- la regola del tendenziale equilibrio previsto dal d.l. 277/1998, anche in previsione dell'entrata in funzione del Sistema AV/AC, alla luce anche delle novità introdotte dalla legge 27 dicembre 2002 n. 289 (Finanziaria 2003)

Pur in presenza di un contesto normativo in evoluzione la gestione di RFI è rivolta a:

- aumentare e riconfigurare la capacità di offerta del sistema ferroviario, anche al fine di soddisfare la domanda potenziale nel breve periodo, attraverso l'ammodernamento ed il potenziamento delle principali direttrici e dei nodi;
- incrementare il livello di sicurezza e qualità della circolazione attraverso il miglioramento tecnologico degli impianti di linea e stazione, nonché dei sistemi di controllo e comando per la gestione dei traffici;
- completare la riorganizzazione dei processi produttivi "*core*" per l'ulteriore efficientamento dei costi ed incremento della produttività;
- valorizzare in maniera più adeguata le potenzialità reddituali degli *assets* industriali e dei *business* collaterali (patrimonio, navigazione, telecomunicazioni, energia), anche attraverso la costituzione di specifiche strutture societarie.

INFORMAZIONI RIGUARDANTI ATTIVITÀ E RAPPORTI CON LE IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE E CONTROLLANTE E CON PARTI CORRELATE

Nel seguito sono riportati alcuni dati sull'andamento economico delle principali società controllate e collegate.

TRENO ALTA VELOCITÀ - TAV SpA (controllata)

La Società ha per scopo la realizzazione, in regime di concessione, delle linee e delle infrastrutture ferroviarie costituenti il sistema Alta Velocità.

Come riportato nella prima parte della presente relazione, il 2002 ha visto la realizzazione di investimenti per circa 2.287 milioni di euro, con un incremento di circa il 25% rispetto l'anno precedente, in linea con il *trend* positivo registrato negli ultimi anni.

Risultato d'esercizio

Il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2002 chiude, come già nell'esercizio 2001, a pareggio.

Infine, per quanto riguarda il passivo, occorre segnalare un incremento del patrimonio netto a seguito dello sviluppo del rapporto con RFI che ha portato, come analiticamente delineato in Nota integrativa, all'aumento del capitale sociale ed all'annullamento della voce debiti verso controllanti per finanziamenti erogati.

Evoluzione del contenzioso arbitrale

Il contenzioso arbitrale in essere riguarda le controversie aventi per oggetto l'attuazione delle convenzioni stipulate con alcuni general contractors ed in particolare quelle relative alle tratte Milano – Verona, Milano – Genova e Verona – Padova.

Il pronunciamento dei lodi è previsto entro il 2003 ma gli oneri, anche significativi che potrebbero derivare dalla definizione del contenzioso, risultano ancora incerti e la loro quantificazione non è al momento suscettibile di una stima attendibile.

In aggiunta ai contenziosi arbitrali sopra descritti, ancora in essere, si è risolto, nel corso dell'esercizio, quello riguardante la tratta Milano – Bologna.

Evoluzione del contenzioso civile e amministrativo

Il contenzioso civile e amministrativo interessante la Società, escludendo i procedimenti arbitrali in corso con i *general contractors* di cui si è riferito in precedenza, concerne principalmente le materie espropriative e degli affidamenti (quest'ultima, in buona parte, riguardante la delicata questione dell'applicazione della normativa antimafia) nonché l'impugnativa di atti concernenti la procedura di conferenza di servizi o di provvedimenti vari emanati dalle amministrazioni locali in relazione alla realizzazione di interventi connessi al sistema Alta Velocità/Alta Capacità (quali opere di mitigazione dell'impatto ambientale, compensative o connesse).

Tra i principali eventi dell'anno sono da menzionare le modalità di finanziamento del progetto, nonché gli avanzamenti di progetto ed il loro finanziamento sulle linee di seguito indicate.

Finanziamento del progetto

Con riguardo al finanziamento del progetto TAV, nell'esercizio, ha proseguito nel reperimento delle risorse da mercato seguendo gli stessi schemi di finanziamento e di garanzia dell'anno precedente.

Sono stati stipulati sei nuovi contratti di finanziamento, di cui quattro a lungo termine, assistiti da garanzia dello Stato ai sensi della legge 78/1994, in particolare:

- in data 28 gennaio è stato stipulato un contratto di finanziamento con il Banco di Napoli di 129 milioni di euro a tasso variabile del tipo linea di credito *stand-by* con formula *revolving*, a 18 mesi (garanzia dell'azionista unico);
- in data 22 gennaio/29 gennaio è stato stipulato un secondo mutuo con la Cassa Depositi e Prestiti, per il finanziamento delle tratte Roma – Napoli, Bologna – Firenze e Milano – Bologna, di 250 milioni di euro a tasso variabile e con scadenza a 21,5 anni;
- in data 14 febbraio è stato stipulato con la West LB un secondo contratto di finanziamento di 250 milioni di euro a tasso variabile e con scadenza a 10 anni;
- in data 15 maggio è stato stipulato con la Dexia – Crediop un contratto di finanziamento di 350 milioni di euro a tasso variabile con scadenza 10 anni;
- in data 5 settembre è stato stipulato con il Banco di Napoli un contratto di finanziamento di 250 milioni di euro a tasso variabile, a 18 mesi, a titolo di anticipazione dei crediti IVA 1998, 1999 e 2000 (garanzia procura all'incasso dei crediti stessi);
- in data 14 ottobre è stato stipulato con la BEI il settimo contratto per il finanziamento della tratta Milano – Bologna, di 300 milioni di euro, tasso e scadenza da stabilirsi in fase di ogni erogazione.

