

evaso euro 1.807,60; sanzioni euro 337.159,14; interessi euro 12.274,55; spese di notifica euro 430,10).

I suddetti atti di accertamento sono stati oggetto di impugnativa, notificando, nel periodo compreso tra dicembre 2003 e gennaio 2004, all'Agenzia delle Entrate, Ufficio Roma 4, distinti ricorsi: da tali contenziosi non ci si aspettano significative passività.

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. Nel corso del 2002 è stato interessato, a tal proposito, il Governo al fine di adottare le opportune iniziative affinché la società "Rete Ferroviaria Italiana S.p.A." 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".

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 (euro 8.689.000 tra imposta e sanzioni), si è tuttora in attesa del provvedimento che, a seguito dell'annullamento in autotutela da parte dell'ufficio emittente, dichiara cessata la materia del contendere.

ESTENSIONE DELLE SANATORIE FISCALI AL PERIODO D'IMPOSTA 2002

La legge 24.12.2003, n. 350 (legge finanziaria 2004) all'art. 2, comma 44, prevede che *"le disposizioni degli artt. 7, 8 e 9 della Legge 27.12.2002, n. 289, si applicano, con le medesime modalità ivi rispettivamente indicate, anche relativamente al periodo di imposta in corso al 31 dicembre 2002"*, compresa in particolare l'integrazione degli imponibili per gli anni pregressi – cosiddetta dichiarazione integrativa semplice, con possibilità di integrare congiuntamente o alternativamente le imposte dirette (IRPEG, IRAP) e l'IVA.

L'opportunità di integrare l'originaria dichiarazione deve però ritenersi esclusa qualora, al 1° gennaio 2004, risulti formalmente notificato nei confronti della società un processo verbale di constatazione, in quanto lo stesso, ai sensi dell'art. 15 della citata legge n. 289/2002, rappresenta una "causa ostativa" ai fini della possibilità di beneficiare del condono. In tal caso, solo l'eventuale definizione della lite potenziale consente di rimuovere la "causa ostativa" e, quindi, di accedere alla procedura di integrazione.

A seguito di quanto ricordato nel capitolo 14 della presente Relazione, pertanto, atteso che RFI intende accedere, anche per il periodo d'imposta 2002, a tale forma di sanatoria dovrebbe prima eliminare la causa ostativa, ovvero il processo verbale di constatazione notificato alla stessa, in data 18 dicembre 2003, dalla Guardia di Finanza in esito alla verifica fiscale effettuata.

Peraltro, poiché dal menzionato processo verbale emergono rilievi riguardanti il solo comparto dell'imposizione diretta, nessuna "causa ostativa" sussiste in materia di IVA.

Considerato però che l'eliminazione della "causa ostativa" (per il comparto dell'imposizione diretta) comporterebbe un onere economico eccessivo rispetto ai benefici attesi, RFI presenterà dichiarazione integrativa semplice ai soli fini IVA, versando peraltro il solo importo minimo richiesto dalla norma (euro 300), al fine di contenere i termini dell'azione da parte dell'Amministrazione Finanziaria entro i confini ordinari (31 dicembre 2007), altrimenti prorogati di due anni nei confronti di coloro che non abbiano aderito ad alcuna forma di sanatoria.

I SISTEMI GESTIONALI

Nel corso dell'anno 2003 è proseguito lo sviluppo dei sistemi gestionali a supporto dei processi aziendali fondamentali di RFI.

Relativamente all'infrastruttura, il piano di realizzazione 2003 si è articolato su tre linee di sviluppo:

1. ampliamento del sistema IN.RETE 2000, che ha consentito l'analisi del processo di gestione degli infortuni e dei rifiuti nocivi e la gestione del processo di individuazione e smaltimento dei rifiuti; la rielaborazione del processo degli investimenti che ha determinato una completa rivisitazione del modulo SAP PS2, che garantisce il monitoraggio e la gestione strategica dei progetti d'investimento attivi in RFI (circa 800), supportando l'intero processo di gestione dei progetti, dalla fase di pianificazione, basata sugli aspetti di programmazione delle diverse tipologie di risorse e di schedulazione temporale delle attività, alla fase di generazione ed evasione dei correlati fabbisogni, fino alle fasi di consuntivazione tecnico-economica e di capitalizzazione;
2. progettazione e realizzazione di sistemi orientati alla distribuzione ed integrazione di informazioni usufruibili in modo semplice e diretto, che ha permesso il restyling tecnologico e informativo del sito web di informazioni cartografiche e territoriali, ora disponibile agli utenti finali in una nuova veste grafica; la realizzazione del Portale delle applicazioni di RFI, che consente un accesso personalizzato ed integrato alle informazioni, applicazioni e servizi superando i confini tra i sistemi nei quali effettivamente risiedono;
3. ampliamento dei sistemi di Business Intelligence che ha permesso l'inclusione di nuove aree di analisi quali la logistica e l'ampliamento della reportistica per il monitoraggio delle stazioni, per il settore

di Amministrazione, Finanza, Controllo e Patrimonio e per il ciclo di Budget Investimento.

Relativamente agli aspetti dell'evoluzione tecnologica dell'infrastruttura telematica aziendale, si è conclusa la realizzazione della nuova rete WAN (Wide Area Network – Rete per lo scambio dei messaggi in ambito regionale ed oltre), mentre si è prossimi alla conclusione della realizzazione delle MAN (Metropolitan Area Network – Rete per lo scambio di messaggi in ambito urbano) e LAN (Local Area Network – Rete telematica locale in grado di interconnettere elaboratori a limitata distanza fra loro) necessarie a livello nazionale per il progetto PIC (Piattaforma Integrata Circolazione).

