

- per il costo del lavoro, si registra un incremento di euro 32.307 mila per l'effetto combinato dei seguenti fattori:
 - una riduzione della consistenza media pari a 4.995 di addetti/quadri;
 - una riduzione del costo medio unitario per addetto/quadri;
 - un incremento relativo agli oneri derivanti dal rinnovo contrattuale, come già descritto nel capitolo 3;
- per gli altri costi si registra un decremento netto di euro 2.273 mila, così ripartito:
 - una riduzione di euro 31.915 mila per l'acquisto di materie prime, sussidiarie, di consumo e merci;
 - un incremento di euro 21.921 mila per l'acquisto di servizi;
 - un incremento di euro 3.190 mila per godimento beni di terzi;
 - un incremento di euro 4.617 mila per la variazione delle rimanenze;
 - la variazione residua per oneri diversi di gestione al netto delle sopravvenienze passive della gestione caratteristica.

8. LA SITUAZIONE PATRIMONIALE E FINANZIARIA

LO STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO

	31.12.2003	31.12.2002	Differenza
(Importi in migliaia di euro)			
ATTIVITÀ			
Capitale Circolante Netto Gestionale	(477.600)	(409.966)	(67.634)
Altre attività nette	1.203.918	882.416	321.502
<i>Capitale circolante</i>	<i>726.318</i>	<i>472.450</i>	<i>253.868</i>
Immobilizzazioni tecniche	50.715.186	53.335.792	(2.620.606)
Partecipazioni	5.258.711	5.248.103	10.608
Fondi ristrutturazione e rettifica cespiti	(25.284.079)	(28.130.768)	2.846.689
<i>Capitale immobilizzato netto</i>	<i>30.689.818</i>	<i>30.453.127</i>	<i>236.691</i>
TFR	(1.182.140)	(1.173.217)	(8.923)
Altri fondi	(5.483.576)	(6.646.034)	1.162.458
<i>Totale fondi</i>	<i>(6.665.716)</i>	<i>(7.819.251)</i>	<i>1.153.535</i>
Totale Capitale investito netto	24.750.420	23.106.326	1.644.094
COPERTURE			
Posizione finanziaria netta a breve	(2.895.831)	(1.332.209)	(1.563.622)
Posizione finanziaria netta a medio/lungo	(782)	(144.194)	143.412
<i>Posizione finanziaria netta</i>	<i>(2.896.613)</i>	<i>(1.476.403)</i>	<i>(1.420.210)</i>
<i>Mezzi propri</i>	<i>27.647.033</i>	<i>24.582.729</i>	<i>3.064.304</i>
Totale coperture	24.750.420	23.106.326	1.644.094

Dall'analisi dello stato patrimoniale riclassificato si rileva che il fenomeno di particolare rilevanza è rappresentato dalla significativa movimentazione del capitale investito netto, risultante principalmente da:

- riduzione dei fondi del passivo;
- riduzione delle immobilizzazioni materiali, a seguito della scissione di Ferrovie Real Estate;

- riduzione delle rimanenze di magazzino a seguito delle azioni di razionalizzazione della gestione degli acquisti e delle scorte, nonché a seguito di radiazione e svalutazione dei materiali obsoleti;
- riduzione dei crediti (al netto del C/C intersocietario ricompreso nelle coperture finanziarie) a seguito dell'applicazione dell'accordo modificativo al contratto Basicel ed alla regolarizzazione di numerose poste relative ai crediti verso altri, con particolare riferimento ai rapporti infragruppo con le consociate;
- incremento dei debiti verso fornitori a seguito dell'accresciuta attività nel settore degli investimenti in parte compensato dal decremento dei debiti verso le società del Gruppo e tributari a seguito della determinazione dell'IRAP relativa al 2003.

Le coperture risultano in aumento rispetto all'esercizio precedente principalmente per:

- decremento della consistenza del C/C di tesoreria rappresentante il valore dei versamenti effettuati dal ministero dell'Economia e delle Finanze relativi al Contratto di Programma 2003;
- incremento del C/C intersocietario per versamenti in conto futuri aumenti di capitale sociale e per l'accredito di un miliardo di euro relativo al mutuo OPI contratto in fase di scissione Ferrovie Real Estate;
- riduzione della liquidità a seguito del trasferimento di euro 20.688 mila alla società neocostituita Ferrovie Real Estate.

9. L'INFRASTRUTTURA

EVOLUZIONE DELL'INFRASTRUTTURA

La lunghezza della rete esercitata nel suo complesso al 31 dicembre 2003 è di km. 15.961,2.

La rete elettrificata, sia su semplice che su doppio binario, è di km. 10.936,8 pari al 68,5% del totale.

L'incidenza della linea a doppio binario, sia elettrificata che non, è di km. 6.286,2 pari al 39,4 % del totale.

La rete fondamentale, composta da linee e da nodi, è di km. 6.372,4 pari al 39,9 % del totale.

DISPONIBILITÀ DELL'INFRASTRUTTURA

Ai sensi di quanto previsto nella costruzione degli indicatori di *performance* dell'infrastruttura ferroviaria che valutano la durata delle anomalie 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 relativi all'anno 2003 rispetto all'anno 2002.

