

e la crescita del sistema Paese - è urgente che le Istituzioni predispongano, anche nel contesto della definizione del nuovo Contratto di programma, un quadro di regole chiare ed efficaci, soprattutto quanto a entità, tempi, modalità e garanzie di erogazione dei trasferimenti a RFI, così da risolvere in maniera definitiva le problematiche d'investimento riscontrate nel 2006 che, come detto, si prospettano anche per gli anni a venire. Diversamente, gli interventi sulla rete tradizionale/convenzionale non potrebbero che subire, come indicato anche da codesto Azionista, drastici ridimensionamenti.

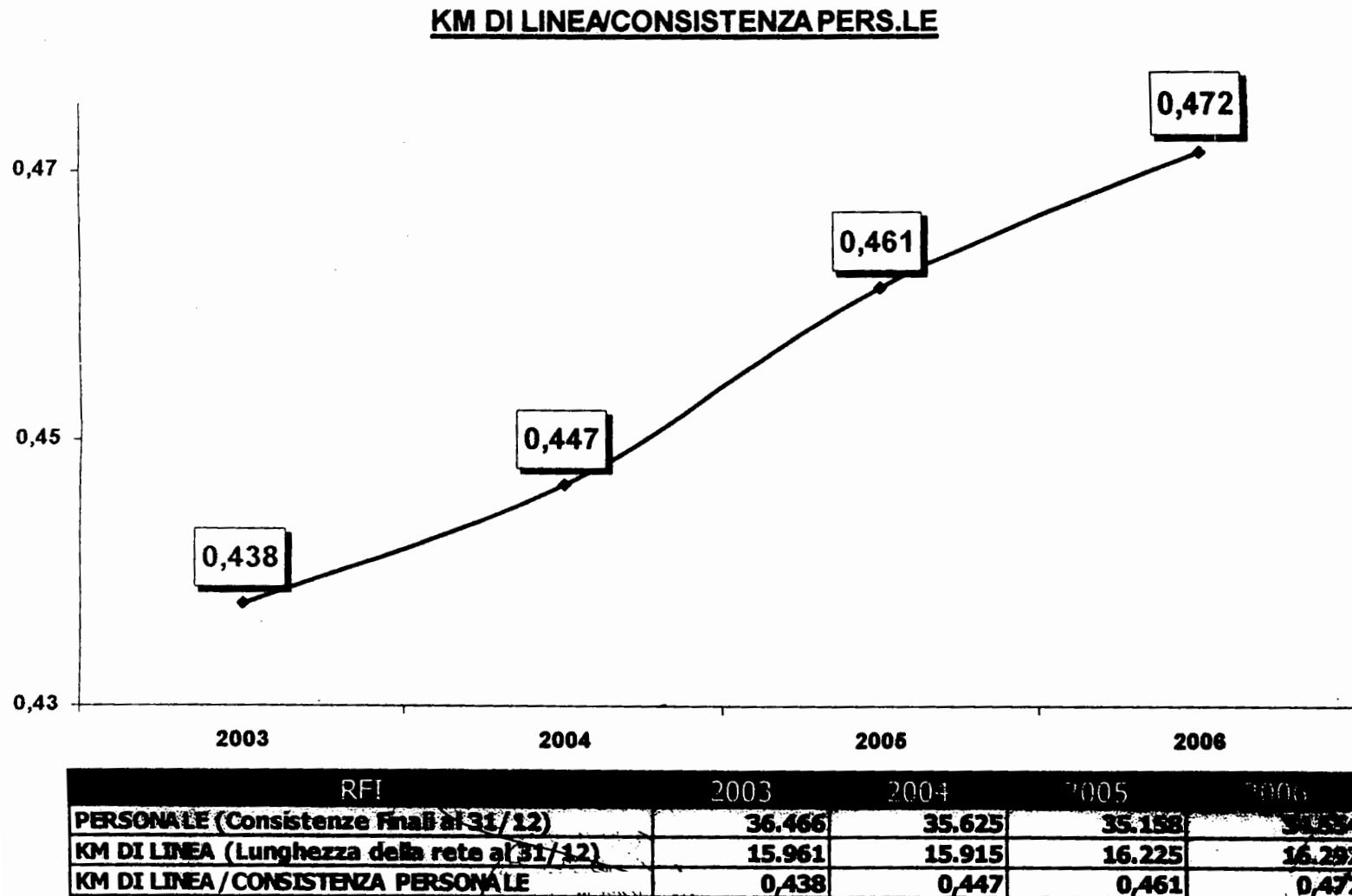
Infine, a fronte di un rinnovato e rigoroso impegno da parte di RFI al rispetto dei principi di economicità ed efficienza, è opportuno che lo Stato strutturi programmi puntuali ed inderogabili, su un arco pluriennale, dei flussi finanziari previsti per gli investimenti ferroviari, definendo, in particolare, meccanismi idonei ad assicurare (i) la "sincronia" tra gli stanziamenti di cassa previsti in legge finanziaria e l'effettiva erogazione di tali risorse a RFI, nonché (ii) il periodico adeguamento del canone d'accesso all'infrastruttura secondo criteri di trasparenza, certezza ed obiettività.

