto – Pescara di circa 122 km comprendente 19 stazioni;
- il progetto SCC dell'area veneta centrale ha completato la consegna all'esercizio del tratto Mestre – Bassano di circa 66 km.

Sono state inoltre definite le nuove procedure per l'accesso e la gestione dell'Albo degli Istruttori di RFI ed è stata ridefinita ed implementata la Banca Dati Inchieste sugli inconvenienti di esercizio.

Sono state coordinate le attività di prove e verifiche richieste dalle Imprese di Trasporto alla consorziata Italcertifer.

Sono state esaminate tutte le attività normative legate alla circolazione, prevista per il primo semestre 2003, dei nuovi treni denominati Autostrada Ferroviera Alpina composti da carri "MODALOHR" per il collegamento Francia – Italia.

L'ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO

Nel 2002 sono proseguite le attività di certificazione della qualità, sperimentazione, consulenza ed emanazione di norme per la caratterizzazione dei materiali, nonché per lo studio e la soluzione di particolari problematiche, inerenti alla gestione dell'esercizio ferroviario, prospettate dalle diverse strutture del gruppo FS, ma anche da Enti pubblici o da privati.

Tra le attività di maggiore interesse, per quanto attiene alle indagini e sperimentazioni su materiali ed infrastrutture, una nota particolare meritano quelle di seguito riportate:

- sperimentazione e prove su cuscinetti per scambi Alta Velocità e su costituenti d'interoperabilità in conformità alle Specifiche Tecniche d'Interoperabilità (STI);
- partecipazione a gruppi di lavoro internazionali in ambito European Association for Railway Interoperability (AEIF) per la definizione delle normative e delle regole di conformità ERC (European Rail Committee);
- prove meccaniche su acciai da costruzione secondo la legge 5 novembre 1971, n.1086, di cui al dm 14.02.1992, come laboratorio ufficiale e con l'accreditamento SINAL n. 163;
- omologazione di componenti strutturali per esercizio ferroviario AV/AC;
- certificazione di prodotti ferroviari e non;
- metodologia di prova per l'utilizzazione dell'analisi termografica per prevenzione guasti e anomalie d'esercizio.

L'ATTIVITÀ PATRIMONIALE

L'attività patrimoniale per il settore dismissioni e valorizzazioni ha risentito dell'incertezza di applicabilità per RFI della legge 410/2001.

Per la gestione del patrimonio immobiliare ci si avvale, come noto, di soggetti dedicati, tra i quali, in primo luogo, Metropolis, che assicura una completa gamma di servizi integrati in campo immobiliare contemplata nei contratti di gestione, vendita e valorizzazione. Nell'esercizio si è operato nei consueti settori di intervento, che vanno dalla gestione amministrativa (rapporti e rinnovi contrattuali, fatturazioni, recupero oneri accessori, recupero crediti e contenzioso, gestione banca dati) del patrimonio locato (alloggiativo, commerciale, direzionale, terreni), a quella patrimoniale (custodia titoli di proprietà ed archivi patrimoniali, catasto, tutela, espropri, adempimenti giuridico-fiscali) nonché tecnica con le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria e la gestione degli attraversamenti e parallelismi.

Metropark è il soggetto destinato in maniera specifica a sviluppare e promuovere la riqualificazione e lo sfruttamento economico di aree destinate a parcheggio, con il quale è stato stipulato l'11.10.02 un Accordo Quadro che prevede a carico dello stesso il finanziamento e l'attuazione di tutti gli interventi necessari alla realizzazione di parcheggi sulle aree concesse in uso a fronte di un canone commisurato alla rendita fondiaria delle aree ed un ulteriore corrispettivo proporzionale ai ricavi di gestione.

Grandi Stazioni e Centostazioni hanno entrambe la missione di promuovere la riqualificazione e valorizzazione dei complessi di stazione. Per Grandi Stazioni sono state sviluppate le previste attività di progettazione per il *restyling* e l'ammodernamento dei restanti 12 complessi di stazione con l'intento di raggiungere livelli qualitativi analoghi a quelli conseguiti per il complesso immobiliare di Roma Termini. Per Centostazioni è in stato di progressiva realizzazione la fase di presa in consegna dei 103 complessi di stazione che si concluderà nel corso dell'esercizio 2003.