Nell'ambito della nuova definizione dei rapporti con l'outsourcer TSF, è stato messo a punto un modello di controllo dei fornitori per garantire l'erogazione dei servizi di rete in sicurezza, mentre in linea più generale sono state definite più compiutamente le modalità di fornitura dei prodotti commissionati.

In tema di gestione documentale si è conclusa la seconda fase del progetto per l'informatizzazione dei sistemi di gestione Qualità, Sicurezza Informatica, Sicurezza del Lavoro e Ambiente, che ha permesso la gestione informatica dei documenti realizzati nell'ambito del Progetto Sistema Integrato di Gestione della Sicurezza.

LO SVILUPPO DEI SISTEMI INFORMATIVI

Nel corso del 2003 ha avuto forte impulso l'evoluzione tecnologica ed applicativa dell'*Information Technology*, che oltre a consolidare la gamma dei servizi informatici a supporto dei processi aziendali della circolazione treni e della manutenzione dell'infrastruttura, ha visto l'avvio delle attività dei centri di elaborazione dati di RFI sia presso la sede centrale di Villa Patrizi sia presso i 15 siti compartimentali.

Per quanto riguarda la circolazione è proseguita la realizzazione della Piattaforma Integrata Circolazione (PIC) e contestualmente ne è stata potenziata l'infrastruttura tecnologica di supporto, secondo standard architetture moderni, performanti e sicuri informaticamente.

Inoltre, è stata completata la prima fase del progetto Telecontrollo, attivando presso alcuni grandi impianti ferroviari un sistema di telecamere fisse centralizzato che permette la visualizzazione presso le sale operative movimento sia del piazzale treni che delle aree a disposizione dei viaggiatori; alcuni compartimenti, poi, sono stati dotati di apparati di ripresa mobile per la ripresa di eventi di particolare interesse (manifestazioni, incidenti, sopralluoghi, ecc.).

È proseguito, inoltre, il piano di estensione dei sistemi di Controllo Centralizzato Linee (CCL) sul territorio nazionale, ed è stato realizzato il nuovo modulo di Inseguimento Marcia Treno (IMT).

Nel campo delle informazioni al pubblico, è proseguita l'installazione sul territorio dei sistemi a supporto degli operatori addetti agli annunci alla clientela, al fine di perseguire l'omogeneità di diffusione dei

messaggi sonori e visivi e la standardizzazione degli apparati tecnologici periferici.

In ambito internazionale è stato avviato il progetto *EUROPTRAILS* per la realizzazione di un sistema informativo per la supervisione della circolazione in tempo reale operante su corridoi europei. In questo intervento RFI è partner di un consorzio costituito dai gestori dell'infrastruttura di diversi paesi (Austria, Francia, Svizzera, Germania, Olanda), cofinanziato dalla Commissione Europea nell'ambito del programma ERTMS.

Inoltre, è entrata in esercizio la nuova procedura di *Pedaggio*, per la rendicontazione economica del traffico effettuato dalle Imprese Ferroviarie, secondo gli algoritmi previsti dalle condizioni generali di accesso all'infrastruttura.

Relativamente agli obblighi della società derivanti dalla normativa di cui al decreto legislativo 30.6.2003, n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali", è in corso di elaborazione il "Documento programmatico sulla sicurezza", così come previsto dal citato decreto.

IL SISTEMA DEI CONTROLLI INTERNI

Rete Ferroviaria Italiana SpA è dotata di un Sistema di Controllo Interno (SCI) - ispirato alle regole di *Corporate Governance* - che costituisce parte integrante delle attività operative che vengono svolte dalla Società ed è necessario strumento per il raggiungimento degli scopi statuari. Gli elementi costitutivi del SCI sono:

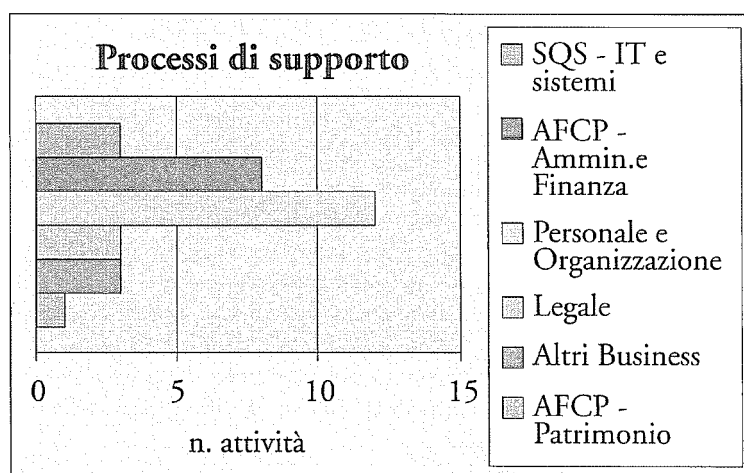
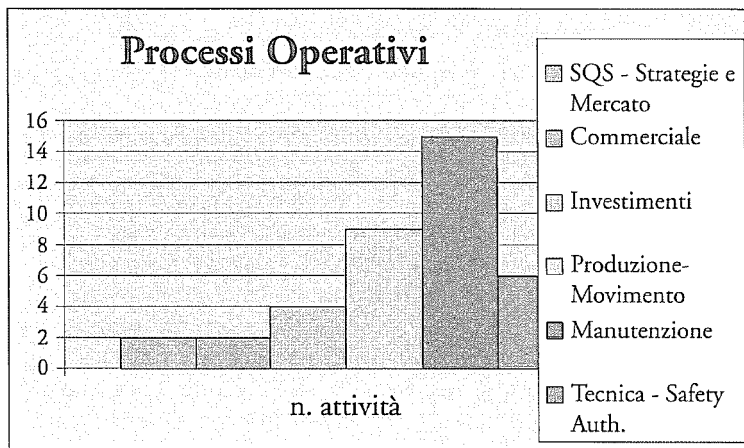
- ambiente di controllo, in cui vengono presi in esame: integrità e valori etici del personale; filosofia gestionale e stile di leadership; organizzazione e sistema delle responsabilità; competenza del personale; politiche di gestione delle risorse umane;
- attività di controllo, con riferimento a politiche/regole/procedure/prassi che, attraverso la gestione dei rischi, garantiscono il conseguimento degli obiettivi;
- informazioni e comunicazioni, con riferimento all'esistenza di flussi informativi affidabili, integri, esatti e comprensibili sia all'interno della Società che da questa verso l'esterno;
- monitoraggio, riguardante la supervisione dei controlli interni e la relativa reportistica a supporto delle decisioni del Vertice.