INDICATORI DI PERFORMANCE

Linea	Indicatori 2002	Indicatori 2003
A	40,54	29,9
B	50,5	40,52
C	38,56	27,62
D	18,03	17,7

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

In linea con gli orientamenti già delineati nei precedenti esercizi nelle attività connesse alla logistica, RFI, tenendo presenti le evoluzioni del mercato e le necessità di rifornimento di materiali sul territorio, ha adeguato le modalità economiche e gestionali delle forniture ed ha assunto un ruolo propositivo verso il mercato.

La disciplina dei criteri che presiedono all'attività di selezione dei fornitori e dei clienti è in continua evoluzione per adeguarsi tempestivamente agli aggiornamenti introdotti dalla normativa comunitaria, nonché alle strategie aziendali.

Nel corso del 2003, RFI ha gestito un livello complessivo di forniture, per entrate da ordini di materiali armamento e tecnologici, di euro 165 milioni, valore che risulta in diminuzione rispetto all'esercizio 2002 (euro 191 milioni), per effetto di un calo registrato nelle richieste di materiali per l'esecuzione dei lavori. I consumi, infatti, sono stati pari a euro 246 milioni, in flessione rispetto a quelli dell'esercizio precedente (euro 271 milioni).

Il valore delle scorte dei materiali per infrastrutture (armamento e tecnologici) si attesta a euro 141 milioni (a conferma del raggiungimento dell'obiettivo scorte 2003 definito in euro 160 milioni) e in calo rispetto al valore di 183 milioni rilevato alla fine dell'anno precedente.

Tale notevole diminuzione è da ascrivere ad un comportamento "virtuoso" (-22% circa rispetto al 2002) in termini di pronto impiego dei materiali, al rafforzato presidio gestionale sulla somministrazione dei materiali, con la consolidata strategia legata all'invio diretto dei materiali dai fornitori agli utilizzatori, evitando l'attraversamento dei magazzini nazionali, e con l'efficientamento dei piani di produzione delle dipendenti officine nazionali, che ha portato ad un notevole calo delle giacenze presso i citati impianti (-24% circa rispetto all'anno precedente).

Infine, nel corso del 2003 è stata approfondita la tematica relativa ai cessi, già completamente ammortizzati, per i quali viene effettuata un'attività di dismissione parziale, ottenendo il cosiddetto tolto d'opera. Tale attività, finalizzata alla valorizzazione del suddetto materiale ed alla corretta rappresentazione in bilancio dei fenomeni gestionali ad esso connessi, è ancora in fase ricognitiva.

OFFICINE

Nel corso del 2003 è stato completato il processo riorganizzativo con la cessazione delle attività di produzione degli impianti di Foligno e di Falconara; le relative attività produttive sono state trasferite rispettivamente negli impianti di Pontassieve e di Bologna.

10. GLI INVESTIMENTI

GENERALITÀ

Nell'esercizio 2003, gli investimenti infrastrutturali sono stati pari:

- a 2.187 milioni di euro per la rete fondamentale, con un incremento di circa 155 milioni di euro rispetto alla produzione dell'anno precedente (+ 8%);
- a 3.514 milioni di euro per gli investimenti sulla rete AV/AC.

In particolare, per quanto riguarda la rete fondamentale, il volume degli investimenti è stato pari a 997 milioni di euro per i grandi progetti di sviluppo infrastrutturale delle rete (di cui 145 milioni di euro per progetti di sviluppo tecnologico) ed a 1.190 milioni di euro per le attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui circa 170 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico). Nel 2003 è poi proseguito il processo di innovazione con l'introduzione delle tecnologie con le connesse normative e relativi standard, procedure, certificazioni e sperimentazioni.

Anche il mutato assetto organizzativo del sistema ferroviario imposto dal processo di liberalizzazione europeo e l'interoperabilità hanno richiesto attività di certificazione, monitoraggio e controllo delle Imprese Ferroviarie e l'introduzione del Sistema Gestione Sicurezza.

CERTIFICATO SICUREZZA

A tal proposito, nel corso del 2003 sono proseguite le attività istruttorie connesse al rilascio del Certificato di Sicurezza alle Imprese Ferroviarie nonché le attività conseguenti collegate all'analisi della documentazione attestante il mantenimento dei requisiti necessari per il certificato stesso, l'attività di audit ed ispezione al personale ed al materiale rotabile delle Imprese Ferroviarie, l'attività di accreditamento del personale istruttore delle Imprese Ferroviarie, come da seguente tabella:

ATTIVITÀ ISTRUTTORIE CONNESSE AL RILASCIO CERTIFICATO DI SICUREZZA

Impresa Ferroviaria	N. Certificato	Data	Tipologia
Serfer	13	28.4.2003	I rilascio
Hupac	14	6.5.2003	I rilascio
Rail Traction Company	15	6.5.2003	estensione
Ferrovie Emilia Romagna	16	29.5.2003	I rilascio
Del Fungo Giera	17	13.6.2003	estensione
Ferrovie Nord Milano Esercizio	18	20.6.2003	estensione
La Ferroviaria Italiana	19	30.6.2003	I rilascio
Cargo Nord	20	30.7.2003	I rilascio
Ferrovia Adriatico Sangritana	21	1.10.2003	I rilascio
Sistemi Territoriali	22	1.10.2003	I rilascio
Del Fungo Giera	23	1.10.2003	estensione
Ferrovie Nord Milano Esercizio	24	28.10.2003	estensione
Ferrovie Nord Cargo	25	28.10.2003	estensione
Rail Italy	26	28.10.2003	estensione
Strade Ferrate del Mediterraneo	27	28.10.2003	I rilascio
Swiss Rail Cargo Italy	28	20.11.2003	I rilascio
Metronapoli	29	2.12.2003	estensione