VIACOM ha proseguito l'attività di soggetto specializzato cui è stato affidato lo sfruttamento degli spazi ai fini pubblicitari.

Per quanto attiene i rapporti contrattuali con i predetti gestori si sta provvedendo a

RFI SpA

definire nuovi assetti negoziali per quelli in scadenza (contratti di gestione e dismissione Metropolis, contratto VIACOM) nonché ad introdurre impostazioni che recepiscano le esigenze derivanti dal nuovo scenario organizzativo del Gruppo in relazione al processo di societarizzazione ormai concluso.

L'attività di dismissione, per effetto dei condizionamenti intervenuti a seguito delle disposizioni di legge emanate in materia di cartolarizzazione, sono state limitate, con preventivo accordo con i competenti uffici governativi, ai cespiti per i quali era in avanzato corso di attuazione il processo di vendita; nel complesso sono stati alienati beni per circa 76 milioni di euro, di cui circa 22 milioni di euro derivanti da alloggi soggetti alla legge 560/1993.

Per quanto riguarda la locazione degli impianti industriali a Trenitalia, occorre segnalare che, data la controversia in essere sull'applicazione del metodo di determinazione del corrispettivo, è stato nominato dalla Capogruppo un consulente tecnico al fine di individuare un corrispettivo congruo.

In ottemperanza con quanto indicato dalla Capogruppo, e in attesa delle risultanze del consulente tecnico, il canone iscritto a bilancio è pari al valore indicato nella terza riprevisione 2002.

Infine, si evidenzia che a seguito di segnalazioni pervenute da alcune sedi periferiche interessate, in ordine alla retrocessione al demanio marittimo di diritti su *assets* oggi in disponibilità all'esercizio ferroviario, sono state interessate le strutture territoriali affinché attivino un processo di ricognizione sistematica dei suddetti *assets*.

NAVIGAZIONE

Come noto, l'unico segmento di trasporto, quale prolungamento infrastrutturale gestito da RFI, è rappresentato dall'attività della Navigazione per il collegamento con le isole maggiori.

L'esercizio 2002 è stato caratterizzato da una prosecuzione dell'attività pianificata nel piano industriale scadente nel 2003. In tale ambito, si è consolidato il mantenimento in linea sulla relazione Civitavecchia – Golfo Aranci della sola N/T Garibaldi con N/T Logudoro ferma in riserva.

A metà giugno, è stato effettuato il varo tecnico della nuova nave bidirezionale per il traghettamento del gommato sullo Stretto di Sicilia.

A dicembre 2002 è stata presa in consegna la nuova unità navale "Enotria", del tipo RO-RO, costruita dai Cantieri Navali Rosetti di Ravenna, da utilizzarsi per il trasporto del gommato pesante sullo Stretto.

Sono continuati i lavori inerenti all'ammodernamento della flotta, che hanno portato ad adottare, per le navi della Sicilia, nuove tecniche d'automazione, permettendo di classificare le unità navali in classe IAQ1. Tale riclassifica, oltre che ad un miglioramento dei costi operativi, ha permesso di dotare le NN/T di migliori *standard* di sicurezza per quanto concerne l'esercizio della navigazione.

Per quanto attiene le infrastrutture portuali, sono continuati gli interventi per riportare ad uno stato di efficienza i cunei d'invaso e le relative strutture dei ponti mobili.

Per la tutela ambientale si è provveduto allo studio per lo spostamento ed il potenziamento dell'impianto di depurazione delle acque di sentina delle navi, al fine di

renderlo più efficiente e funzionale. Si è, pertanto, dato inizio alla fase operativa che si concluderà nel 1° semestre nel 2003.
Per quanto attiene l'andamento dell'esercizio, si evidenziano i fenomeni che hanno caratterizzato le relazioni con le due isole.

SARDEGNA
Nel corso dell'anno 2002 sono state effettuate corse n° 733 e sono stati trasportati n° 23.323 carri.