Nell'anno 2003 sono state svolte le attività come di seguito esplicitato.

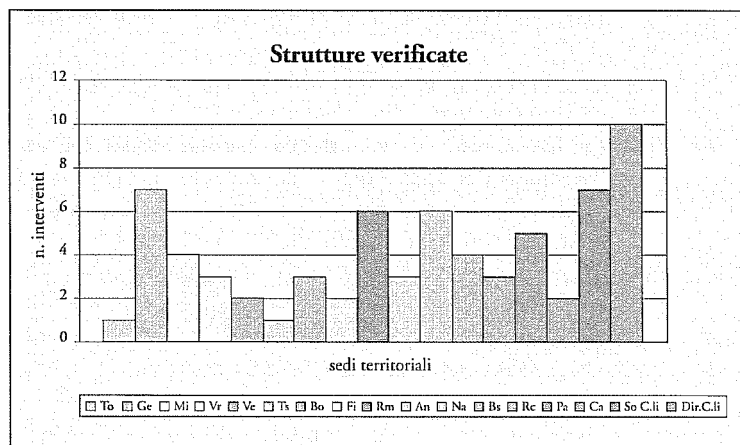
RIEPILOGO GENERALE

Tipo Attività	N. attività	N. interventi	N. relazioni finali (e relative relazioni)
Attività da Piano	17	49	11
Attività a richiesta	10	10	10
Organismo di Vigilanza D. Lgs. n. 231/2001	2	10	2
Totali	29	69	23

Le attività eseguite hanno interessato, in diversa misura, tutti i macro-processi operativi e di supporto di RFI, come rappresentato nei grafici seguenti:



Gli interventi di audit effettuati nel 2003 (n. 69) presso le strutture organizzative delle Direzioni Centrali e presso le Direzioni Compartimentali, come indicato nel grafico seguente, hanno permesso di verificare la funzionalità dei sistemi di controllo che presiedono al corretto svolgimento dei processi operativi.



Quale “Organismo di Vigilanza”, ai sensi del D. Lgs. n. 231/2001, opera la Direzione Audit. In tale ambito, è stata svolta una intensa attività per la definizione del “Modello Organizzativo di gestione e controllo” previsto dal citato decreto.

15. EVENTI SUCCESSIVI ALLA CHIUSURA DELL'ESERCIZIO

GLI SVILUPPI DEL NUOVO MODELLO DI FINANZIAMENTO DEL SISTEMA AV/AC

A seguito della sottoscrizione del *Credit Facility Agreement* avvenuta il 23 dicembre 2003 si sono verificati gli eventi seguenti:

1. emissione del *bond* ISPA in data 6 febbraio 2004 per un valore nominale di euro 5.000.000.000. Le Banche Arrangers hanno provveduto a collocare le Notes sul mercato;
2. la suddivisione della suddetta emissione in 3 *Series*:
 - *Series 1* ISPA: euro 1.000.000.000, con scadenza nel 2014, al tasso fisso 4.5% annuo; TAV ha completamente tirato tale *Series* in data 6 febbraio 2004;
 - *Series 2* ISPA: euro 750.000.000, con scadenza nel 2019, a tasso variabile; TAV ha completamente tirato tale *Series* in data 6 febbraio 2004;
 - *Series 3* ISPA: euro 3.250.000.000, con scadenza nel 2024, al tasso fisso 5.125% annuo; TAV ha effettuato due *Advances* sulla 3 *Series*; la prima, pari a euro 1.502.569.784,10, in data 6 febbraio 2004 e la seconda, pari a euro 195.000.000, in data 12 febbraio 2004.
3. RFI, in base alla clausola 17 del CFA, ha prestato una fideiussione nei confronti della controllata TAV di euro 2.703.150.552,00.

GLI SVILUPPI DELLA NUOVA CONVENZIONE RFI/TAV

Ai sensi di quanto disposto dall'art. I.3.4 della Convenzione RFI-TAV del 9 dicembre 2003, sono state avviate le operazioni necessarie ad assicurare lo scorporo derivante dall'eliminazione dall'oggetto della convenzione originaria dei nodi e delle tratte previste dai punti *a* e *b* dello stesso articolo. Tali operazioni, da concludersi entro sei mesi dalla stipula della convenzione, hanno avuto inizialmente riguardo in particolare al nodo di Firenze, in considerazione dello stato di avanzamento del progetto.