Ciò consentirà a RFI di predeterminare ed identificare con esattezza le risorse di cassa di cui potrà disporre nel corso degli anni, favorendo, tra l'altro, la diffusione anche nel settore ferroviario delle tecniche di partenariato pubblico-privato (PPP) e di *project financing*. Ciò, a sua volta, oltre a permettere di catalizzare risorse private aggiuntive, contribuendo ad allentare i vincoli di finanza pubblica, potrà migliorare i meccanismi di controllo dei tempi e dei costi operativi, ottimizzando, in tal modo, i risultati complessivi degli investimenti.

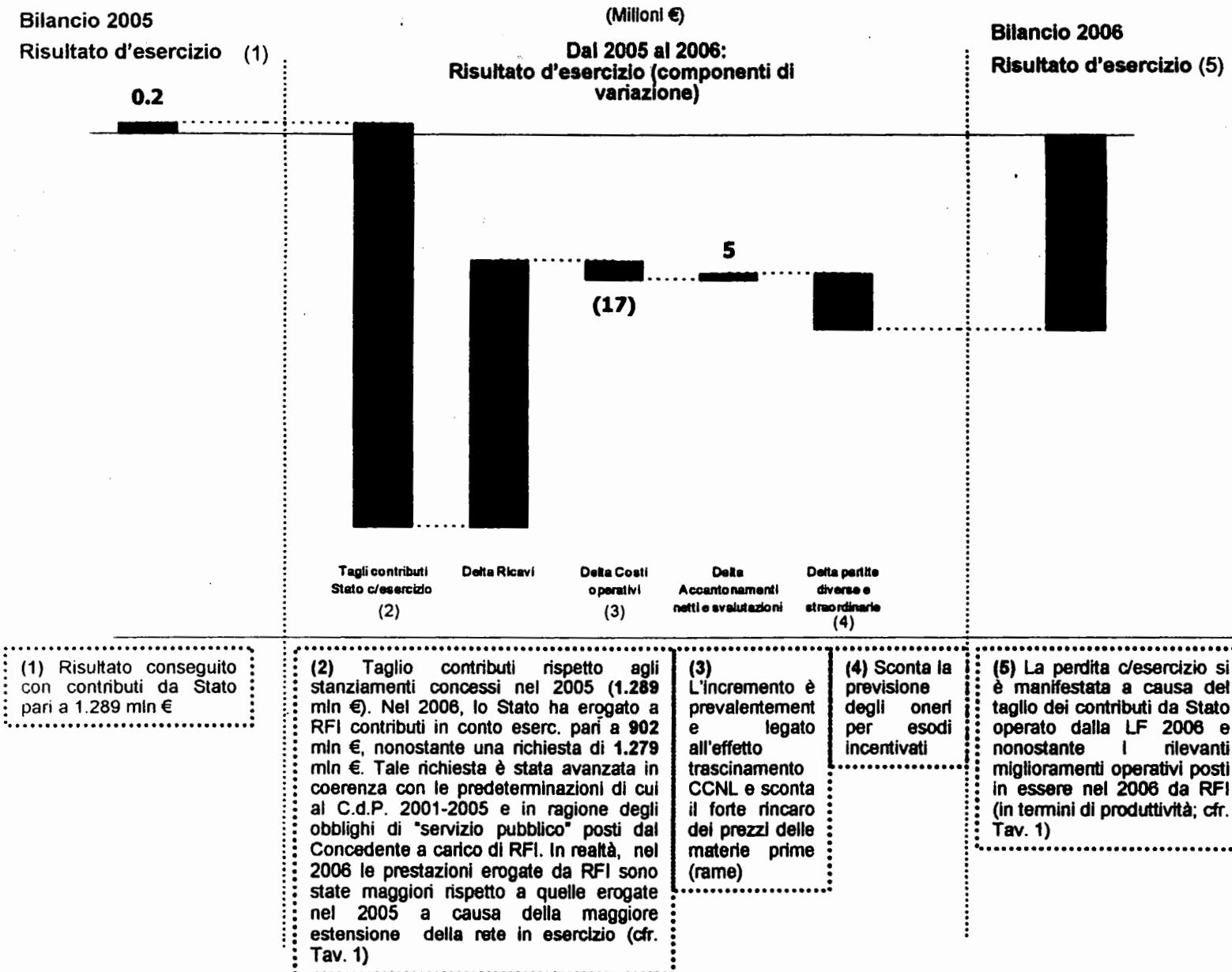
Roma, 4 aprile 2007

  
Rainer Masera

Tav. 1. RFI – Indicatore di produttività (Km di Linea/Consistenza pers.le)



Tav. 2. RFI - Risultato d'esercizio: bilanci 2005 e 2006



**Tav. 3. RFI - Conto economico riclassificato 2005 - 2006**

	(in migliaia di euro)		
	2005	2006	Differenze
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.444.274	1.400.541	256.267
Ricavi da Stato e da altri Enti	1.289.467	901.866	(387.601)
<b>Ricavi operativi</b>	<b>2.733.741</b>	<b>2.302.407</b>	<b>(131.334)</b>
Costo del lavoro	(1.582.173)	(1.595.845)	(13.672)
Altri costi	(1.211.805)	(1.265.382)	(54.177)
Capitalizzazioni - variazione rimanenze	397.329	447.894	50.565
Costi operativi	(2.595.849)	(2.413.392)	(17.284)
<b>MARGINE OPERATIVO LORDO</b>	<b>37.892</b>	<b>(110.726)</b>	<b>(148.618)</b>
<b>RISULTATO DELL'ESERCIZIO</b>	<b>159</b>	<b>(196.966)</b>	<b>(197.125)</b>