SICILIA
L'andamento del traffico, nel 2002, sui vari segmenti è caratterizzato da una flessione generale nell'ambito del trasporto ferroviario, mentre nel segmento gommato il risultato è positivo per le autovetture e negativo per il gommato pesante.
Nell'arco dell'anno è stato, inoltre, istituito il marchio "BLUVIA", presentato sul mercato con adeguata compagna pubblicitaria per il suo lancio. In questa ottica di valorizzazione di immagine della Società, sono state adottate, inoltre, nuove politiche di *marketing*, finalizzate, da un lato, a favorire il contatto diretto con gli autotrasportatori e, dall'altro, a promuovere il servizio mediante la predisposizione di sconti proporzionati alla quantità di servizi acquistati dai clienti.
Per quanto riguarda i volumi di traffico si è riscontrato un incremento dell'8% per il segmento delle autovetture, a fronte di una riduzione del 5% sul volume complessivo del traffico dello Stretto.
Nel segmento del gommato pesante, infine, si è sostanzialmente confermata la quota dell'anno precedente, sebbene si sia registrato, nel mercato di riferimento, un calo pari al 7% dovuto all'apertura di nuovi collegamenti marittimi con i porti del medio Tirreno.

ALTRE INFORMAZIONI

Gestione finanziaria

La gestione finanziaria di RFI, come per altre Società del Gruppo e come avviene nei più grandi Gruppi, viene eseguita dalla Direzione Finanza della Capogruppo tramite lo strumento dei c/c intersocietari.
RFI intrattiene due conti correnti intersocietari con la Capogruppo, dedicati rispettivamente :

- alle partite commerciali con le altre società del Gruppo, titolari anch'esse di c/c intersocietario;
- agli incassi ed ai pagamenti nei confronti di terzi, gestiti con la procedura di *cash pooling*, che prevede il giro giornaliero dei saldi valuta, positivi e negativi, dei c/c intestati a RFI sui c/c della Capogruppo.

RFI inoltre è titolare di un conto corrente infruttifero verso il Tesoro al fine di garantire la correlazione con gli aumenti di capitale sociale di Ferrovie dello Stato per la parte finalizzata al finanziamento degli investimenti di quest'ultima società.
Per quanto attiene ai rapporti collegati con l'attività di TAV, si ricorda che RFI è azionista unica di TAV SpA. Gli obblighi dell'articolo 25.2 della Convenzione attuativa della Concessione stipulata il 24 settembre 1991, che prevede che la suddetta Società

assuma l'onere degli interessi intercalari relativi ai capitali di debito acquisiti dalla TAV SpA sul mercato, sono conseguentemente mantenuti in RFI.
Inoltre RFI opera come garante nell'interesse di TAV SpA – attraverso lo strumento dell'accollo – garanzia autorizzata dal Ministero dell'Economia e delle Finanze ai sensi della legge 78/1994 come modificata dal decreto legislativo 24 maggio 2001, n. 299.