GLI SVILUPPI DEL PROGETTO LTF

Nei primi mesi del 2004 il progetto LTF ha avuto sviluppi principalmente per quanto riguarda i seguenti aspetti:

- il proseguimento nello studio del montaggio giuridico-finanziario dell'opera, anche in previsione del fatto che l'8 ottobre 2004 entrerà in vigore il Regolamento CE n. 2157/2001, relativo alla cosiddetta "società europea";
- l'avanzamento di specifiche proposte, nell'ambito della revisione del programma delle attività, di alcune misure per la piena realizzabilità dello stesso.

Per quanto attiene in particolare al secondo punto, LTF ha proposto la realizzazione di un progetto denominato "di Riferimento" che comprende il progetto definitivo dell'opera per la parte insistente sul territorio italiano, necessario per la conclusione dell'iter approvativo (il progetto definitivo non è necessario in Francia in quanto l'approvazione dell'opera avviene sulla base del progetto preliminare).

La CIG sarà tenuta ad esprimersi su tale proposta, che condiziona il budget 2004, nei primi mesi del 2004.

Nel corso dello stesso anno saranno avviate le attività negoziali per l'avvio dell'ultima opera, la discenderia di La Praz.

GLI SVILUPPI DEL SISTEMA GSM-R

Nel mese di dicembre 2003 sono state effettuate con esito positivo anche le prove di fatturazione tra la rete Vodafone e quella RFI, per cui nel mese di febbraio 2004, è stato firmato il contratto con la *Clearing House* lussemburghese "MACH" per l'analisi, la verifica di congruità dei cartellini di traffico emessi da RFI e ricevuti dalle altre società di telecomunicazioni interconnesse ad RFI. Sempre nel mese di febbraio 2004 è stato firmato il contratto definitivo per lo scambio di servizi radiomobili tra Vodafone e RFI.

Nel mese di marzo 2004 saranno effettuate le prove di roaming, interconnessione e fatturazione con la rete GSM di TIM. Nello stesso mese è prevista anche la firma definitiva dell'accordo per lo scambio di servizi. È in corso l'analisi dei costi indotti dal sistema GSM-R per predisporre apposito piano tariffario da presentare alle utenze ferroviarie della rete.

16. L'EVOLUZIONE PREVEDIBILE DELLA GESTIONE

La gestione di RFI si trova ad operare, come più volte evidenziato nella presente Relazione, in un settore in cui è forte l'evoluzione del contesto normativo, sia nazionale che europeo.

In particolare, la gestione di RFI è rivolta:

- ad assicurare un coerente sviluppo del sistema AV/AC, nelle logiche introdotte dalle rinnovate modalità di finanziamento dello stesso;
- ad incrementare i livelli di sicurezza e qualità nella circolazione, anche attraverso il consolidamento delle nuove tecnologie attivate nel corso dell'esercizio;
- ad adeguare la realtà societaria nel suo insieme alle esigenze poste dal nuovo quadro normativo delineato dal D. Lgs. n. 188/2003, anche alla luce delle indicazioni che emergeranno dalle disposizioni attuative;
- valorizzare in maniera adeguata le potenzialità reddituali degli asset industriali e dei business collaterali (in particolare telecomunicazioni ed energia), anche attraverso la costituzione o l'effettivo avviamento di specifiche strutture societarie.

17. INFORMAZIONI RIGUARDANTI ATTIVITÀ E RAPPORTI CON LE IMPRESE CONTROLLATE, COLLEGATE E CONTROLLANTE

Ove non altrimenti indicato, i valori riportati nelle tabelle sono espressi in migliaia di euro e sono relativi a quanto esposto nel bilancio RFI con riferimento ad ogni singola società.

TAV SpA

Dati contabili RFI verso TAV

importi in migliaia di euro	
STATO PATRIMONIALE	
<i>Crediti verso controllate</i>	22.152
<i>Debiti verso controllate</i>	22.415
CONTO ECONOMICO	
<i>Valore della produzione</i>	39.815
<i>Proventi straordinari</i>	150
Totale	39.965
<i>Costi della produzione</i>	0
<i>Oneri straordinari</i>	0
Totale	0

Generalità

L'esercizio trascorso si caratterizza da un lato per il proseguimento dell'ormai consolidato trend di crescita degli investimenti realizzati dalla società e, dall'altro, per lo sviluppo assunto dallo schema convenzionale attinente al ruolo di TAV ed al modello di finanziamento del progetto Alta Velocità/Alta Capacità, come ampiamente descritto nella prima parte della presente Relazione.

Va sottolineato che, durante l'esercizio trascorso, la TAV ha garantito il raggiungimento ed il superamento degli obiettivi prefissati, conseguendo un avanzamento lavori quantificato in circa euro 3.514 milioni; tale risultato è aumentato di circa il 54% rispetto ai valori del 2002 e conferma il trend positivo degli anni passati. Il dato previsionale per il 2004 è pari a circa euro 4.200 milioni, con un ulteriore incremento del 20%, ed il raggiungimento atteso di un valore assoluto con pochi confronti nel panorama italiano ed europeo.

Per l'esercizio 2003, inoltre, coerentemente con i tempi prefissati, è stato selezionato ad ottobre il vincitore del bando di concorso per la progettazione della nuova stazione Alta Velocità/Alta Capacità Napoli Afragola, che si svilupperà su 20.000 metri quadrati con la possibilità di ampliamento per altri 10.000 metri quadrati e che entrerà in funzione dal 2008. Il progetto vincitore, proposto dall'architetto Zaha Hadid, si connoterà come elemento di forte identità per tutto il territorio dell'interland campano assicurando la connessione con il tessuto urbano.