Si sono inoltre svolte attività inerenti l'omologazione e la messa in servizio dei rotabili sull'infrastruttura ferroviaria, la circolabilità e la riclassificazione delle linee.

INTERVENTI TECNOLOGICI

I principali interventi tecnologici dell'anno sono i seguenti:

• Sistema Comando Controllo

È il sistema gestionale/organizzativo a forte innovazione tecnologica, che da un posto centrale consente la gestione e la supervisione della circolazione di linee/bacini.

Nell'ambito dello sviluppo dei progetti di investimento relativi a tale sistema (SCC) sono stati attivati km 524 di tratta.

• Sistema Controllo Marcia Treno

L'evento più significativo dell'anno è rappresentato dall'attivazione all'esercizio del Sistema Controllo Marcia Treno passato dalla fase prototipale a quella realizzativa sui primi 1000 km di linee, su cui possono già circolare in modalità SCMT i treni attrezzati di Trenitalia.

Tale sistema consente di proteggere in ogni istante la marcia del treno, attivando eventualmente la frenatura di emergenza, rispetto sia al superamento della velocità massima consentita sia al superamento indebito dei segnali a via impedita.

Si evidenzia l'importanza dei due risultati positivi sul sistema ferroviario sia in termini di sicurezza della circolazione, sia di riduzione dei co-

sti complessivi (abbattimento contributo statale da Contratto di Programma K2).

• **Telecomunicazioni**

Sono state ultimate le attività di completamento secondo i nuovi standard tecnici di RFI, degli impianti di radiocopertura delle gallerie sulla direttrice Bologna-Napoli e si sono conclusi i lavori di realizzazione e verifica tecnica relativi agli impianti di radio copertura delle gallerie sulle tratte con Sistema di Comando Controllo.

Sono state, inoltre, concluse le attività negoziali relative all'appalto per la realizzazione della fornitura e posa di fibre ottiche lungo 1.100 Km. di rete ferroviaria.

È stata avviata la procedura negoziale per l'affidamento dell'appalto degli impianti di radiocopertura GSM-R nelle gallerie, ed è stato completato l'iter relativo ai pagamenti con il ministero della Difesa per la liberalizzazione delle frequenze.

Sono state realizzate le opere civili d'adeguamento degli edifici per gli impianti MSC (*Mobile Switching Centre*)/BSC (*Base Station Subsystem*) di Roma, Napoli e Bologna; e sono in fase di completamento i lavori per l'installazione dei siti BSC di Firenze, Verona, Trieste e Mestre.

Sono stati completati lavori di installazione dei nodi di comunicazione di rete radio mobile di Milano, Roma e Napoli con relative sperimentazioni ed attivazione delle funzionalità di "Interconnessione" e di "roaming" della rete GSM-R con la telefonia fissa e rete radiomobile pubblica, inoltre sono stati realizzati i lavori per la radiocopertura della galleria del Frejus.

Sono state presentate ai comuni gran parte delle richieste d'autorizzazione per la realizzazione dei siti radio, relativamente alla fase 1 del progetto che prevede la realizzazione di circa 400 siti e sviluppata la progettazione costruttiva dei siti medesimi. Esistono elementi di criticità sulle approvazioni da parte dei comuni e permangono carenze di copertura radio da parte dell'attuale operatore pubblico fornitore del servizio di telefonia mobile.

• **Tecnologie integrate AV**

È proseguito l'impegno per le attività connesse con la realizzazione della rete AV/AC (Alta Velocità/Alta Capacità), con la definizione in particolare del piano delle attivazioni a partire dalla Roma-Napoli, tenendo conto delle esigenze di certificazione europea dei componenti e dei sottosistemi e delle direttive sull'interoperabilità della rete transeuropea ad alta velocità.

È stata data tensione alla linea di contatto e sono iniziate le corse prova dei primi treni elettrici sulla sottotratta completata, compresa tra il km 25 e 105, allo scopo di testare la funzionalità dei vari sottosistemi ferroviari e la loro integrazione, con particolare riguardo al nuovo sistema di comando-controllo del traffico ferroviario (ERTMS).

Sono stati definiti gli standard dei provvedimenti da attuare sulle nuove linee ad alta velocità e sulla rete storica, per assicurare la compatibilità elettromagnetica tra i due sistemi e, elemento non trascurabile, è

stata redatta la prima stesura del Regolamento Segnali e Circolazione AV (Alta Velocità).