Indagini giudiziarie e contenziosi

In particolare, i fatti più salienti occorsi successivamente alla chiusura del precedente esercizio sono nel seguito trattati.
Le indagini ed i conseguenti procedimenti giudiziari avviati dalle Procure di Roma, Perugia e Milano nei precedenti anni, nei confronti di alcuni rappresentanti della Società e sue controllate, per reati a connotazione pubblicistica prevalentemente concernenti l'affidamento di appalti e forniture e già segnalati nella relazione sulla gestione dei precedenti esercizi, sono proseguiti senza evoluzioni significative per la Società. Al riguardo, si rammenta che in molti di essi, ricorrendone le circostanze, la Società si è costituita parte civile.
In relazione al procedimento penale R.G.N.R. 8191/2001, pendente innanzi al Tribunale di Milano, in cui RFI si è costituita parte civile per i fatti commessi in suo danno in riferimento ad alcuni contratti di dismissione di materiale ferroso nell'ambito del magazzino centrale di Milano Greco, sono state concluse transazioni con alcuni imputati, per un valore complessivo di 370.404 euro. Permane la costituzione di parte civile nei confronti degli imputati che non hanno rivolto offerte transattive o per i quali le stesse non sembravano accoglibili. È stata altresì proposta querela contro ignoti per il recupero degli ulteriori danni subiti da RFI e non coperti dai capi d'imputazione.
Nel procedimento penale R.G.N.R. 4192/1995, pendente dinanzi al Tribunale di Milano, sono imputati alcuni ex dirigenti dell'Azienda per fatti illeciti (tra cui ad es. reati di concussione e corruzione) nell'ambito dell'affidamento dei lavori per la commercializzazione dei locali denominati "Free Shop", siti nelle stazioni di Milano Porta Garibaldi e Centrale e delle stazioni di Lecce e Como fra il 1990 ed il 1993. Prima dell'udienza dibattimentale sono state condotte trattative e concluse transazioni con alcuni imputati, a seguito delle quali sono state complessivamente incassati 190.431,69 euro.
Dinanzi al Giudice dell'Udienza Preliminare (GUP) del Tribunale di Perugia, è ancora pendente il procedimento penale che vede indagati l'ex Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato – Società di trasporti e servizi per azioni e gli ex Amministratori di alcune società del Gruppo. Allo stato, si è in attesa che venga disposto il rinvio a giudizio per corruzione aggravata in atti giudiziari.
Il procedimento penale, che vede indagato l'ex Amministratore Delegato di TAV per il reato di frode in pubbliche forniture in ordine ai lavori dell'Alta Velocità della linea Roma-Napoli, è ancora pendente dinanzi al Giudice delle Indagini Preliminari (GIP) del Tribunale di Roma.
Nell'ambito del procedimento penale R.G. 282/1997, con riferimento allo stralcio relativo al c.d. Scalo di Fiorenza, si evidenzia che la sentenza di condanna, pronunciata dalla Corte di Appello di Milano nei confronti dell'ex Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato – Società di trasporti e servizi per azioni – è stata confermata dalla Suprema Corte di Cassazione circa la sussistenza degli elementi di colpevolezza per il reato di corruzione, mentre, ai soli fini della quantificazione della pena, la stessa ha rinviato alla Corte d'Appello per una riconsiderazione delle circostanze.
Nell'ambito del medesimo procedimento R.G. 282/1997, per la parte rimasta in fase

di indagine preliminare, è da segnalare il recente avviso di conclusione delle indagini, ex art. 415 bis c.p.p., per il reato di truffa aggravata ai danni di TAV e Ferrovie dello Stato notificato agli indagati tra i quali risultano l'ex A.D. di TAV ed un dirigente di Italferr. L'indagine ha avuto ad oggetto gli approfondimenti geologici disposti per i lavori dell'Alta Velocità Milano – Genova.
Verranno valutate le più opportune iniziative non appena in possesso degli atti processuali che, come è stato già reso edotto il Consiglio di Amministrazione di RFI, hanno sollecitato un'iniziativa della Corte dei Conti avente ad oggetto gli stessi fatti per i quali pende il procedimento penale.
In altri due procedimenti, in cui l'Azienda non assume alcuna veste processuale (proc. pen. R.G.N.R. 2976/1998 R.G.N.R. 2967/1998), pendenti innanzi al Tribunale di Roma, entrambi derivanti dal proc. pen n. 18828/1996, riguardanti rispettivamente operazioni rese dal consorzio TPL AV per l'attività svolta nei confronti della Italferr SIS TAV SpA e operazioni effettuate a favore del Consorzio COCIV, sono stati archiviati in data 12 marzo 2002.