Dal punto di vista dei rimborsi si segnala:

- in data 25 gennaio 2002 il rimborso della linea di credito in scadenza col Banco di Napoli, utilizzando l'ultima *tranche* del finanziamento con la Banca OPI;
- in data 27 febbraio 2002, la restituzione della linea di credito in scadenza con la Banca di Roma, attraverso la prima erogazione del secondo contratto di finanziamento con la West LB.

È da rilevare, inoltre, che sono state rimborsate, rispettivamente in data 1 luglio 2002 ed in data 31 dicembre 2002, le prime due quote capitale del contratto di finanziamento stipulato con Cassa Depositi e Prestiti per 3,3 milioni di euro ciascuna.

In attuazione delle delibere del Consiglio di Amministrazione, nel primo semestre 2002, TAV ha stipulato quattro contratti IRAS (Interest Rate Amortising Swap) per la copertura del rischio di tasso, da variabile a fisso, degli interessi intercalari. In altri termini, quattro prestiti contratti con quattro diversi istituti finanziari (Banca OPI,

RFI SpA

Merril Lynch, West Landesbank e BEI) – tutti a tasso variabile – sono stati *swappati* presso tre diversi intermediari (JP Morgan, Morgan Stanley e UBS Warburg) a quattro tassi fissi diversi. In forza di tali contratti TAV si è trovata a dover versare nel 2002 agli intermediari i differenziali negativi fra il tasso fisso convenuto nell'operazione di IRAS ed il tasso variabile dei prestiti (circa 315 milioni di euro). Tali oneri saranno rimborsati a TAV da RFI, in quanto la copertura degli oneri per gli interessi intercalari – così come prevista dall'articolo 25.2 della convenzione del 24 settembre 1991 – deve intendersi estesa agli oneri complessivi che TAV sosterrà per i prestiti in oggetto. Per oneri complessivi si intendono gli interessi sui prestiti ottenuti dagli istituti di credito aumentati o diminuiti dei differenziali maturati e che matureranno in relazione alla suddetta operazione di IRAS.
La situazione dell'esposizione debitoria al 31 dicembre 2002 è riepilogata nella tabella seguente (ammontare in migliaia di euro):

Istituto Finanziatore	Data di stipula	Data di estinzione	Ammontare originario	Indebitamento al 31.12.2002
BEI	09.04.1998	31.03.2023	361.52	361.52
BEI	20.07.1998	20.07.2023	258.22	258.22
BEI	17.06.1999	15.03.2024	1.000.00	1.000.00
BEI	14.07.2000	(1)	500.00	500.00
BEI	15.12.2000	15.12.2025	32.00	32.00
BEI	28.12.2001	15.12.2031	200.00	200.00
Merril	18.01.2001	18.01.2026	1.000.00	1.000.00
Westdeutsche	19.04.2001	19.04.2009	250.00	250.00
Cassa Depositi e Prestiti	15.03.2001(2)	13.12.2021	232.40	225.79
Banca	18.09.2001	18.09.2009	500.00	500.00
Banco di Napoli	28.01.2002	25.07.2003	129.11	15.21
Cassa Depositi e prestiti	12.11.2001(3)	31.12.2023	250.00	250.00
Westdeutsche	14.02.2002	14.02.2012	250.00	250.00
Dexia Crediop	15.05.2002	15.05.2012	350.00	350.00
Banco di Napoli	05.09.2002	03.03.2004	250.00	47.60
BEI	14.10.2002	(1)	300.00	0
Totale			**5.863,25**	**5.240,35**

(1) A trenta anni dalla data di ogni erogazione.
(2) La data si riferisce alla delibera del Consiglio di Amministrazione della Società (in data 5 aprile 2001, a perfezionamneto dell'operazione, è intervenuta la delibera del Consiglio di Amministrazione dell'Istituto Finanziatore).
(3) La data si riferisce alla delibera del Consiglio di Amministrazione della Società (in data 29 gennaio 2002, a perfezionamento dell'operazione, è intervenuta la delibera del Consilgio di Amministrazione dell'Istituto Finanziatore).

A tali finanziamenti reperiti sul mercato si aggiungono quelli di RFI in forza dell'art. 25 della convenzione FS/TAV del 24 settembre 1991, nell'ambito della copertura del 40% delle risorse finanziarie necessarie alla realizzazione delle opere oggetto della concessione. Come detto, a fine esercizio, a seguito delle novità riguardanti lo sviluppo dell'Alta Velocità/Alta Capacità tali finanziamenti, non onerosi, sono stati trasformati per la maggior parte in capitale sociale ed in parte residua in versamenti in conto futuro aumento del capitale sociale (per 195 milioni di euro).

Infatti, nell'ambito del rapporto convenzionale citato, RFI, titolare dell'intero pacchetto azionario di TAV, ha sottoscritto integralmente l'aumento del Capitale Sociale, deliberato dall'Assemblea Straordinaria del 20 dicembre 2002, per un importo di € 5.021,5 milioni mediante imputazione a capitale, per un corrispettivo importo, dei versamenti effettuati nel tempo, a favore di TAV, a titolo di finanziamenti infruttiferi.