Con l'attrezzaggio dei binari delle interconnessioni e degli imbocchi e con l'adeguamento mirato degli impianti di terra delle linee interferite e del sistema di bordo di ripetizione segnali, il problema della compatibilità elettromagnetica tra le nuove linee ad alta velocità e la rete storica può dirsi definitivamente risolto, a vantaggio dello sviluppo del traffico ferroviario.

ENERGIA

È stata presidiata l'attività di gestione del contratto per la fornitura di energia elettrica per trazione (4,5 mld kw) che ha comportato costi per circa euro 76,5 milioni.

Sono stati espletati con Enel Distribuzione SpA i rapporti tecnico/economici relativi all'allacciamento in A.T. (Alta Tensione) di n. 25 SSE (Sottostazione elettrica) e sono state stipulate le convenzioni per n. 5 SSE: Tommaso Natale, Aversa, Pozzuoli, Treviglio, Pistoia.

È stata esperita la gestione relativa a convenzioni attive con il Gestore della Rete di Trasmissione Nazionale SpA - GRTN e con società del Gruppo Enel per l'uso e cospo di elettrodotti, alimentazione di ferrovie concesse e allacciamento di terzi su elettrodotti ferroviari.

Di concerto con i partner dei consorzi internazionali è stato elaborato il progetto di massima per il potenziamento di linea, in funzione dell'import energetico dalla Slovenia e dall'Austria, e delle SSE interessate, strutturato in n. 3 sottoprogetti relativi alle *merchant lines*: Divaccia - Redipuglia - Udine Ovest, Divaccia - Redipuglia - Planais, Hoenthurm - Udine - Udine N.E.

Tali sottoprogetti sono stati consegnati al Gestore della Rete di Trasmissione Nazionale per la approvazione di competenza e l'avvio della fase esecutiva.

IL NETWORK GRANDI STAZIONI

Per quanto riguarda gli investimenti si è provveduto a realizzare una forte accelerazione degli interventi; sono stati approvati i 12 progetti delle Grandi Stazioni e le relative proposte di spesa; le procedure negoziali verranno completate nel primo trimestre 2004 per la successiva apertura cantieri che avverrà nel 2° semestre 2004.

IL NETWORK CENTOSTAZIONI

Un forte impulso è stato dato alle progettazioni; nel corso dell'anno sono stati approvati 21 progetti di investimento di cui 15 a livello esecutivo. Nel corso dell'anno sono state bandite gare per 15 stazioni di cui 12 già aggiudicate e per 9 di queste sono già stati stipulati i relativi contratti.

LE STAZIONI AV/AC

Le nuove stazioni AV/AC in fase di progettazione-affidamento sono Roma Tiburtina, Torino Porta Susa, Firenze AV e Napoli Afragola.

Roma Tiburtina - Nel corso del 2003 è stato elaborato il progetto definitivo approvato in Conferenza dei Servizi; è in atto la progettazione esecutiva e nel giugno 2004 sarà indetta la gara per l'affidamento dei lavori il cui completamento è previsto nel 2005.

Torino Porta Susa - La progettazione esecutiva è stata completata nel 2003, nel primo semestre 2004 sarà indetta la gara per l'affidamento dei lavori il cui completamento è previsto nel 2009.

Firenze AV - Nel corso del 2003 è stato completato il progetto definitivo, nel mese di dicembre è stato approvato in Conferenza dei Servizi; il completamento dei lavori è previsto per il 2009.

Napoli Afragola - È stata affidata la progettazione definitiva che sarà redatta nel corso del 2004; il completamento dell'opera è previsto per il 2008.

11. ATTIVITÀ DI RICERCA E SVILUPPO**ISTITUTO SPERIMENTALE**

Sono proseguite le attività proprie dell'Istituto quali certificazione, sperimentazione, consulenza e normazione per la caratterizzazione dei materiali e delle infrastrutture, dandosi avvio, nel contempo, al trasferimento della sede, tuttora in corso e che ha comportato un impegno sia finanziario sia organizzativo per la riallocazione dei sofisticati impianti di prove e sperimentazione e delle risorse.

Indagini e sperimentazione

L'attività di prove e sperimentazioni sui materiali e componenti, attuata attraverso prove in laboratorio e sul campo, ha l'obiettivo di verificare l'idoneità dei materiali all'utilizzo in ambito ferroviario e di analizzare le cause di eventuali anomalie in esercizio.

Oltre alle prove e misure su parti tradizionali dei convogli ferroviari ruote, cerchioni, corde di rame per linee di contatto, isolatori di sezionamento per linee elettriche, si segnalano le sperimentazioni e prove su cuscinetti per scambi AV e su costituenti d'interoperabilità in conformità alle STI (specifiche tecniche di interoperabilità), nonché l'omologazione di componenti strutturali per esercizio ferroviario AV (traverse, traversoni, attacchi, etc.).

SETTORE DIAGNOSTICA

È entrato in esercizio il "Treno Misure Archimede" che effettua il controllo diagnostico completo dell'infrastruttura mediante rilievi automati-

ci alla velocità di 200 km/h a cadenze ravvicinate sulle principali linee della rete RFI.

È stato realizzato l'interfacciamento tra i sistemi di elaborazione dati a bordo dei rotabili della diagnostica mobile ed il sistema informativo della manutenzione IN.RETE 2000 in maniera da consentire la piena visibilità e fruibilità dei dati diagnostici agli operatori della manutenzione a tutti i livelli.