Tav. 4. RFI - Conto economico sintetico 2004-2011

	Bilancio	Budget	Piano	Valori in milioni di euro				
DESCRIZIONE VOCI	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ricavi da mercato	1.036	1.144	1.401	1.497	1.588	1.692	1.847	2.028
Contributi da Stato	1.305	1.289	902	1.050	1.289	1.289	1.289	1.289
<b>Totale ricavi operativi</b>	<b>2.341</b>	<b>2.434</b>	<b>2.302</b>	<b>2.547</b>	<b>2.877</b>	<b>2.981</b>	<b>3.136</b>	<b>3.317</b>
Costo Lavoro	-1.535	-1.582	-1.596	-1.668	-1.684	-1.698	-1.725	-1.744
Costo del lavoro manovra	-	-	-	63	64	64	64	65
Costo del lavoro Facilities	-	-	-	-9	-9	-9	-9	-9
<b>Totale Costo Lavoro perimetro attuale</b>	<b>0</b>	<b>-1.582</b>	<b>-1.596</b>	<b>-1.615</b>	<b>-1.629</b>	<b>-1.643</b>	<b>-1.670</b>	<b>-1.688</b>
Altri costi operativi	-1.142	-1.211	-1.265	-1.322	-1.335	-1.345	-1.366	-1.392
Capitalizzazioni	337	397	448	380	364	364	373	372
<b>Totale costi operativi</b>	<b>-2.340</b>	<b>-2.398</b>	<b>-2.413</b>	<b>-2.610</b>	<b>-2.655</b>	<b>-2.679</b>	<b>-2.718</b>	<b>-2.763</b>
<b>MOL</b>	<b>1</b>	<b>38</b>	<b>-111</b>	<b>-63</b>	<b>222</b>	<b>302</b>	<b>418</b>	<b>553</b>
Ammortamenti	-1.830	-958	-455	-707	-713	-715	-723	-728
Utilizzo fondo ammortamento	1.830	958	455	707	713	715	723	729
Ammortamento RC netto	0	0	0	0	0	0	0	0
Ammortamento AV/AC	0	0	0	-25	-38	-79	-144	-245
Accantonamenti	-150	-113	-108	-50	-90	-70	-70	-70
Saldo proventi oneri diversi	115	54	57	0	0	0	0	0
<b>Risultato operativo</b>	<b>-33</b>	<b>-21</b>	<b>-161</b>	<b>-138</b>	<b>94</b>	<b>153</b>	<b>204</b>	<b>239</b>
Oneri finanziari	28	22	22	-20	-33	-42	-42	-42
Oneri finanziari AV/AC (ex art.1 comma 84, LF 06)	0	-5	-271	-175	-250	-331	-377	-403
Capitalizzazione (solo AV/AC)	0	5	271	175	250	331	377	403
Saldo proventi oneri straordinari	32	26	-31	0	0	0	0	0
<b>Risultato ante imposte</b>	<b>27</b>	<b>27</b>	<b>-171</b>	<b>-158</b>	<b>62</b>	<b>112</b>	<b>162</b>	<b>197</b>