*Avanzamento del progetto (elementi di dettaglio)***A: LINEA TORINO-MILANO-NAPOLI****A1 Torino-Milano**

L'avanzamento complessivo dei lavori relativi alla Torino-Novara ammonta a fine esercizio a circa euro 2.182 milioni, pari al 49 % dei lavori affidati al General Contractor.

L'evoluzione è stata la seguente (importi in milioni di euro):

Anno	Produzione	Adeguamento monetario	Totale	Variazione Assoluta	
					%
2001	202		202	0	0
2002	608	4	612	410	203
2003	1.311	57	1.368	756	124
Totale	2.121	61	2.182		

Nel corso dell'esercizio sono stati inoltre sottoscritti l'accordo quadro con l'Associazione Irrigua Est Sesia (AIES) di Novara e l'accordo con il comune di Santhià per intervento di bonifica dell'area sita in località Cascina Jole.

Sono proseguite le attività di acquisizione degli immobili e delle aree, nonché per il perfezionamento degli accordi relativi agli immobili dan-

neggiati e sono già stati conclusi oltre il 70% degli accordi di cessione delle aree espropriate.

A2 Milano-Bologna

L'avanzamento complessivo dei lavori ammonta a fine dicembre 2003 a circa euro 2.166 milioni, pari al 40% del totale dei lavori affidati al General Contractor.

L'evoluzione è stata la seguente (importi in milioni di euro):

Anno	Produzione	Adeguateamento monetario	Totale	Variazione	
				Assoluta	%
2000	226		226	0	0
2001	373	2	375	149	66
2002	583	20	603	228	61
2003	888	74	962	359	60
Totale	2.070	96	2.166	-	-

Nota: la produzione comprende le riserve riconosciute e fallite, nonché il lodo arbitrale.

Nel giugno 2003, è stato sottoscritto con il General Contractor un addendum per il superamento del contenzioso, la contrattualizzazione di varianti e l'adeguamento del programma lavori con l'articolazione in lotti funzionali.

Nel verbale di accordo si definisce un nuovo prezzo forfettario pari a euro 4.893,5 milioni.

Come previsto nel suddetto accordo, a partire dal 10 luglio 2003 si è proceduto all'ordine di varianti per un importo totale di circa euro 19 milioni.

Nel mese di maggio 2003 è stato sottoscritto l'atto aggiuntivo con Autostrade SpA che ha ridefinito:

- il programma relativo alle interferenze con l'autostrada Milano-Bologna;
- la forfetizzazione dei canoni;
- alcune semplificazioni procedurali nell'iter di approvazione dei progetti da parte di Autostrade e ANAS.

Relativamente alle procedure autorizzative tuttora in corso, nel mese di ottobre 2003, si è conclusa la Conferenza di Servizi per lo scalo Marzaglia ed il Terzo Binario; mentre nel corso del mese di novembre sono state emesse le dichiarazioni di Pubblica Utilità relative alla variante allo svincolo autostradale di Reggio Emilia ed all'ampliamento della Sottostazione elettrica di San Damaso.

Infine si sottolinea il fatto che le occupazioni delle aree sono terminate già da tempo. Attualmente si sono conclusi circa il 65% degli accordi di cessione delle aree espropriate.

A3 Bologna-Firenze

L'avanzamento complessivo dei lavori a fine dicembre 2003 è pari a euro 2.732 milioni, pari al 74% del totale dei lavori affidati al General Contractor.

L'evoluzione è indicata nella pagina seguente (importi in milioni di euro).

Anno	Produzione	Adeguateamento monetario	Totale	Variazione	
				Assoluta	%
1996	66		66	0	0
1997	98		98	32	48
1998	279	2	281	183	187
1999	333	17	350	69	25
2000	491	36	527	177	51
2001	543	44	587	60	11
2002	388	54	442	(145)	(25)
2003	336	45	381	(61)	(14)
Totale	2.534	198	2.732	-	-

Nota: la produzione comprende le riserve riconosciute e fatturate.

L'avanzamento complessivo dei lavori a fine dicembre 2003 è pari a euro 2.732 milioni, pari al 74% del totale dei lavori affidati al General Contractor.

Nel corso del 2003 sono state ordinate varianti per un importo totale pari a euro 53,4 milioni.

Per quanto riguarda il tema generale della sicurezza nelle gallerie ferroviarie, dopo la sottoscrizione in data 29 gennaio 2003 del verbale di accordo del gruppo di lavoro sui criteri di sicurezza da adottare sulla tratta Alta Velocità/Alta Capacità Bologna-Firenze, ai primi di luglio è stata decisa dal Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti la costituzione di un nuovo gruppo di lavoro con la partecipazione di rappresentanti di FS, RFI ed Italferr per la redazione di una proposta di norme tecniche da adattarsi sia per le nuove infrastrutture che per quelle esistenti.

A4 Roma-Napoli

L'avanzamento complessivo dei lavori ammonta a fine giugno 2003 a circa euro 3.869 milioni, pari al 90% del totale dei lavori affidati al General Contractor.