Avanzamenti dei progetti per linea

Linea Torino – Milano – Napoli

Torino – Milano

In data 31 gennaio è stata emessa da parte di RFI la Dichiarazione di Pubblica Utilità per la tratta Torino – Novara. Sulla medesima tratta, inoltre, in data 14 febbraio, è stato stipulato l'Atto Integrativo con il general contractor FIAT.

L'avanzamento complessivo dei lavori a fine esercizio ammonta a circa 814 milioni di euro, pari al 19% dei lavori affidati al general contractor. Nel corso dell'anno sono stati contabilizzati circa 612 milioni di euro.

Per quanto riguarda la sottotratta Novara – Milano è proseguita la redazione del progetto esecutivo da parte del general contractor FIAT. Tale progetto è stato completato e consegnato a fine gennaio 2003.

La stipula dell'Atto Integrativo è attualmente prevista per metà 2003.

Milano – Bologna

L'avanzamento complessivo dei lavori, iniziati nel settembre 2000, ammonta a fine esercizio a circa 1.204 milioni di euro, pari al 24% del totale dei lavori affidati al general contractor. Nel corso dell'anno sono stati contabilizzati circa 603 milioni di euro.

Bologna – Firenze

L'avanzamento complessivo dei lavori, iniziati nel luglio 1996, ammonta a fine esercizio a circa 2.350 milioni di euro, pari al 65% del totale dei lavori affidati al general contractor. Nel corso dell'anno sono stati contabilizzati circa 441 milioni di euro. Risulta ad oggi in corso lo scavo di 6 gallerie naturali di linea ed è completato lo scavo delle rimanenti 3 gallerie.

Nel corso dell'anno i lavori di scavo sono stati rallentati da una serie di problematiche di carattere idrogeologico. Tali difficoltà sono state superate solo in seguito ad un confronto tra TAV, Regione Toscana e Ministero dell'Ambiente sulle modalità di mitigazione degli impatti idrogeologici per la galleria di Vaglia ed il cunicolo di servizio e si è giunti, in data 19 luglio 2002, alla stipula dell'addendum all'accordo procedimentale tra Ministero dell'Ambiente, Ministero delle Infrastrutture, RFI, TAV e Regioni Emilia Romagna e Toscana del 28 luglio 1995 che ha permesso la ripresa dei lavori di scavo in data 1 agosto 2002. Il medesimo addendum ha permesso la ripresa dei lavori anche nella galleria Firenzuola, dalla finestra Marzano verso nord. In data 11 ottobre 2002 il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture ha costituito un gruppo di lavoro per lo studio dei criteri di sicurezza delle gallerie della linea Alta Velocità/Alta Capacità Bologna - Firenze, che ha concluso i lavori in data 29 gennaio 2003 con l'individuazione di una nuova soluzione progettuale che prevede la realizzazione di 15 ZER – Zone di Evacuazione Rapida – e lo spostamento dei due cameroni di Pianoro.

RFI SpA

Roma – Napoli

L'avanzamento complessivo dei lavori, iniziati nel febbraio 1994, ammonta a fine esercizio a circa 3.564 milioni di euro, pari all'87% del totale dei lavori affidati al general contractor. Nel corso dell'anno sono stati contabilizzati circa 339 milioni di euro.

Sono state completate opere civili ed armamento su tutta la tratta Roma – Napoli fino al km 196 (inizio del collegamento di Gricignano). Sono in corso le attività relative alle tecnologie, in particolare è stata completata la trazione elettrica su tutta la tratta dal km 25 al km 124 e sono state completate le installazioni relative al segnalamento per circa 40 km.

Per quanto riguarda il collegamento di Gricignano, sono state completate le attività propedeutiche (espropri, bonifica ordigni bellici e indagini archeologiche) e sono in corso le opere civili (iniziate in data 1 aprile 2002).

Nel tratto dal km 202 al km 209 (viadotto Padulicella) si prevede l'inizio delle opere civili per il primo trimestre 2003.

Infine sul tratto che comprende la stazione Napoli Afragola (dal km 209 al km 216), è stata completata l'acquisizione delle aree di stazione e sono in corso le attività espropriative; si prevede l'inizio delle indagini archeologiche entro i primi mesi del 2003.

Per quanto riguarda la risoluzione delle problematiche espropriative nel Rione S.Marco è stato stipulato un nuovo accordo con il Comune di Afragola.

Nodo di Bologna

Sono in corso i lavori relativi alle opere civili dell'intera penetrazione urbana ad eccezione della nuova stazione Alta Velocità. L'esecuzione di tali lavori è in ritardo rispetto alle tempistiche previste, a causa di una serie di ostacoli, quali ad esempio il ritrovamento di reperti archeologici ed il ritardo nell'approvazione delle cantierizzazioni dei lavori già affidati da parte dello Sportello Unico.

In data 31 gennaio 2003 è stato pubblicato da Italferr, in nome e per conto di TAV, un nuovo bando di gara per la realizzazione della stazione Alta Velocità di Bologna.

Nodo di Firenze

In data 10 aprile 2002 è stata emessa la dichiarazione di Pubblica Utilità parziale. Nel primo semestre 2002 sono stati consegnati dalla Società, per il tramite Italferr, i lavori degli appalti relativi all'adeguamento dell'Istituto Farmaceutico Militare, allo scalettamento dei binari della stazione di Firenze Castello ed alla modifica dell'apparato ACEI; questi ultimi due appalti sono necessari all'ingresso nel nodo della tratta Alta Velocità Bologna – Firenze.