Imposte di esercizio	-27	-27	-26	-43	-53	-56	-59	-61
<b>Risultato netto</b>	<b>0,3</b>	<b>0,2</b>	<b>-197</b>	<b>-200</b>	<b>9</b>	<b>56</b>	<b>103</b>	<b>136</b>

(\*) Il budget 2007 ed il piano 2008-2011 sono stati costruiti in base all'ipotesi che lo Stato eroghi quali contributi in c/e rispettivamente la somma di 1050 mln e di 1289 mln di euro

## Tav. 5. RFI - Cash Flow investimenti 2005-2011

(Valori in mil euro, netto IVA)

	Contabilizzazioni		Budget		Piano			Totale periodo 2007-2011
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	
Tecnol. Sicurezza e Circolazione	589	703	684	684	690	650	604	3.272
Manutenzione Straordinaria	744	785	739	739	800	840	850	3.968
Altri Investim (Sist. Informativi, Security)	53	45	39	39	50	50	50	227
GS+CS+Pegasus	28	38	73	81	61	34	20	270
Upgrading/DCM	72	63	69	85	65	80	80	350
Navigazione	10	-	20	40	0	0	0	60
<b>Totali parziale</b>	<b>1.496</b>	<b>1.635</b>	<b>1.604</b>	<b>1.628</b>	<b>1.666</b>	<b>1.664</b>	<b>1.604</b>	<b>8.156</b>
<b>Progetti di sviluppo infrastrutturale</b>	<b>1.619</b>	<b>1.726</b>	<b>1.718</b>	<b>1.984</b>	<b>1.960</b>	<b>1.208</b>	<b>1.106</b>	<b>7.966</b>
<b>TOTALE FABBISOGNI</b>	<b>3.115</b>	<b>3.381</b>	<b>3.322</b>	<b>3.611</b>	<b>3.616</b>	<b>2.862</b>	<b>2.711</b>	<b>16.122</b>
di cui da terzi	52	64	57	47	22			190
di cui da Stato	3.309	3.288	3.685	3.669	2.840	2.711		15.932
Anticipo fabbisogni per avvio cantierizzazioni			165	370	235			
Anticipo fabbisogni per avvio progettazioni			20	87	30			
<b>TOTALE FABBISOGNI DA STATO</b> (compresa anticipo cantierizzazioni e progettazioni)			<b>3.443</b>	<b>4.012</b>	<b>3.834</b>	<b>2.785</b>	<b>2.691</b>	<b>16.674</b>
Disponibilità Cassa da legge finanziaria (LF)	3.068	315 <sup>(1)</sup>	3.126	1.802	3.842	14.068		
<b>GAP fra disponibilità da LF e fabbisogni</b>	<b>2.994</b>	<b>318</b>	<b>2.210</b>	<b>292</b>				