È stata portata a termine la revisione della procedura operativa "Rilievi geometria linea di contatto e relative disposizioni manutentive" per la gestione dei dati di diagnostica mobile linea di contatto attraverso il sistema IN.RETE 2000.

È stata portata a termine la revisione della procedura operativa "Norme d'attuazione della specifica d'istruzione tecnica per la gestione difettosità interne delle rotaie" per la conversione e la gestione dei dati della preesistente banca dati MAIA nel sistema IN.RETE 2000.

È stato attuato un piano di formazione mirata, diretto al personale manutentivo delle DCI (direzioni compartimentali infrastruttura) per l'applicazione delle procedure operative di cui sopra e per l'utilizzo dei relativi dati IN.RETE 2000, applicazione che si configura come una vera rivoluzione nel modo di gestire la manutenzione dell'infrastruttura non più legata ad operazioni cicliche ma pilotata in tempo reale attraverso il sistema informativo dai dati della diagnostica mobile.

È stata elaborata una nuova normativa per la visita linea armamento e sede e TE che recepisce e integra l'attività di diagnostica mobile infrastruttura con le altre modalità di controllo ordinario della linea (visite a piedi e in carrello) graduando le frequenze in funzione dell'entità del traffico e delle velocità massime ammesse sulle diverse linee.

ALTRI PROGETTI RICERCA

Nell'ambito del progetto Sistema Centralizzato Elaborazione Dati Energetici (SCEDE) sono state ultimate le attività di selezione delle ditte da parte della Sottocommissione tecnica appositamente istituita a seguito di "Procedura di Prequalificazione" per le società interessate.

È stato realizzato un prototipo di rotabile per la ricostruzione dell'infrastruttura attrezzato a livello di sicurezza SIL 0 (Safety Integrity Level), in conformità con la norma CENELEC EN 50129, e certificato dalla società TUV - progetto SIRI (Sistema Informatico di Rilevamento Infrastrutture, ex *Eurotransit*).

12. ATTIVITÀ PATRIMONIALE

GENERALITÀ

La citata operazione di scissione, così come prima quella di cartolarizzazione, hanno notevolmente rallentato nell'anno il processo di dismis-

sione del patrimonio non industriale che - a fronte di una previsione di budget pari a euro 100 milioni, di poco inferiore al trend consolidato nell'ultimo quinquennio - ha consuntivato un ammontare pari a circa euro 17 milioni, di cui euro 5 milioni derivanti dal patrimonio alloggiativo. Di contro, è proceduta intensamente l'attività di valorizzazione che ha consentito di portare a sostanziale compimento numerose ed interessanti iniziative - anche di rilevante peso economico, quali Roma (Ostiense e Tiburtina), Torino ("Spine", S. Paolo e Vanchiglia), Prusst-Liguria, Savona (Letimbro e Doria), Trieste-Rozzol ed altre minori - trasferite a Ferrovie Real Estate nell'ambito della citata operazione di scissione.

Per la gestione del patrimonio immobiliare ci si è avvalsi, come negli esercizi precedenti ai sensi dei contratti di mandato operanti (scadenze marzo 2004), della società Ferservizi che ha assicurato una completa gamma di servizi integrati in campo immobiliare.

Nell'esercizio, oltre ad operare nei consueti settori di intervento concernenti la gestione amministrativa, patrimoniale e tecnica nonché nelle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria agli immobili, si è realizzata l'intensa e massiva attività di perimetrazione ed individuazione dei compendi immobiliari, propedeutica ai frazionamenti catastali che hanno portato alla sottoscrizione dell'atto di scissione più volte citato. Inoltre, è stato avviato un organico processo di individuazione puntuale delle utenze e dei contratti di fornitura da trasferire in capo alla beneficiaria ed alle altre società conduttrici dei cespiti, destinando a tale attività strutture e sistemi informatici dedicati. In prima fase, l'attenzione si è concentrata in particolare sulle utenze dedicate. A partire dall'esercizio 2004, sarà avviato una sistematica revisione delle utenze promiscue al fine di assicurare la puntuale assegnazione delle stesse ai singoli utilizzatori, nel caso anche provvedendo alla segmentazione fisica delle stesse.

LE AREE DEMANIALI MARITTIME

Nel 2003 si è iniziata un'attività di superamento della problematica inerente le richieste presentate dalle Autorità Portuali (ex Capitanerie di Porto) - anche a seguito della loro trasformazione in enti pubblici - riguardo la corresponsione (anche con effetti *ex tunc*) di canoni ricognitori per l'occupazione con infrastrutture ferroviarie di aree demaniali site all'interno dei porti, previa sottoscrizione di apposite "Concessioni demaniali".

Sono in proposito in avanzata fase di definizione, in particolare, i rapporti con le Autorità portuali di Reggio Calabria, Venezia Marittima, Messina, Taranto e Napoli. Parte integrante di tali accordi è rappresentata dal fatto che RFI riconosce il diritto alla retrocessione nei confronti delle Autorità portuali di alcuni beni - non più necessari ad attività industriali - insistenti sulle aree portuali, del cui valore viene tenuto conto ai fini della determinazione dei canoni da riconoscere alle suddette Autorità portuali.