Nella pendenza del giudizio civile per la liquidazione, a favore di RFI (prima FS), del danno da reato sorto dal procedimento penale denominato "lenzuola d'oro", che traeva origine da una serie di contratti di appalto stipulati da FS con la IDAFFI.I.C.G. SpA di Elio Graziano tra l'ottobre 1979 ed il luglio 1990 per la fornitura di effetti letterecci a perdere in "tessuto non tessuto" e per lavori di decoibentazione e ricoibentazione di vagoni ferroviari affidati alla ISOCHIMICA SpA, RFI, su sollecitazione del Giudice procedente e giusta autorizzazione del Consiglio d'Amministrazione, parere conforme della Direzione Centrale Legale di Ferrovie dello Stato SpA e del difensore in giudizio della Società, Prof. Giuliana Scognamiglio, ha concluso con alcuni dei convenuti transazioni per un importo complessivo di 761.119 euro oltre a 21.000 euro per spese legali e 3.400 euro circa per imposte di registro. La Società ha presentato conclusioni per il recupero del maggior danno non risarcito nei confronti dei convenuti con i quali non è stato raggiunto alcun accordo.

Con riferimento alle indagini e procedimenti in questione, si conferma quindi che a tutt'oggi non sono emersi elementi che possano far ritenere che la Società sia esposta a passività o perdite né, comunque, elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la posizione patrimoniale, economica e finanziaria della Società e che, al riguardo, il bilancio è formalmente e sostanzialmente corretto.

Relativamente ai procedimenti aventi ad oggetto malattie professionali derivanti dalla esposizione, in passato, di lavoratori ad amianto, dobbiamo informare che, in aggiunta ai procedimenti di Bologna e Torino, di cui abbiamo riferito nella relazione dei precedenti esercizi, ulteriori indagini sono state avviate da altre Procure. In ragione di ciò si è ritenuto prudenziale un ulteriore stanziamento in bilancio a fronte dei possibili oneri che ne potranno derivare alla Società.

Si segnala, infine, che non si sono avuti sviluppi pregiudizievoli per la Società negli altri procedimenti con risvolti in sede penale di cui è stato anche riferito nella relazione del precedente esercizio (tra cui quelli relativi al sinistro ferroviario di Piacenza, a denunciate irregolarità nel percorso di taluni convogli ferroviari e avarie al materiale rotabile, ad una illecita sottrazione di materiale ferroviario dimesso). Con riferimento a tali procedimenti, tenuto conto anche delle coperture assicurative in essere, non si prospettano oneri a carico della Società;

al contrario, da taluni di tali procedimenti in cui la Società si è costituita o potrà costituirsi parte civile, potrebbero derivarne sopravvenienze attive.

Contenzioso fiscale

Riguardo ai ricorsi avverso gli avvisi di accertamento in materia di concessioni governative, nel primo semestre si sono tenute due udienze, una il 18 aprile (Accertamento n. 308638) e l'altra il 18 giugno (Accertamento n. 308640), per una pretesa erariale rispettivamente 52.000 euro e 105.000 euro. Per entrambi gli Accertamenti l'esito è stato totalmente positivo; le sentenze depositate, infatti, hanno integralmente accolto le ragioni di RFI, annullando l'atto impositivo e condannando l'Amministrazione Finanziaria al pagamento delle spese. Restano tre contenziosi ancora da definire in primo grado (n. 308636, 308637, 308639).

Con riguardo agli avvisi di rettifica e provvedimenti di diniego notificati dall'Ufficio IVA di Roma, per gli esercizi dal 1988 al 1992 (pretesa erariale di 7.602 milioni di euro – circa 14.720 miliardi di lire), in data 23 aprile 2002 è stato notificato atto di rinuncia, e depositato il 13.02.2003, al ricorso per Cassazione avverso la sentenza della Commissione Tributaria Regionale del Lazio (n.110/1/00, pubblicata il 14 luglio 2000) che, confermando la pronuncia di prime cure che aveva annullato gli atti di accertamento, per gli anni 1988/1992, aveva respinto l'appello dell'ufficio.

Relativamente all'altra sentenza della Commissione Tributaria Regionale per il Lazio pronunciata il 29.05.01 inerente alla medesima fattispecie ma per l'anno 1993, è definitivamente spirato il termine, per l'Agenzia delle Entrate, di presentazione del ricorso in Cassazione con conseguente passaggio in giudicato della sentenza di totale accoglimento delle ragioni di RFI.