Sono inoltre in corso i lavori relativi alla sottostazione elettrica di Rifredi ed al raddoppio del sottopasso Belfiore.

Per quanto riguarda il concorso internazionale di progettazione per la stazione Alta Velocità è stato pubblicato, in data 1 marzo 2002, il bando di gara a procedura ristretta ed in data 4 ottobre 2002 è stato selezionato il progetto vincitore presentato dal raggruppamento di imprese costituito da Foster & Partners, per l'architettura, e da Ove Arup & Partners, per l'ingegneria. È attualmente in corso lo sviluppo della relativa progettazione definitiva.

Nodo di Roma

È in corso la realizzazione di tutte le opere civili previste dalla prima fase del progetto; l'esecuzione dei lavori relativi alle opere civili è stata rallentata da una serie di cause ostative, principalmente problematiche archeologiche, che hanno determinato un ritardo rispetto alle tempistiche previste.

In particolare si segnala, sia per l'importanza scientifica che per l'impatto sui lavori, il ritrovamento, in asse al tracciato ferroviario, di un lungo tratto basolato (160 metri) della via Collatina antica affiancato dall'acquedotto Vergine antico. È stato

avviato un serrato confronto con gli organi ministeriali che ha consentito la delocalizzazione dell'intero tracciato stradale, mediante una metodologia innovativa utilizzando la tecnica di stacco per singoli basoli. Le attività di delocalizzazione sono state completate nei primi giorni del mese di febbraio 2003 consentendo così la ripresa dei lavori civili.
Si prevede l'attivazione della linea Roma – Napoli sui binari della FM2 a gennaio 2005 e l'entrata in esercizio sulla nuova linea AV con attivazione delle nuove fermate FM2 a dicembre 2005.

Nodo di Napoli

Sono stati ultimati i lavori relativi agli appalti propedeutici sulla linea di penetrazione urbana Alta Velocità/Alta Capacità, mentre proseguono le attività per il 1° ed il 2° lotto (appalto a committenza RFI) della penetrazione urbana.
A seguito della sottoscrizione dell'accordo procedimentale nel marzo 2001, con il Ministero dei Trasporti, la Regione Campania, il Comune di Napoli, FS e la Circumvesuviana sono stati stralciati dall'appalto del 1° lotto della penetrazione urbana i lavori interessati dalla variante per l'utilizzo del sedime della Circumvesuviana, che verranno affidati con nuova gara.
Per quanto riguarda l'Impianto Dinamico Polifunzionale, ultimati i lavori per il fascio arrivi e partenze, sono in corso le attività relative al completamento delle opere civili.
I lavori relativi al 2° lotto della penetrazione urbana ed all'impianto dinamico polifunzionale sono stati rallentati a causa del ritrovamento di materiali oleosi, che hanno comportato la sospensione dei lavori e l'esecuzione delle attività necessarie alla bonifica dei siti inquinati.
Per quanto riguarda la stazione di Napoli Afragola, RFI e TAV hanno definito un nuovo *layout* funzionale, condiviso dagli Enti locali nell'accordo sottoscritto con RFI, Ministero delle Infrastrutture, Regione Campania, Provincia di Napoli e Comune di Afragola. Il bando di concorso internazionale di progettazione è stato pubblicato in data 3 febbraio 2003 ed è prevista la consegna dei dossier di candidatura per la preselezione entro il 20 marzo 2003.

Linea Milano – Verona – Padova e Milano – Genova (3° Valico dei Giovi)

Milano – Verona

Sono proseguite le attività relative alla definizione del progetto preliminare; in particolare, nel corso del 2002, sono state effettuate verifiche tecniche sul tracciato ferroviario nel tratto Treviglio-Brescia, in affiancamento al nuovo raccordo autostradale diretto Milano-Bergamo-Brescia e con il tracciato della nuova SP19 (autostrade centro padane), nonché la verifica delle interferenze con l'esistente autostrada A4 Brescia-Padova.
In data 19 dicembre 2002 si è chiusa la conferenza di servizi in fase istruttoria.
Nei primi giorni del mese di marzo 2003 il progetto preliminare, con relativo studio di impatto ambientale, è stato trasmesso al Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture al fine dell'attivazione dell'iter autorizzativo prefigurato dalla legge Obiettivo.

Verona – Padova

Proseguono le attività volte alla soluzione delle principali problematiche presenti per la definizione del progetto preliminare in vista dell'iter autorizzativo prefigurato dalla legge Obiettivo.
Sono in corso le attività relative alle verifiche tecniche del tracciato ferroviario nel tratto di attraversamento del territorio di Vicenza, nonché la verifica delle interferenze con l'esistente autostrada A4 Brescia-Padova.

RFI SpA

Milano – Genova

Sono proseguite le attività relative alla definizione del progetto preliminare; in particolare nel corso del 2002 è stato completato il progetto preliminare del terzo valico e sono state svolte le riunioni di confronto con le regioni Liguria e Piemonte, con le Province e con i Comuni ed in data 30 settembre 2002 si è chiusa la conferenza di servizi.

Nei primi giorni del mese di marzo 2003 il progetto preliminare, con relativo studio di impatto ambientale, è stato trasmesso al Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture al fine dell'attivazione dell'iter autorizzativo prefigurato dalla legge Obiettivo.