I PARCHEGGI

Per Metropark, soggetto destinato in maniera specifica a sviluppare e promuovere la riqualificazione e lo sfruttamento economico di aree destinate a parcheggio, l'esercizio in esame ha rappresentato il primo anno di applicazione operativa dell'accordo quadro stipulato l'11 ottobre 2002 che ha consentito di realizzare ulteriori 12 parcheggi, per un'offerta totale di 71 parcheggi pari ad oltre 10.000 posti auto.

LA PUBBLICITÀ

Si è intensificato il controllo sulla gestione della pubblicità effettuata dalla società Viacom Express al fine di verificarne meglio l'attività.

È proseguita l'attività di rilascio autorizzazioni sulla collocazione di nuovi impianti pubblicitari, ed è stata posta particolare attenzione rispetto alla problematica degli impianti pubblicitari abusivi (sia di Viacom che di terzi).

AFFITTO BENI STRUMENTALI

Per quanto riguarda la locazione degli impianti industriali asserviti da Trenitalia alle attività di manutenzione del materiale rotabile, nel corso dell'esercizio 2003 da parte della Capogruppo – data la controversia in essere sull'applicazione del metodo di determinazione del corrispettivo - si è proceduto all'assegnazione di uno specifico incarico ad un consulente. Il professionista ha concluso la sua attività in data 4 dicembre 2003, rassegnando le sue conclusioni in ordine alle modalità di determinazione del congruo canone d'affitto degli impianti di cui trattasi.

A seguito di tale parere, e degli accordi successivamente intervenuti in ordine ai maggiori canoni pregressi, si darà corso a breve alla stipula dei relativi contratti ed alla regolazione finanziaria dei corrispettivi definiti.

IL CONTRATTO RFI-DLF

In data 8 maggio 2003 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha dato mandato all'Amministratore Delegato di formalizzare i rapporti con il Dopolavoro Ferroviario, mediante stipula di apposito contratto di locazione, per porre fine alla concessione in uso gratuito e mancata messa a reddito dei beni immobili in possesso del DLF e di proprietà di RFI.

Nel nuovo rapporto contrattuale sono stati previsti a carico del Dopolavoro Ferroviario anche gli oneri di manutenzione ordinaria e straordinaria sui cespiti oggetto del contratto e la volturazione delle utenze.

13. NAVIGAZIONE

GENERALITÀ

L'esercizio 2003 è stato caratterizzato dai seguenti fatti significativi:

1. entrata in servizio della nuova unità navale "ENOTRIA", di tipo RO-RO (Roll on - roll off) bidirezionale, costruita dai Cantieri Navali Rosetti di Ravenna, da utilizzarsi per il trasporto del gommato pesante sullo Stretto di Messina;
2. prosecuzione degli interventi di ammodernamento della flotta che portano ad adottare nuovi sistemi di automazione che consentono di classificare le navi in classe IAQ1. Tale classifica consente di aumentare gli standard di sicurezza della flotta e la riduzione dei costi operativi determinata dalla riduzione delle tabelle di armamento;
3. consolidamento del marchio "Bluvia" per il traghettamento sullo Stretto con conseguente campagna pubblicitaria. Sono state in parallelo attuate politiche di marketing e di pricing finalizzate ad accrescere l'interesse del mercato per tale servizio.

Per quanto attiene l'andamento dell'esercizio, si evidenziano nei due paragrafi successivi i fenomeni che hanno caratterizzato le relazioni con le due isole.

SARDEGNA

Il servizio è strutturato con l'utilizzo della sola N/T *Garibaldi* mentre la N/T *Logudoro* continua in posizione di nave di riserva.

Sono state effettuate la pressoché totalità delle corse programmate: i carri traghetti sono stati pari a n. 22.254, con una riduzione del 4,8% rispetto allo scorso anno.

SICILIA

L'andamento del traffico è stato caratterizzato da una flessione del segmento ferroviario e da una crescita di quello gommato. Nel segmento gommato gli ultimi mesi hanno evidenziato un consistente arretramento rispetto al dato dei primi 5 mesi che evidenziava un incremento del 9%.

14. ALTRE INFORMAZIONI

GESTIONE FINANZIARIA

La gestione finanziaria di RFI, come per le altre principali società del Gruppo Ferrovie dello Stato, 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, nonché agli incassi ed ai pagamenti nei confronti di terzi, gestiti con la procedura di "cash pooling", che prevede il riversamento giornaliero dei saldi valuta, positivi e negativi, dai c/c intestati a RFI sui c/c della Capogruppo;
- alla gestione della somma derivante dal prestito stipulato con la Banca OPI Gruppo San Paolo IMI.

Per maggior chiarezza, si riporta in sintesi una tabella riepilogativa dei movimenti intervenuti sul conto corrente intersocietario relativo al primo punto, separatamente per principale controparte.