L'Agenzia delle Entrate Ufficio di Roma 4, in data 14 maggio 2002 ha, in autotutela, annullato l'avviso di accertamento relativo all'imposta patrimoniale 1994 (8.689 milioni di euro tra imposta e sanzioni), si è tuttora in attesa del provvedimento che, a seguito dell'annullamento in autotutela da parte dell'Ufficio emittente, dichiari cessata la materia del contendere.

Relativamente al Fondo imposte del bilancio 2001, per il quale è stato appostato un saldo di 1.531 migliaia di euro, riguardante la nota vicenda dell'Invim decennale, si segnala che tale Fondo è stato eliminato per esubero del rischio in quanto, com'è noto, è stata riconosciuta l'assenza dell'obbligo, in capo a RFI, al pagamento di detta imposta, con conseguente diritto al rimborso di quanto a suo tempo corrisposto.

Nel corso del primo semestre 2002 gli uffici territoriali delle entrate hanno provveduto ad accreditare 130 mila euro, che sono andati a sommarsi ai 780 mila euro già corrisposti nel trascorso esercizio.

Interpello fiscale Fondo di ristrutturazione

In merito alla rilevanza fiscale dell'utilizzo del Fondo di ristrutturazione ex lege 448/1998 e, in particolare, all'assoggettamento o meno ad IRPEG e ad IRAP di tale componente positivo di reddito, nel corso dell'esercizio 2002 è stata presentata all'Agenzia delle Entrate – Direzione Centrale Normativa e Contenzioso – una specifica istanza di interpello ai sensi dell'art. 11 della legge 27.7.2000, n. 212 e del d.m. 26.4.2001, n. 209.

Tale componente positivo di reddito, come noto, è stato sempre assoggettato a tassazione ancorché il Fondo in argomento tragga origine da poste del patrimonio net-

to destinate dalla stessa assemblea dei soci a "copertura" degli oneri relativi all'ammortamento dell'infrastruttura ferroviaria e di eventuali ulteriori oneri di ristrutturazione derivanti dal complesso percorso di trasformazione del settore ferroviario come disegnato dal DPR n. 277/1998 di recepimento della direttiva 91/440/CEE.

Con nota prot. 2002/114511 del 7 giugno 2002, l'Agenzia delle Entrate ha risposto alla predetta istanza di interpello e nell'accogliere, sia pure non integralmente, la tesi prospettata dalla Società ha riconosciuto – a partire dal periodo d'imposta 2001 – la non concorrenza alla formazione del reddito imponibile ed alla determinazione del valore della produzione netta del componente positivo di reddito imputato in Bilancio, tra gli "*Altri Ricavi e Proventi*" – voce A5) – del Conto Economico, a titolo di "utilizzo" del Fondo in parola.

Con riferimento all'importo del Fondo di ristrutturazione "utilizzato" fino a tutto il 31.12.2000, l'interpretazione fornita dalla stessa Agenzia delle Entrate lascia aperta la possibilità di richiedere, legittimamente, il rimborso di una parte dell'Imposta Regionale sulle Attività Produttive (IRAP) complessivamente liquidata e versata negli anni precedenti.

Alla luce di tale interpretazione, pertanto, nel presupposto che l'importo del Fondo in parola complessivamente "utilizzato" nei periodi d'imposta precedenti ha più che "assorbito" l'intero ammontare di quella parte dello stesso ritenuta tassabile dall'Agenzia delle Entrate, la Società ha presentato, ai sensi dell'art. 38 del DPR n. 602/1973, formale istanza di rimborso della maggiore IRAP versata, oltre agli interessi maturati e maturandi, per inesistenza dell'obbligo di versamento.

Imposta Comunale sugli Immobili (ICI). Accertamento della classificazione catastale degli immobili destinati a stazione ferroviaria.

Il Comune di Roma, in data 7 febbraio 2002, nell'ambito di una più generale attività di verifica della posizione contributiva ai fini ICI riguardante il patrimonio immobiliare di RFI SpA (già Ferrovie dello Stato Società di Trasporti e Servizi per azioni) ubicato nello stesso comune, ha comunicato che intende procedere alla contestazione della classificazione catastale di alcune rilevanti porzioni degli immobili destinati a stazione ferroviaria (a partire dalla stazione Roma Termini), attualmente iscritte in catasto in categoria E1 e come tali "esenti" agli effetti dell'ICI ai sensi dell'art. 7, comma 1, lettera b), del d.lgs. 30.12.1992, n. 504.