L'evoluzione è stata la seguente (importi in milioni di euro):

Anno	Produzione	Adeguateamento monetario	Totale	Variazione	
				Assoluta	%
1994	145		145	0	0
1995	144		144	(1)	(1)
1996	331	2	333	189	190
1997	540	32	572	239	72
1998	689	80	769	197	34
1999	366	37	403	(366)	(48)
2000	305	32	337	(66)	(16)
2001	455	67	522	185	55
2002	291	48	339	(183)	(35)
2003	267	38	305	(34)	(10)
Totale	3.533	336	3.869	-	-

Nota: la produzione comprende le riserve riconosciute e fatturate.

L'avanzamento complessivo dei lavori ammonta a fine giugno 2003 a circa euro 3.869 milioni, pari al 90% del totale dei lavori affidati al General Contractor.

In attesa della definizione dell'accordo con il General Contractor, nell'anno sono state contrattualizzate varianti per un importo pari a euro 129 milioni.

Relativamente all'iter approvativo delle varianti al progetto, si segnala la chiusura con successo della Conferenza di Servizi relativa alle barriere antirumore aperta in data 2 aprile 2003, con verbale del 30 settembre 2003. Nella seconda metà dell'anno sono iniziate le prove con treni attrezzati European Rail Train Management System (ERTMS), sulla seconda sottotratta (da Km 25 a Km 105) che è stata omologata per velocità fino a 150 km/orari.

A5 Nodo di Bologna

In relazione agli appalti a committenza TAV interessanti il passante Alta Velocità/Alta Capacità, inclusa la nuova stazione, si evidenzia che sono attualmente in corso i lavori relativi alle opere civili, ad eccezione di quelli relativi alla stazione Alta Velocità/Alta Capacità (appalto aggiudicato ad Astaldi SpA in data 28 novembre 2003 – inizio lavori previsto per i primi mesi del 2004).

Nel corso dell'anno sono state attivate e consegnate ad RFI la Cabina Trazione Elettrica di San Donato (in data 27 settembre 2003) e la Sottostazione elettrica di Beverara (in data 23 novembre 2003).

In data 18 dicembre 2003 è stata ottenuta l'approvazione in sede "sportello unico per le attività produttive" della cantierizzazione di 2ª fase relativa alla definizione del piano di emergenza per il soccorso in galleria durante la fase di scavo relativa al lotto 5 (A.T.I. Necso – Salini – Ghella). Infine si segnala che sono continuate le attività di acquisizione degli immobili e delle aree, nonché il perfezionamento degli accordi relativi agli immobili danneggiati.

A6 Nodo di Firenze

Sono stati consegnati il 25 marzo 2003 i lavori per la predisposizione del cantiere di Campo Marte (demolizione fabbricati, spostamento di sottoservizi ed altro) da cui partiranno le due frese che realizzeranno le due gallerie a singolo binario del passante Alta Velocità/Alta Capacità. È stato inoltre pubblicato in data 28 maggio 2003 l'appalto per la realizzazione delle barriere fonoassorbenti nel tratto tra il bivio Rovezzano e la stazione di Campo Marte per un importo a base di gara di circa euro 8 milioni.

In data 26 febbraio 2003 è stato affidato l'incarico all'ATI Foster/Arup per la redazione della progettazione definitiva della stazione Alta Velocità/Alta Capacità, il progetto è stato completato nel mese di dicembre.

In data 23 dicembre 2003 si è conclusa la nuova Conferenza di Servizi per il passante e la nuova stazione Alta Velocità/Alta Capacità con la richiesta di una nuova procedura Valutazione di impatto ambientale per lo scavalco tra Castello e Rifredi.

La Convenzione tra RFI e TAV del 9 dicembre 2003, immediatamente esecutiva, ha previsto, tra l'altro, che gli interventi di adeguamento relativi al nodo di Firenze vengano eseguiti direttamente da RFI stabilen-

do che le parti si impegnino a disciplinare i rispettivi obblighi e diritti in apposito atto che sarà stipulato tra di esse entro sei mesi dalla firma della convenzione stessa.

A7 Nodo di Roma

Nel corso del 2003, eccezion fatta per il 3° lotto opere civili come successivamente specificato, si sono svolte le attività di realizzazione delle opere civili necessarie allo spostamento dell'attuale binario della Ferrovia Regionale 2 (FR2), completandosi l'eliminazione di tutte le principali interferenze.

Si sono quindi realizzate le opere di consolidamento e di fondazione per la quasi totalità delle opere relative al primo binario FR2, sono state ultimate al 60% circa le gallerie artificiali nei lotti 2, 3 e 4, ed è stata realizzata la nuova sede FR2 nel tratto Prenestina e Portonaccio nel 1° lotto; è stato inoltre realizzato il fabbricato per l'Apparato Centrale Statico a Prenestina.

Per quanto attiene la problematica archeologica, la stessa ha condizionato l'andamento dei lavori anche nel 2003. In particolare nel 2° lotto opere civili.

È stato completato lo studio delle varianti ai progetti delle opere civili. Sono state approvate da TAV ed affidate alle imprese varianti, per un ammontare complessivo di circa euro 38 milioni.

Infine si segnala che sono continuate le attività di acquisizione degli immobili e delle aree, nonché il perfezionamento degli accordi relativi agli immobili danneggiati.

A8 Nodo di Napoli

Nel corso del 2003 sono stati ultimati i lavori relativi agli appalti propedeutici sulla linea di penetrazione urbana Alta Velocità/Alta Capacità, mentre proseguono le attività relative alle opere civili della penetrazione urbana. Nel luglio 2003 è stato sottoscritto tra TAV e Regione Campania il contratto di comodato d'uso per la cessione delle aree dismesse della tratta Circumvesuviana.