S.EL.F. Srl (controllata)

La Società, che è stata costituita in data 7 aprile 2000 con capitale sociale di 50.000 euro interamente sottoscritto da FS SpA, ha come scopo sociale l'attività di trasporto e trasmissione di energia elettrica sulla rete di proprietà FS, nonché la valorizzazione della rete medesima.

In base al d.lgs. 16 marzo 1999, n. 79, la Società – per diventare operativa – dovrà ricevere da parte di RFI il conferimento degli elettrodotti ferroviari entrati a far parte della rete di trasmissione nazionale. Pertanto l'attività della Società è ad oggi limitata alle normali spese di gestione.

Al fine di renderla completamente operativa, è stata avanzata istanza al Presidente del Tribunale Civile di Roma per la nomina di un esperto estimatore del ramo d'azienda RFI denominato "rete di trasmissione elettrica d'interesse nazionale", per poi procedere allo scorporo ed all'acquisizione da parte della Società S.EL.F.. Tale nomina è stata disposta dal Presidente del Tribunale il 30 luglio 2002.

Al momento, sono in corso le procedure di definizione del patrimonio che dovrà essere acquisito dalla Società.

Nel corso dell'esercizio 2002 non sono stati intrattenuti rapporti significativi con la controllante RFI né con altre società del gruppo Ferrovie dello Stato.

LTF sas (partecipata)

La Società, di diritto francese, costituita allo scopo di promuovere la progettazione, gli studi, le ricognizioni ed i lavori preliminari del tratto internazionale della nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino, ha chiuso al 31.12.2002 il primo esercizio (relativo al periodo 3 ottobre 2001 – 31 dicembre 2002).

ITALCERTIFER ScpA (partecipata)

La Società Consortile per Azioni "Istituto Italiano di Ricerca e Certificazione Ferroviaria" (in breve ItalCertiFer) è stata costituita in data 11 aprile 2001 con la partecipazione paritaria al 33,33% di RFI e di Trenitalia SpA, mentre per la quota restante sono ugualmente soci il Politecnico di Milano e le Università di Pisa, Firenze e Napoli.

L'attività della Società è prevalentemente rivolta alla promozione della ricerca e dello sviluppo tecnologico del sistema ferroviario, alla realizzazione di prove e di sperimentazioni per la certificazione di componenti e sistemi ferroviari nonché al coordinamento dei laboratori dei soci allo scopo di svilupparli e promuoverli come centri sperimentali.

Nel corso del 2002 sono state avviate 17 commesse, di cui 10 portate a termine nel corso dello stesso anno.

È stato, in particolare, condotto uno studio per analizzare alcune configurazioni di armamento per l'attraversamento del ponte sullo Stretto di Messina al fine di confrontarne le caratteristiche prima della scelta progettuale definitiva. Molteplici sono state le commesse per realizzare prove di tipo per la misura delle compo-

nenti armoniche di un convertitore statico per verifica della conformità alla *fiche* UIC 550.

Tra le commesse ancora in corso, invece, particolare interesse rivestono un progetto di ricerca, commissionato da Trenitalia SpA, tendente ad accertare l'effetto del vento trasversale su alcune configurazioni di treno mediante la sperimentazione in galleria del vento ed uno studio per la verifica del coefficiente di attrito e dell'usura di una serie di nove tipi di striscianti a contatto con il filo di alimentazione, verifica realizzata mediante un'apparecchiatura sperimentale ideata dal Politecnico di Milano.

ITALFERR

Italferr SpA è la società d'ingegneria del gruppo FS.

Nel corso del 2002 sono stati perfezionati da RFI incarichi per 75,7 milioni di euro, su un totale complessivo di 86,1 milioni di euro.

(importi in milioni di euro)

Cliente		Tipologia Prestazione		Totale
		Progettazione	Direzione lavori	
RFI	Nodi	13,4	13,5	26,9
	Itinerari e Tecnologie	25,0	23,8	48,8
TAV	Nodi	2,1	0	2,1
	Tratte	8,3	0	8,3
Totale		**48,8**	**36,3**	**86,1**

Nel corso del 2002 sono inoltre state avviate contrattualizzazioni di ulteriori incarichi a committenza RFI (per 79,3 milioni di euro) e TAV per un importo complessivo di 111,2 milioni di euro, che verranno definite nel primo semestre 2003. Degli incarichi commissionati da RFI, 49 milioni di euro sono inerenti la redazione delle progettazioni preliminari delle opere previste nel piano delle infrastrutture strategiche di cui alla legge n. 443 "legge Obiettivo" del 21 dicembre 2001.

Nella tabella che segue vengono riportati gli importi delle contrattualizzazioni, tra Italferr sia con RFI che con TAV, già avviate alla data del 31.12.2002 e che verranno perfezionate nel corso dell'anno 2003.

(importi in milioni di euro)

Cliente		Contrattualizzazioni avviate al 31.12.2002
RFI	Nodi	58,8
di cui legge Obiettivo		49,0
Itinerari e Tecnologie		20,5
TAV	Nodi	6,6
	Tratte	25,3
Totale		**111,2**

RFI SpA

METROPOLIS SpA

È la Società per la gestione e la valorizzazione del patrimonio immobiliare ferroviario, non strumentale, controllata al 100% da Ferrovie dello Stato SpA.

Oltre alla gestione delle locazioni e delle dismissioni dei beni, dal 1999 la Società ha avuto mandato da RFI a svolgere il ruolo di *"global service provider"*, per seguire l'intero ciclo attivo e passivo dei beni costituenti il patrimonio.