In merito alla descritta situazione è stata interessata la società capogruppo FS SpA e, quindi, lo stesso Ministero dell'Economia e delle Finanze in quanto azionista di riferimento. L'Assemblea parlamentare del Senato, nella seduta del 18 dicembre 2002 dedicata all'esame della proposta di legge Finanziaria per il 2003, ha approvato un ordine del giorno che impegna il Governo "ad adottare le opportune iniziative affinché la società RFI SpA proceda al frazionamento, ed alle relative denunce catastali, delle unità immobiliari facenti attualmente parte dei complessi di stazione ferroviaria oggetto di interventi di ristrutturazione, ammodernamento e riqualificazione che comportino l'attribuzione di categoria catastale diversa dalla "E".

I sistemi gestionali

Il 2002 è stato un anno particolarmente significativo per lo sviluppo di sistemi gestionali di RFI.

È stato concluso con successo il sistema di gestione della sicurezza informatica secondo le norme BS 7799 applicato ai sistemi informativi della circolazione (SISCT-RIACE Sistema Integrato di Supervisione della Circolazione Treni/Reporting Integrato Andamento Controllo Esercizio). Questo progetto, che non risulta avere precedenti

presso altri Gestori ferroviari della UE, si è concluso positivamente con la certificazione da parte di un organismo terzo rilasciata all'inizio del 2002.
Inoltre sono stati certificati da un organismo terzo i sistemi di gestione per la qualità realizzati in conformità alla norma ISO 9001:2000 e applicati ai processi di manutenzione dell'infrastruttura presso l'Unità Territoriale Nord della Direzione Compartimentale Infrastruttura di Reggio Calabria e l'Unità Territoriale di Foligno della Direzione Compartimentale di Ancona.
Sempre nel contesto della manutenzione è stato attuato e certificato il sistema di gestione per la qualità dell'officina nazionale di Catanzaro Lido, realizzando così l'obiettivo di certificare tutte le officine della Direzione Manutenzione.
È stata ottenuta la certificazione anche per il sistema di gestione per la qualità applicato ai processi di rilevazione e gestione dei dati sugli incidenti secondo la classificazione UIC (Banca Dati della Sicurezza), necessari anche per supportare il monitoraggio delle politiche di *safety* che il Gestore dell'infrastruttura è tenuto ad implementare.
Nel corso dell'intero 2002 sono state inoltre superate con esito positivo le verifiche periodiche di mantenimento delle suindicate certificazioni.
È stato definito e formalizzato il sistema di gestione per la qualità della Struttura Qualità e Innovazione relativo alla qualificazione di imprese, società e fornitori e alla definizione di Albi di figure professionali, per il quale si prevede la certificazione da parte di un organismo terzo entro il primo semestre del 2003.

Lo sviluppo dei sistemi informativi

Nel corso del 2002 sono avvenute importanti evoluzioni nel settore dell'*Information Technology*, che hanno rafforzato ed ampliato la gamma dei servizi informatici a supporto dei processi aziendali.
Il sistema Mercurio è stato notevolmente potenziato mediante l'introduzione, al suo interno, dei dati dell'orario programmato (OTG – Orario Teorico Giornaliero), delle funzioni grafiche (Train Graph e funzione previsionale della marcia dei treni) e del programma orario di stazione (M42).
È stato avviato lo sviluppo della Piattaforma Integrata Circolazione (PIC), attraverso le seguenti tappe: a) costituzione di un'apposita struttura di gestione del progetto, b) definizione di un piano di realizzazione a vita intera, c) redazione di un'analisi funzionale dei requisiti utente, d) definizione dell'architettura tecnologica ed applicativa ed, infine, e) rilascio di alcuni prodotti preliminari rivolti alla sala operativa circolazione della sede centrale (Suite DG).
Per quanto riguarda il processo di manutenzione dell'infrastruttura, il sistema di riferimento rimane In.Rete 2000, sviluppato su piattaforma SAP R/3 attraverso i moduli di gestione della manutenzione ordinaria e straordinaria (PM), dei materiali (MM), della programmazione ciclica e della pianificazione.
Nell'anno trascorso si è passati alla *release* 4.6c della piattaforma, necessaria per supportare con prestazioni adeguate l'intenso sviluppo effettuato sul sistema; allo scopo sono state potenziate le 2.200 postazioni utente distribuite sull'intero territorio, e fornite varie strutture di ulteriori 400 macchine.
Le attività di migrazione hanno tenuto nella massima considerazione gli aspetti di integrazione di In.Rete con gli altri sistemi SAP, come SFINGE (Sistema FINanziario GEstionale) e BW (Business Warehouse), e diversi da SAP, come GIS (Geographical Information System) e GLA (Gestione Lavori Automatizzata).