In gennaio è stata sottoscritta, tra la SNAM RETE GAS SpA e la TAV, una convenzione per la risoluzione delle interferenze tra gli impianti della stessa SNAM e le linee Alta Velocità/Alta Capacità. È attualmente in corso la progettazione esecutiva.

B: LINEA MILANO-VERONA-PADOVA E LINEA MILANO-GENOVA (3° VALICO DEI GIOVI)

B1 Milano-Verona

Nei mesi di gennaio e febbraio è terminata l'analisi delle osservazioni apportate dagli enti al progetto presentato in Conferenza di Servizi istruttoria, conclusasi in data 19 dicembre 2002, e sono state studiate e predisposte le modifiche progettuali conseguenti.

In data 5 dicembre il CIPE ha approvato il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale; si è in attesa dell'emissione della delibera CIPE.

B2 Verona-Padova

Tra gli altri eventi caratterizzanti l'esercizio, segnaliamo la conclusione del lodo arbitrale inerente la vertenza con il General Contractor per la tratta Verona-Padova che ha dichiarato efficace la Convenzione TAV-IRICAV2 del 1991, ed ha concesso al consorzio un indennizzo per i costi sostenuti.

Nei primi sei mesi del 2003 è proseguita da parte di RFI l'attività di adeguamento del progetto preliminare e di redazione dello studio di impatto ambientale.

Il 10 giugno 2003 è stata aperta la procedura di Legge Obiettivo con la trasmissione da parte di RFI del progetto e dello studio di impatto ambientale alle regioni e ministeri interessati; è attualmente in corso la relativa istruttoria.

B3 Milano-Genova

In data 29 settembre il CIPE ha approvato, con le prescrizioni riportate nell'istruttoria del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, il progetto preliminare e lo studio di impatto ambientale.

Il costo dell'intervento ferroviario è stato quantificato in euro 4.200 milioni e l'accoglimento delle ulteriori prescrizioni per opere e misure compensative dell'impatto territoriale comportano oneri aggiuntivi pari a euro 90 milioni.

Inoltre, in relazione al grado di approssimazione delle stime ed all'area di oscillazione dei rischi noti, è stata prevista una quota per contingencies tale che la stima complessiva dell'opera ammonta a euro 4.719 milioni.

All'interno del valore complessivo dell'opera il ministero delle Infrastrutture e dei trasporti ha individuato la somma di euro 450 milioni per la realizzazione delle attività anticipate; la parte di tali attività da realizzare nel primo biennio è valutata pari a euro 319 milioni.

Il finanziamento del progetto

In attesa dell'operatività di ISPA la società nell'esercizio 2003 ha utilizzato i finanziamenti acquisiti nel corso del 2002 e non esauriti ed ha stipulato nuovi contratti di finanziamento.

Le esposizioni debitorie di TAV verso le banche al 31 dicembre 2003 sono tutte assistite da garanzie prestate da RFI all'istituto finanziatore. In particolare la società RFI ha assunto l'obbligo irrevocabile di pagare, in solido con TAV, (ai sensi dell'art. 1273 del c.c.) quanto stabilito dai singoli contratti di finanziamento (in termini di capitale, interessi ed altri oneri di natura finanziaria); inoltre i finanziamenti risultano assistiti dalla garanzia dello Stato (Azionista unico della Capogruppo Ferrovie dello Stato SpA) ai sensi della legge n. 78/94.

L'unica eccezione a quanto sopra detto è rappresentata dal finanziamento con il Sanpaolo-Imi in cui è prevista la delega all'incasso dei crediti IVA a cui titolo di anticipazione è stato concesso il finanziamento stesso.

Si riportano di seguito le caratteristiche qualitative dei finanziamenti concessi, in parte utilizzati:

Istituto finanziatore	Data accensione finanziamento	Ammontare del finanziamento	Tasso	Inizio rimborso (1° rata) quota capitale	Inizio pre-ammortamento (solo interessi)	Data estinzione finanziamento
BEI	9.4.1998	361.520	Fisso al 5,44%	30.9.2005	30.9.1998	31.3.2023
BEI	20.7.1998	258.228	Fisso al 5,26%	20.7.2005	20.1.1999	20.7.2023
BEI	17.6.1999	1.000.000	Variabile (4)	15.12.2006	15.9.1999	15.3.2024
BEI	14.7.2000	500.000	Stabilito in (7)	15.12.2008	15.12.2000	(1)
			fase di erogazione			
BEI	15.12.2000	32.000	Variabile (4)	15.6.2008	15.6.2001	15.12.2025
BEI	28.12.2001	200.000	Stabilito in (7)	15.6.2010	15.6.2002	(1)
			fase di erogazione			
Merrill Lynch	18.1.2001 (6)	1.000.000	Variabile (4)	18.4.2008	18.4.2001	18.1.2026
WDL	19.4.2001	250.000	Variabile (4)	19.4.2005	10.12.2001	19.4.2009
Cassa Dep. e Prestiti	15.3.2001 (2)(9)	232.406	Fisso al 5,50%	30.6.2002	31.1.2002	31.12.2021
Banca OPI	18.9.2001	500.000	Variabile (4)	18.3.2006	18.3.2002	18.9.2009
Cassa Dep. e Prestiti	12.11.2001 (3)(9)	250.000	Variabile (4)	30.6.2004	31.1.2003	31.12.2023
WDL	14.2.2002	250.000	Variabile (4)	14.2.2007	27.8.2002	14.2.2012
Dexia Credop	15.5.2002	350.000	Variabile (4)	15.5.2012	24.12.2002	15.5.2012
BEI	14.10.2002	300.000	Stabilito in (8)	15.6.2011	15.6.2003	(1)
			fase di erogazione			
San Paolo IMI	25.7.2003	130.000	Variabile	Revolving	(10)	24.1.2005
Totale		5.614.154				

(1) A trenta anni dalla data di ogni erogazione.