Inoltre Metropolis svolge per RFI le seguenti attività:

- servizi informatici e telematici;
- servizi amministrativi;
- amministrazione del personale;
- servizi della ristorazione;
- *facility* e *building management*;
- servizi per/di comunicazione;
- servizi di formazione;
- servizi per gli acquisti;
- servizi di formazione di informatica di base;
- servizi di finanziamenti alla formazione.

GRANDI STAZIONI SpA

La Società ha lo scopo, in qualità di soggetto unico, di gestire integralmente i complessi immobiliari delle stazioni, caratterizzate da elevati flussi di passeggeri e notevoli superfici disponibili.

Il contratto per l'affidamento dei complessi di stazione prevede la gestione unitaria e la riqualificazione funzionale dei complessi immobiliari delle principali stazioni, a fronte di un corrispettivo pari al 40% dei ricavi percepiti dallo sfruttamento dei complessi immobiliari, con un minimo garantito non inferiore al maggiore fra 17 miliardi e l'80% del corrispettivo maturato a favore di RFI nell'esercizio precedente. Rientra tra gli oneri contrattuali di Grandi Stazioni SpA gestire le attività di manutenzione ordinaria e dei servizi non connessi alla circolazione dei treni nonché predisporre, finanziare ed attuare un programma di interventi di riqualificazione funzionale.

Rientra, invece, nelle prestazioni di RFI il pagamento di un corrispettivo per le aree occupate ai fini istituzionali e non liberate nei termini previsti dal contratto e il finanziamento di un programma di interventi di manutenzione straordinaria e messa a norma.

La durata di tale contratto è di 40 anni.

Nell'ambito della gestione delle attività pubblicitarie, di cui Grandi Stazioni SpA detiene l'esclusiva in virtù della convenzione FS / Smafer (oggi Viacom Express), il fatturato della Società deriva da:

- la quota di minimo garantito;
- la quota calcolata in percentuale sul fatturato totale, al netto del minimo garantito;
- la quota calcolata in percentuale del 12% relativa agli impianti di proprietà;
- la quota calcolata in percentuale del 20% relativa alle attività promosse direttamente da Grandi Stazioni SpA.

Nel piano degli interventi, Grandi Stazioni ha unificato gli interventi di ristrutturazione ed adeguamento funzionale delle stazioni con quelli di riqualificazione delle aree al contorno delle stesse a seguito dell'inserimento di tali opere nella legge 443/2001 (legge Obiettivo) all'interno del programma Sistemi Urbani – Infrastrutture complementari alle stazioni per un importo di 289 milioni di euro.

Tale unificazione del programma degli interventi ha consentito l'utilizzo delle procedure previste nel decreto delegato applicativo della stessa legge 443/2001.

CENTOSTAZIONI SpA

La società Centostazioni, controllata al 100% da Ferrovie dello Stato SpA è stata costituita in data 8 febbraio 2001 allo scopo di realizzare il progetto di riqualificazione, di valorizzazione e di gestione integrata dell'intero *network* delle stazioni.

Il suo mercato di riferimento è rappresentato dai servizi al passeggero, che comprendono tutte le attività di *facility management* (gestione del patrimonio immobiliare, delle attività commerciali, dei servizi).

Centostazioni gestisce un patrimonio immobiliare di oltre 500.000 metri quadrati complessivi, in cui operatori di settore svolgono attività commerciali di vario tipo ed attività di servizi a supporto degli utenti del trasporto ferroviario. Nei complessi di stazione sono quindi presenti locali ad uso commerciale, uffici, magazzini per società del gruppo Ferrovie dello Stato.

In particolare, Centostazioni opera come gestore di superfici immobiliari nel mercato del *"travel retail"*, vale a dire del settore destinato alle attività commerciali e di servizio volte a soddisfare le esigenze dei viaggiatori.

Nel corso del 2002 si è conclusa la procedura di parziale privatizzazione della società Medie Stazioni, con cambio di ragione sociale in "Cento Stazioni SpA". Si è così completato un processo che si è sostanziato nelle seguenti tappe:

- in data 8 febbraio 2001 Ferrovie dello Stato – Società di servizi e trasporti per azioni ha costituito la Società Medie Stazioni srl;
- in data 7 giugno 2001 la stessa ha cambiato ragione sociale in "Medie stazioni SpA";
- in data 27 giugno 2001 è stato stipulato il contratto tra Ferrovie dello Stato – Società di trasporti e servizi per azioni e Medie Stazioni SpA per l'utilizzazione e la riqualificazione dei complessi immobiliari delle 103 medie stazioni italiane, la cui operatività, con modello di gestione analogo a quello previsto per la società Grandi Stazioni SpA, è subordinata alla stipula del contratto di cessione di ramo d'azienda tra Metropolis e Medie Stazioni ed alla positiva conclusione della procedura di parziale privatizzazione di Medie Stazioni;
- in data 10 ottobre 2001 è stato stipulato il contratto di cessione del ramo d'azienda tra Metropolis e Medie Stazioni con effetto dal 1° novembre 2001;
- in data 30 gennaio 2002 sono stati sottoscritti il patto parasociale ed il contratto di acquisizione (pari al 40,00012% del capitale sociale Medie Stazioni) tra Ferrovie dello Stato ed "Archimede 1", la cui efficacia era subordinata all'autorità Antitrust;
- in data 16 aprile 2002 è stata emanata dall'autorità Antitrust la comunicazione n. 17908/02 con la quale si approvava l'operazione;
- in data 1° maggio 2002 è stata data operatività al modello di gestione analogo a quello che presiede al rapporto con Grandi Stazioni.