Inoltre, nel 2006, lo Stato ha erogato a RFI risorse aggiuntive per 369 mil di euro a valere sui residui passivi degli anni precedenti. Sono altresì state erogate ulteriori risorse pubbliche nazionali e comunitarie per 421 mil di euro. Si ricorda che al 31.12.2006, RFI vantava crediti nei confronti del MEF per complessivi 2.672 mil di euro, di cui 1.436 mil di euro quali partite collegate al conto economico e 1.234 mil di euro quali partite collegate agli investimenti (questi ultimi esplicitamente riconosciuti dal MEF con lettera 9/3/2007). Si ricorda, altresì, che nel giugno 2006, la Capogruppo ha delegato il C.D.A. di RFI a deliberare, a partire dal 2007, aumenti di capitale sociale per un importo di 1 Mid di euro (l.e.d. app di liquidità), in più 'tranches' e in un arco temporale di 3-4 anni, di cui la prima tranche di 250 mil di euro è stata sottoscritta e versata dalla Capogruppo nel gennaio 2007. Tale operazione si è resa necessaria poiché, a seguito delle operazioni di raccolto e di predisposizione nell'ambito della "societarizzazione" di F.S. (avviata nel gennaio 2001), la Capogruppo aveva escluso al proprio patrimonio componenti dell'attivo circolante di pertinenza di RFI (il cosiddetto gap di liquidità).

## Tav. 6. RFI - Rendiconto finanziario 2005 e 2006

	2005	2006
(valori in migliaia di euro)		
Disponibilità monetarie nette iniziali	1.895.550	1.580.580
<i>Flusso monetario generato da attività di esercizio</i>	226.081	(184.854)
<i>Flusso monetario generato da attività di investimento</i>	(3.643.899)	(3.943.096)
<i>Flusso monetario generato da attività di finanziamento</i>	3.102.848	2.538.668
<i>Dividendi erogati</i>	0	0
Disponibilità monetarie nette finali	1.580.580	(8.701)
di cui: saldo del c/c intersocietario	1.222.524	(227.242)

**PAGINA BIANCA**

**INFORMAZIONI DI CARATTERE GENERALE**

**PAGINA BIANCA**

## I RAPPORTI CON LO STATO

### Il Contratto di Programma

Nel corso del 2006 RFI ha proseguito il suo impegno nelle attività previste dal Contratto di Programma 2001-2005, prorogato secondo quanto disposto dalla Delibera CIPE n. 159/2005 per l'anno 2006 così come di seguito dettagliato.