(2) La data si riferisce alla delibera del Consiglio di Amministrazione di TAV (in data 5 aprile 2001, a perfezionamento dell'operazione, è intervenuta la delibera del Consiglio di Amministrazione dell'istituto finanziatore).

(3) La data si riferisce alla delibera del Consiglio di Amministrazione di TAV (in data 29 gennaio 2002, a perfezionamento dell'operazione, è intervenuta la delibera del Consiglio di Amministrazione dell'istituto finanziatore).

(4) Il tasso è stato convertito da variabile a fisso a seguito di una operazione di swap di copertura del rischio di tasso del debito.

(5) Il finanziamento è stato concesso a titolo di anticipazione dei crediti IVA chiesti a rimborso per gli anni 1998, 1999 e IV trimestre 2001 per l'importo complessivo di euro 250 milioni.

(6) Finanziamento successivamente ceduto dalla Merrill Lynch alla società Cartesio, con una operazione di cartolarizzazione in accordo alla legge n. 130/99.

(7) Fisso per ognuna delle tranche utilizzate.

(8) Fisso per le prime tre tranche, variabile per le successive.

(9) Finanziamento successivamente ceduto dalla Cassa DD.PP. alla CPG società di cartolarizzazione a r.l., con una operazione di cartolarizzazione in accordo alla legge n. 130/99.

(10) Il finanziamento è stato concesso a titolo di anticipazione del credito IVA chiesto a rimborso per l'anno 2000 per l'importo di euro 150,6 milioni.

Nel corso del precedente esercizio, la società TAV ha stipulato otto contratti di "Interest Rate Swap" al fine di coprirsi dai rischi connessi alla fluttuazione dei tassi di interesse. In particolare la società TAV ha trasformato l'indebitamento da tasso variabile a tasso fisso relativamente ai finanziamenti a lungo termine. La sottoscrizione di tali contratti è avvenuta, di concerto con il ministero dell'Economia e delle finanze, al fine di predefinire e stabilizzare, in un'ottica di lungo periodo l'onere complessivo dell'indebitamento legato al progetto Alta Capacità/Alta Velocità in misura fissa e con l'obiettivo anche di facilitare la determinazione prospettica degli andamenti economici delle iniziative.

Le caratteristiche qualitative e quantitative dei contratti sopra menzionati sono rappresentate nella seguente tabella.

Istituto finanziatore	Capitale di riferimento	Intermediario swap	Data di stipulazione	Data di inizio	Data di scadenza	Parametro di indicizzazione	Tasso fisso
Banca OPI	500.000	JP Morgan	2.4.2002	18.3.2002	18.9.2009	EURIBOR	5,1120%
Merrill Lynch	1.000.000	Morgan Stanley	8.4.2002	18.4.2002	18.1.2026	EURIBOR	5,4450%
West Landesbank	250.000	UBS Warburg	2.4.2002	10.6.2002	20.4.2009	EURIBOR	5,2075%
BEI	1.000.000	UBS Warburg	8.4.2002	15.6.2002	15.3.2024	EURIBOR	5,4830%
Dexia Credicop	350.000	Morgan Stanley	31.10.2002	24.12.2002	15.5.2012	EURIBOR	4,8080%
West Landesbank	250.000	Morgan Stanley	22.7.2002	27.8.2002	14.2.2012	EURIBOR	4,8150%
Cassa Dep. e Prest.	250.000	Credit Swiss First Boston	22.7.2002	31.12.2002	31.12.2023	EURIBOR	5,0450%
BEI	32.000	UBS Warburg	23.7.2002	15.12.2002	15.12.2025	EURIBOR	5,3060%
Totale	3.632.000						

L'andamento dei tassi di interesse ha determinato, nell'anno 2003, differenziali negativi contabilizzati nella voce "oneri finanziari" di ammontare pari a euro 100.563 migliaia.

L'attuale proiezione della curva dei tassi di interesse genera un valore attuale dei differenziali futuri di ammontare pari a circa euro 289 milioni. Il realizzarsi di tali differenziali negativi come, peraltro, di possibili differenziali positivi è legato all'andamento futuro dei tassi di interesse e sarà rilevato in conformità ai principi contabili di generale accettazione, in quanto relativi a contratti di copertura, per competenza, se e nella misura in cui effettivamente si realizzeranno.

Ai finanziamenti reperiti sul mercato, si aggiungono i versamenti effettuati dalla controllante RFI, in conto futuro aumento del capitale sociale che nel corso del 2003 sono ammontati a euro 395 milioni di cui euro 259 milioni afferenti alla Torino-Milano-Napoli e euro 136 milioni al "resto del sistema", raggiungendo a fine esercizio l'importo complessivo di euro 591 milioni.

Infine, nel corso del 2003 TAV ha ricevuto a titolo di contributi a fondo perduto, circa euro 34 milioni, da parte della Commissione Europea e dal Fondo di Rotazione per il FESR.

SELF – Srl (CONTROLLATA)

La società, che è stata costituita in data 7 aprile 2000 con capitale sociale di euro 50.000 interamente sottoscritto da Ferrovie dello Stato - Società di trasporti e servizi per azioni 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. 16.3.1999, 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'ac-