TRENITALIA SpA

Trenitalia SpA, operativa dal 1° giugno 2000, è la società di trasporto del gruppo delle Ferrovie dello Stato. La sua missione è quella di assicurare, in ambito nazionale ed europeo, il soddisfacimento dei bisogni di mobilità dei viaggiatori sia di media e lunga percorrenza che a carattere metropolitano e regionale, e il soddisfacimento dei bisogni di mobilità delle merci.

La Società è articolata in tre Divisioni: Passeggeri, Trasporto Regionale e Cargo, responsabili del trasporto delle persone e delle merci, ed un'unità tecnologica (Unità

RFI SpA

Tecnologica Materiale Rotabile), competente a presidiare i processi si acquisizione/manutenzione del materiale rotabile.

La missione della Divisione Passeggeri è quella di assicurare la progettazione, lo sviluppo, la produzione, la manutenzione, la gestione e la vendita del servizio del trasporto passeggeri di media e lunga percorrenza. La divisione si articola a sua volta in tre settori di *business*: Eurostar, Intercity e Notte.

La missione della Divisione Trasporto Regionale è quella di assicurare la progettazione, lo sviluppo, la produzione, la gestione e la vendita del servizio di trasporto regionale e metropolitano su ferro e le sue integrazioni con quello su gomma, nonché la manutenzione dei veicoli adibiti al servizio. Le principali aree di intervento della divisione, articolata in 19 direzioni regionali e 2 provinciali, sono il rinnovo del parco, il completamento del programma di acquisto dei treni ad alta frequentazione e delle locomotive leggere, la manutenzione ciclica del materiale in circolazione, gli investimenti in nuove tecnologie per migliorare la sicurezza e la qualità del servizio.

La missione della Divisione Cargo è quella di assicurare la progettazione, lo sviluppo, la produzione, la gestione e la vendita di servizi di trasporto e logistica per le merci, nonché la manutenzione dei veicoli adibiti al servizio. Questa divisione è articolata a sua volta in tre Divisioni: Mercati, Operativa e Tecnica.

Infine la missione dell'Unità Tecnologie Materiale Rotabile è quella di perseguire l'equilibrio di gestione con un rapporto qualità/prezzo confrontabile con i mercati di riferimento, nell'erogazione dei servizi specializzati per le Divisioni di Trasporto e per i terzi.

Per quanto attiene i rapporti commerciali tra Trenitalia e RFI, dal lato delle prestazioni attive di RFI, particolare importanza rivestono:

- l'accesso alla rete ferroviaria (pedaggio);
- i servizi di traghettamento ferroviario;
- il consumo di energia elettrica;
- i servizi di manovra;
- i servizi appaltati di pulizia;
- le prestazioni sanitarie;
- le locazioni immobili strumentali;
- le prestazioni dell'Istituto Sperimentale;
- le locazioni immobili non strumentali.

La prestazione più importante per RFI è indubbiamente rappresentata dal pedaggio. Nell'esercizio 2002 i ricavi intersocietari derivanti da introiti su pedaggio verso Trenitalia hanno rappresentato la voce più significativa del conto economico con un'incidenza percentuale rispetto ai terzi 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.

A sua volta Trenitalia fornisce a RFI servizi relativamente a:

- trasporto di servizio;
- noleggio carri;
- acquisto materiale rotabile;
- servizi di manutenzione di materiale rotabile

Ulteriori prestazioni, sia attive che passive tra RFI e Trenitalia riferite al 2002, scatu-

riscono dall'esistenza di rapporto contrattuali, stipulati dalle stesse con terzi o società del gruppo delle Ferrovie dello Stato (ad esempio contratti attivi di sfruttamento di spazi pubblicitari, passivi di servizi informatici, di assicurazioni, di locazioni di aree di stazione relativamente alle stazioni affidate in gestione a Grandi Stazioni SpA ecc.), in base ai quali RFI addebita o accredita a Trenitalia la quota parte dei costi o dei ricavi secondo criteri proporzionali ai benefici o oneri rivenienti a questa società.

Rapporti con Trenitalia SpA

(valori in migliaia di euro)

Stato Patrimoniale	Attivo	Passivo
Lic e acconti		
Immobilizzazioni in corso Gruppo	3.834	
Crediti		
Crediti verso consociate		
Crediti commerciali	141.925	
Debiti		
Debiti verso consociate		
Debiti commerciali		61.848
Conto economico		
Valore della produzione		
Totale	738.128	
Proventi finanziari		
altri proventi finanziari	2.553	
Proventi straordinari	465	
Costi della produzione		
Totale		45.559
Oneri straordinari		870

FERROVIE DELLO STATO SpA *(controllante)*

La società Capogruppo svolge un ruolo di Holding industriale, unitariamente garante verso l'azionista del risanamento del Gruppo e orientata alla generazione di valore e all'incremento della competitività complessiva del sistema, nel rispetto del quadro normativo vigente.

I rapporti intercorrenti tra RFI e la Controllante riguardano principalmente la gestione accentrata della finanza e alcune prestazioni tipiche quali l'utilizzo del marchio e la tesoreria comune – attuata tramite il c/c intersocietario – svolti per conto delle società del Gruppo.