In particolare, nel mese di marzo RFI ha predisposto la relazione sullo stato di attuazione degli investimenti previsti dal Contratto di Programma fornendo un resoconto, sulla base dei dati di pre-consuntivo, della situazione degli investimenti infrastrutturali alla data del 31/12/2005. L'attività è disciplinata dall'art. 20, comma 2, lettera e) del Contratto, che dispone, inoltre, che la versione definitiva del documento, basata sui dati di consuntivo, sia redatta entro il mese di giugno. Quest'anno i dati definitivi non hanno presentato variazioni rispetto alle informazioni di pre-consuntivo, per cui la versione di marzo è stata integralmente confermata mediante comunicazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ed al CIPE in data 23/06/2006.

In data 2 maggio 2006 è stato sottoscritto l'Accordo Preliminare al Quarto Addendum al CdP 2001-2005, approvato in precedenza dal CIPE nella seduta del 22/03/2006 (delibera n. 46), che ha allocato le risorse recate dalla Legge Finanziaria 2005, al netto dei finanziamenti disposti della legge Finanziaria 2006 relativamente ai contributi per investimenti, e che ha formalizzato, con apposita clausola, la continuità dello stesso Contratto di Programma 2001-2005 a tutto l'anno 2006.

L'Accordo Preliminare ha come principali contenuti i seguenti argomenti:

- la proroga, per l'anno 2006, del CdP 2001-2005 secondo quanto disposto dalla delibera CIPE n. 159/2005;
- l'aggiornamento degli oneri di esercizio di cui alla Tabella 1 del CdP (rappresentati dagli oneri per la manutenzione ordinaria, ed in passato dai coefficienti K1 e K2 da corrispondere agli utenti della rete sino all'automazione, dai contributi ex art. 5 DPR 277/1998, nonché dai contributi per obbligo collegamenti ferroviari via mare) riportati per gli anni 2004 e 2005, già recepiti nei rispettivi bilanci di competenza;
- la ripartizione degli apporti al capitale sociale di Ferrovie dello Stato S.p.A. per il 2004 (pari a 5.451,5 milioni di euro), che tiene conto dei pareri resi dalle competenti Commissioni parlamentari in merito allo schema di 4° Addendum al Contratto e privilegiando l'attuazione dei programmi di investimento riguardanti le tecnologie finalizzate alla sicurezza della circolazione;
- la riallocazione di 549,5 milioni di euro rivenienti dalla rendicontazione di "progetti volano" inseriti nel Programma Operativo Nazionale dei trasporti (in seguito PON) 2000-2006 che individua un insieme di azioni rivolte a potenziare, riqualificare e razionalizzare le infrastrutture per la mobilità e i trasporti nelle Regioni del Sud Italia che rientrano nel Quadro Comunitario di Sostegno (in

seguito QCS) 2000-2006: la Campania, la Calabria, la Puglia, la Basilicata, la Sicilia e la Sardegna. Il PON è finanziato con risorse Fondi Europei di Sviluppo Regionale (in seguito FESR), di cui viene dato maggiore dettaglio nel paragrafo dei “Contributi Comunitari” della presente relazione sulla gestione a cui si fa rinvio;

la parziale rimodulazione di 16,23 milioni di euro (la rimodulazione complessiva è pari a 63,58 milioni di euro) secondo la tabella sotto riportata, delle risorse già allocate con il 3° Addendum ai 7 interventi nel Mezzogiorno dei quali il CIPE ha finanziato, con la delibera n. 91/2004, la progettazione preliminare:

<b>LINEA</b>	<b>Stima parametrica della soluzione prescelta (*)</b>	<i>(valori in milioni di euro)</i>	
		<b>Costo progettazione preliminare</b>	
Taranto – Sibari - San Lucido	792		3,17
Venafro – Termoli	50		0,20
Palermo – Trapani	432		1,73
Siracusa – Ragusa – Gela	183		0,73
Roma – Pescara	1.184		4,74
Battipaglia – Potenza – Metaponto	865		3,46
San Gavino – Sassari/Olbia	550		2,20
<b>Totale</b>	<b>4.056</b>		<b>16,23</b>

(\*)corrisponde al costo a vita intera dei progetti indicati.