Movimenti principali esercizio 2003								
(Importi in migliaia di euro)								
	31.12.2003	1.1.2003	Flusso	Trenitalia	Ferservizi	TAV	Altro (*)	OPI
Incassi				935.108	119.474	65.532	445.555	1.000.000
Pagamenti				(81.575)	(91.092)	(591.056)	(4.353.187)	(20.688)
Saldo C/C	2.014.353	302.188	1.712.165	853.533	28.382	(525.524)	(3.907.632)	979.312
								350.258

(*) compreso il personale

Nel riepilogo sono evidenziati:

- gli incassi relativi ad aumenti di capitale sociale, aumenti di liquidità derivanti dall'assunzione del mutuo OPI il cui debito è stato trasferito a Ferrovie Real Estate, alle quote di parte corrente del Contratto di Programma - extra costi di circolazione e condotta (K1 e K2) e navigazione - ed al pedaggio di Trenitalia;
- i pagamenti relativi ad esborsi a fornitori e terzi comprensivi del personale, a versamenti in conto futuri aumenti di capitale, ad interessi intercalari verso TAV ed al trasferimento della quota di liquidità prevista dall'atto di scissione a favore di Ferrovie Real Estate.

Peraltro, nell'anno 2003, su input della Capogruppo, si è realizzato un processo di sostanziale razionalizzazione dei rapporti con il sistema bancario, in particolare per quanto attiene alle modalità di gestione degli incassi.

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 SpA per la parte finalizzata al finanziamento degli investimenti di RFI.

L'ATTIVITÀ DI CONTROLLO SVOLTA DALLA GUARDIA DI FINANZA

Nel corso del terzo trimestre del 2003 da parte del "Comando Nucleo Regionale Polizia Tributaria Lazio – Gruppo Verifiche Speciali" della Guardia di Finanza è stata svolta una verifica generale ai fini dell'IIVA, delle imposte dirette e degli altri tributi, ai sensi e per gli effetti degli artt. 52 e 63 del DPR 26.10.1972, n. 633, dell'art. 33 del DPR 29.9.1973, n. 600 e della legge 7.1.1929, n. 4, per gli anni 2000, 2001 e 2002.

L'attività — come da processo verbale di verifica del 30 settembre 2003 — rientrava “nel programma ministeriale per l'esecuzione di verifiche generali nei confronti di soggetti di rilevanti dimensioni”.

Al termine dell'attività di controllo effettuata sono emerse presunte violazioni di disposizioni dettate da leggi d'imposta che hanno interessato il solo esercizio 2002, mentre per l'esercizio 2000 e 2001 non è stato mosso alcun rilievo. Tenuto conto che RFI ha presentato istanza di condono ai sensi dell'art. 8 della legge n. 289/2002 (integrazione degli imponibili per gli anni pregressi — “integrativa semplice”), l'importo delle irregolarità constatate risultava ampiamente assorbito dalla franchigia stabilita dalla medesima disposizione di condono (art. 8, legge n. 289/2002).

Le violazioni relative all'esercizio 2002 hanno interessato le sole imposte dirette (IRPEG e IRAP) ed, in particolare, alcune voci di costo, considerate fiscalmente non deducibili, per un importo complessivo di 29,5 milioni di euro. Il recupero a tassazione dei suddetti elementi negativi di reddito, se condiviso dai competenti Uffici dell'Agenzia delle Entrate, determinerebbe:

- ai fini IRPEG, la rettifica in diminuzione delle perdite fiscali finora maturate (ed indicate in dichiarazione) per un importo pari ad euro 29.577.759,54;
- ai fini IRAP, la rettifica in diminuzione del credito finora maturato (ed indicato in dichiarazione) per un importo pari ad euro 1.257.054,78 (escluse sanzioni ed interessi) senza comportare quindi sostanziali modifiche nella posizione della società.

Al momento, alla società non è stato notificato alcun avviso di accertamento da parte dell'Amministrazione Finanziaria. Non sussistono pertanto, i presupposti per rilevare nel presente bilancio passività potenziali a carico della società. Peraltro, le stesse, tenuto conto anche delle ingenti perdite pregresse IRPEG, non si profilano particolarmente significative.

INDAGINI GIUDIZIARIE E CONTENZIOSI

In relazione al procedimento penale n. 1988/96 R.G.N.R. — n. 1726 GIP, pendente innanzi il Tribunale di Perugia, sospeso in data 12 giugno 2003 dal Giudice dell'Udienza Preliminare al fine di rimettere alla Corte di Giustizia C.E. la questione relativa ai rapporti tra la nuova disciplina interna sul falso in bilancio e la nuova normativa europea, non ci sono sviluppi ulteriori nell'esercizio 2003 e si è in attesa della pronuncia dell'organo di giustizia europeo.

In riferimento al procedimento penale n. 4398/96R — 6268/98 — 16236/99 R.G.N.R. — 12221/99 TIP, pendente avanti il Tribunale di Roma, in cui si è concluso in data 28 maggio 2003 l'incidente probatorio per l'assunzione di una perizia tecnico-estimativa contabile, si è in attesa di conoscere le determinazioni del Pubblico Ministero che potranno consistere nella formulazione della richiesta di archiviazione del procedimento o della richiesta di rinvio a giudizio degli indagati.