Nel corso del 2002 i ricavi verso la Controllante sono stati pari a 30.326.154 di euro, di cui 10.861.707 di euro di natura commerciale (per prestazioni sanitarie, sperimentazioni, locazioni ecc.) ed 19.464.447 di euro per interessi attivi maturati sul c/c intersocietario.

RFI SpA

I crediti al 31 dicembre 2002 ammontano a 539.274.849 di eruo di cui 52.194.338 di euro esigibili oltre l'esercizio successivo.
I costi verso la controllante relativi a prestazioni comuni di corporate, canoni per utilizzo marchio e altre prestazioni di servizi, nel corso 2002 sono stati pari a 83.501.463 di euro. Di questi 82.538.169 di euro hanno natura commerciale e 963.294 di euro sono relativi ad interessi passivi maturati sul conto corrente intersocietario.
I debiti al 31 dicembre 2002 ammontano a 72.663.976 di euro, di cui 39.242.965 di euro esigibili oltre l'esercizio successivo.

Rapporti con Ferrovie dello Stato SpA

(valori in migliaia di euro)

Stato Patrimoniale	Attivo	Passivo
Crediti		
Crediti verso controllante		
Crediti commerciali	539.276	
Debiti		
Debiti verso controllante		72.664
Conto economico		
Valore della produzione		
Totale	10.862	
Proventi finanziari		
altri proventi finanziari	19.464	
Costi della produzione		83.471
Oneri finanziari		
Interessi ed altri oneri finanziari		970
Oneri straordinari		23

Parti correlate
Con riferimento ai rapporti con gli amministratori, si ricordano quelli di natura commerciale tra la Società ed il Presidente, Prof. Giorgio Bernini, posti in essere nell'ambito della normale attività di gestione e regolati a condizioni di mercato.

Azioni proprie
Si informa che la società RFI SpA, alla data del 31.12.02, non detiene azioni proprie ne direttamente ne tramite società fiduciaria o interposta persona.

Proposte del Consiglio d'Amministrazione
Signori Azionisti, il bilancio d'esercizio per l'anno 2002 si è chiuso con un utile di 2.010 migliaia di euro, che si propone di destinare per il 5% a riserva legale e per il residuo importo ad utili da riportare a nuovo.
Per quanto riguarda la perdita riportata a nuovo, si propone all'Assemblea di assorbirla in contropartita della riserva da valutazione patrimoniale definitiva.

Il Presidente del Consiglio di Amministrazione

Stato patrimoniale e conto economico relativi all'esercizio chiuso il 31 dicembre 2002

STATO PATRIMONIALE ATTIVO

(valori in euro)

	31.12.2002	31.12.2001	Differenze
A) Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	**0**	**0**	**0**
B) Immobilizzazioni			
I. Immateriali	**454.530.115**	**539.064.175**	**(84.534.060)**
1. Costi di impianto ed ampliamento	0	0	0
2. Costi di ricerca, sviluppo e pubblicita	16.172.860	1.272.088	14.900.772
3. Diritti di brevetto industriale e diritti di utilizzazione di opere di ingegno	0	0	0
4. Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	10.237.937	5.243.059	4.994.878
5. Avviamento	0	0	0
6. Immobilizzazioni in corso ed acconti	368.135.470	289.750.072	78.385.398
7. Altre 59.983.848	242.798.956	(182.815.108)	
II. Materiali	**52.881.261.567**	**34.920.750.830**	**17.960.510.737**
1. Terreni, fabbricati ed infrastruttura ferroviaria e portuale	47.857.849.108	29.573.014.587	18.284.834.521
2. Materiale rotabile, navi traghetto impianti e macchinario	291.401.075	280.705.018	10.696.057
3. Attrezzature industriali e commerciali	124.396.343	128.208.021	(3.811.678)
4. Altri beni	42.492.733	23.165.448	19.327.285
5. Immobilizzazioni in corso ed acconti	4.565.122.308	4.915.657.756	(350.535.448)
III. Finanziarie	**5.458.441.974**	**4.323.062.611**	**1.135.379.363**
1. Partecipazioni in:	5.248.102.614	216.626.717	5.031.475.897
a) Imprese controllate	5.236.724.016	206.636.378	5.030.087.638
b) Imprese collegate	660.000	660.000	0
c) Imprese controllanti	0	0	0
d) Altre imprese	10.718.598	9.330.339	1.388.259
2. Crediti	210.339.360	4.106.435.894	(3.896.096.534)
a) Verso imprese controllate	195.450.284	4.089.745.306	(3.894.295.022)
Esigibili entro l'esercizio successivo	0	0	0
Esigibili oltre l'esercizio successivo	195.450.284	4.089.745.306	(3.894.295.022)
b) Verso imprese collegate	4.200.000	0	4.200.000
Esigibili entro l'esercizio successivo	4.200.000	0	4.200.000
Esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
c) Verso imprese controllanti	0	0	0
Esigibili entro l'esercizio successivo	0	0	0
Esigibili oltre l'esercizio successivo	0	0	0
d) Verso altri	10.689.076	16.690.588	(6.001.512)
Esigibili entro l'esercizio successivo	2.131.987	2.120.771	11.216
Esigibili oltre l'esercizio successivo	8.557.089	14.569.817	(6.012.728)
3. Altri titoli	0	0	0
4. Azioni proprie	0	0	0
5. Impieghi del fondo pensioni (art.210 e segg. DPR 20/12/1973, n. 1092)	0	0	0
Totale B) Immobilizzazioni	**58.794.233.656**	**39.782.877.616**	**19.011.356.040**