Nel 2002, altresì, è iniziato lo sviluppo del modulo di gestione degli investimenti (PS – Project System), che consentirà di pianificare, controllare e consuntivare tutti i passi gestionali dell'investimento. Sono state avviate le fasi di:

- progettazione, con la redazione dei documenti di Top Design e Business Blueprint, che descrivono le soluzioni tecniche ed operative per gestire l'intero ciclo di vita di un investimento, dall'ideazione progettuale alla messa in servizio degli impianti;
- realizzazione, con l'assegnazione dell'appalto alla KPMG, tramite confronto competitivo.

Passando agli aspetti dell'evoluzione tecnologica dell'infrastruttura telematica aziendale, nel 2002 si sono avviate alcune realizzazioni che consentiranno una migliore connettività tra i siti aziendali, quali la progettazione e realizzazione del *backbone* geografico e delle Lan periferiche e dei relativi collegamenti alla rete geografica.

Sono stati implementati i servizi di base sulla Intranet aziendale, definendo la normativa e fornendo a circa 5.000 utenti l'accesso alla rete interna ed una casella di posta elettronica.

Si sono avviate attività volte all'incremento dell'affidabilità dei sistemi ed alla realizzazione di economie di scala, quali la gestione centralizzata degli antivirus e delle licenze *client* di Office.

Quale attività di supporto ai processi aziendali è stata completata la revisione della procedura di gestione del modello rete di RFI, sulla base delle nuove esigenze di gestione degli scenari tecnici e di produzione del Prospetto Informativo della Rete (PIR); è quindi iniziata la realizzazione del prototipo su piattaforma SAP.

GLI EVENTI SUCCESSIVI ALLA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

Aumento di capitale Stretto di Messina

In data 27 febbraio 2003 è stato corrisposto il versamento della seconda quota pari a 687.481 euro. Si precisa che l'unico rapporto intrattenuto nell'esercizio 2002 nei confronti della suddetta Società, riguarda il versamento pro-quota in conto capitale della prima *tranche* di un finanziamento di importo complessivo pari a 2.062.312 di euro. In esecuzione a quanto stabilito dall'assemblea dei soci del 15.11.2001 e dal Consiglio di Amministrazione del 27.11.2001, il versamento della prima quota è pari a 1.374.830 euro effettuato entro il termine previsto del 31 gennaio 2002.

Rinnovo contrattuale con Italferr

In data 9 aprile 2003 i rapporti contrattuali in essere con Italferr sono stati rinnovati con la stipula del nuovo contratto. I principi ispiratori dello stesso sono finalizzati principalmente a regolamentare e valorizzare le prestazioni Italferr adeguandole al nuovo quadro normativo vigente in materia di lavori pubblici, con particolare riferimento alla nuova legge Obiettivo.

L'EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

La gestione di RFI SpA si trova ad operare in un settore in cui è forte l'evoluzione del contesto normativo, sia nazionale che europeo. I cambiamenti più rappresentativi sono:

- l'applicazione delle nuove direttive europee verso la regolamentazione della sicurezza e la liberalizzazione del mercato;
- la "legge Obiettivo" e la ridefinizione delle norme sugli appalti;