In relazione al procedimento penale R.G.N.R. 8191/01, pendente innanzi al Tribunale di Milano, in cui RFI si era 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, è intervenuta sentenza di condanna degli imputati che non avevano richiesto riti alternativi. La società ha ottenuto una provvisoria immediatamente esecutiva per euro 15.000.

La sentenza di condanna, emessa nei confronti degli imputati che avevano optato per il giudizio abbreviato, risulta essere stata impugnata. RFI, già costituita parte civile, proseguirà il giudizio.

Fermi restando gli accordi stragiudiziali già raggiunti con alcuni dei soggetti coinvolti nel processo, saranno inoltre intraprese azioni di recupero del credito da reato e di eventuali spese di costituzione e difesa non rifiute, nei confronti degli imputati patteggianti con i quali non sono state raggiunte transazioni.

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.

Risulta invece essere stata archiviata, per impossibilità a giungere all'identificazione dei responsabili, la querela contro ignoti presentata per il recupero degli ulteriori danni subiti dalla società e non coperti dai capi d'imputazione.

Sono attualmente pendenti, rispettivamente innanzi al Tribunale di Roma e al Tribunale di Milano due ulteriori procedimenti penali per fatti connessi a quelli in questione.

Nell'ambito del procedimento penale R.G. 282/97, con riferimento allo stralcio relativo al cosiddetto Scalo di Firenze, 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, in data 20 gennaio 2003, 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.

In relazione al procedimento penale n. 1363/03 già 282/97 a seguito della richiesta di rinvio a giudizio per il reato di truffa aggravata in danno di TAV e di FS da parte dell'ex Presidente e membro del Consiglio di Amministrazione di FS, dell'ex Amministratore Delegato di TAV e di un dirigente di Italferr - in relazione ai lavori per la realizzazione della tratta Milano-Genova dell'Alta Velocità - vi è stata la prima udienza preliminare lo scorso 26 novembre 2003.

Alla predetta udienza si è costituito parte civile il WWF ed il Giudice per l'udienza preliminare ha rinviato alla data del 19 aprile 2004. Si rammenta che il presente procedimento è strettamente connesso alla indagine promossa dalla Corte dei Conti alla quale sono stati trasmessi gli atti processuali dalla Procura della Repubblica di Milano.

In merito al contenzioso avente oggetto il danno da reato sorto dal procedimento penale denominato "lenzuola d'oro", che trae origine da

una serie di contratti di appalto stipulati da Ferrovie dello Stato – Società di trasporti e servizi per azioni con la IDAFFI.I.C.G. SpA di Elio Graziano tra l'ottobre 1979 ed il luglio 1990, il procedimento si è concluso con sentenza di condanna degli imputati, che non hanno aderito a definizioni transattive del procedimento, per un importo, a quasi esclusivo titolo di danno morale di euro 12.780.795,68 oltre ad interessi. La decisione, non essendo ancora passata in giudicato, è suscettibile di impugnazione.

Si informa, infine, che non vi sono sviluppi pregiudizievoli per la società in altri procedimenti con risvolti in sede penale (tra essi quello avviato presso la procura di Mondovì in relazione a denunciate irregolarità nel percorso di taluni convogli ferroviari e avarie al materiale rotabile). Relativamente ai procedimenti penali aventi ad oggetto malattie professionali derivanti dalla esposizione di lavoratori ad amianto, occorre segnalare che, presso i tribunali di Bologna e Torino, la società ha definito transattivamente tutte le posizioni delle parti civili costituite, ad eccezione di una che è proseguita in sede laburistica.

Con riferimento alle indagini e procedimenti in questione ad oggi non sono noti elementi di esposizione a passività o perdite della società.

Si segnala, infine, che non risultano, allo stato, procedimenti penali verso personale RFI, nei quali quest'ultima è stata citata in giudizio in qualità di responsabile civile e per i quali non opera la copertura assicurativa.

CONTENZIOSO FISCALE

Riguardo a due dei cinque avvisi di accertamento (numeri 308639 e 308636) a suo tempo impugnati, in materia di telefoni cellulari, la II Sezione del Tribunale Civile di Roma ha depositato le sentenze nn. 28307/2003 e 28651/2003 con le quali, in accoglimento delle ragioni prospettate da RFI in ordine alla mancata motivazione degli atti, ha annullato i provvedimenti impugnati condannando l'Amministrazione Finanziaria alla refusione delle spese.

Relativamente a tutti i cinque avvisi di accertamento in materia di telefoni cellulari (numeri 308639, 308637, 308636, 308640 e 308638), in virtù delle disposizioni dettate dalla legge 27.12.2002 n. 289, in materia di sanatorie fiscali, pendono i termini di legge entro i quali l'Amministrazione Finanziaria può proporre appello in Commissione Tributaria Regionale.

Detti termini sono prorogati:

- per i nn. 308639, 308636 e 308638 al mese di giugno 2005;
- per il n. 308637 al mese di gennaio 2005;
- per il n. 308640 al mese di novembre 2004.

Nel periodo compreso tra ottobre e novembre 2003 l'Agenzia delle Entrate, Ufficio Roma 4, ha notificato ad RFI ulteriori 85 avvisi di accertamento in materia di tasse di concessioni governative sui telefoni cellulari anno 2000, per un importo totale pari a euro 351.671,39 (tributo