- l'attuazione dei dispositivi previsti dalla citata delibera n. 91/2004 in merito al monitoraggio degli interventi (istituzione del monitoraggio degli investimenti nel settore sicurezza e diversa cadenza del *reporting* sul monitoraggio sugli investimenti nel Mezzogiorno).

L'articolazione dell'*Addendum 4* risulta la seguente:

VOCE	(milioni di euro)	IMPORTO
interventi per la sicurezza di cui alla bozza del 4° <i>Addendum</i>	479,8	
interventi aggiuntivi per la sicurezza	700,0	
manutenzione straordinaria (quota 2005 e anticipazione quota 2006)	665,9	
contributi in corso di costruzione sistema AV	763,6	
interventi indicati dalle Commissioni e opere di Legge obiettivo nell'ambito della bozza del 4° <i>Addendum</i> :		2.842,2
<i>Linea adriatica</i>	32,0	
<i>Corridoio 5</i>	100,9	
<i>Linea tirrenica</i>	21,4	
<i>Nodi urbani</i>	128,7	
<i>Accesso Sempione</i>	4,6	
<i>Mezzogiorno</i>	1.531,9	
<i>Scali intermodali</i>	4,8	
<i>Legge obiettivo</i>	965,6	
<i>Altro (sicurezza)</i>	52,3	
TOTALE		5.451,5

La quota di risorse destinate ad investimenti nel Mezzogiorno – al netto dei contributi *ex lege* 27 dicembre 2002, n. 289, previsti per la fase di costruzione del “Sistema alta velocità/alta capacità”, dei finanziamenti per gli interventi relativi alla sicurezza e degli oneri per manutenzione straordinaria - è pari a circa il 54% del valore totale, il che evidenzia l'attenzione riservata a tale macroarea e conferma il *trend* positivo sinora registrato nell'allocazione delle risorse recate dalle Leggi Finanziarie per il settore ferroviario.

La suddetta ripartizione consente la copertura degli interventi prioritari riguardanti la sicurezza della circolazione ferroviaria già previsti dal Piano di Priorità degli Investimenti, di interventi aggiuntivi nello stesso settore prioritario, nonché di una quota della manutenzione straordinaria 2006, per un importo complessivo pari a circa 1.846 milioni di euro.

La stessa ripartizione assicura la copertura finanziaria di interventi riportati nel CdP e rientranti nel programma delle opere strategiche con particolare riferimento al nodo di Falconara ed alle tratte Spoleto - Terni e Milano - Mortara.

Sempre nel mese di maggio, in conformità a quanto disposto dall'art. 14, comma 5 del D. Lgs. 188/03, RFI ha trasmesso al Ministero vigilante l'aggiornamento 2006-2010 del Piano d'Impresa del Gestore, le cui linee guida delineano un insieme di attività da perseguire, la cui attuazione dovrà consentire alla Società di mantenere un quadro complessivo industrialmente solido nonché l'equilibrio economico e finanziario indispensabile anche alla luce dei vincoli imposti dal più volte richiamato Dlgs. 188 del 2003, che richiede al Gestore dell'infrastruttura il tendenziale raggiungimento di tale posizione al netto degli ammortamenti.

In particolare rispetto al Piano d'Impresa 2005, si registrano le seguenti differenze nelle ipotesi di base:

- ulteriori recuperi di efficienza sul piano industriale migliorando ulteriormente gli indicatori tecnico economici che già pongono RFI in linea con le *best practices* europee di settore,
- il ripristino a partire dall'anno 2007 dei corrispettivi da Stato per il CdP a valori corrispondenti a quelli riconosciuti nel 2005 (pari a 1.289 milioni di euro), secondo il principio che il "taglio" subito nel 2006 sia da considerarsi "transitorio";
- lo sconto K2 è stato inteso come una posta per la quale devono individuarsi trasferimenti pubblici specifici, atteso che non compete a RFI finanziare detto sconto verso le imprese ferroviarie (pertanto è stato assunto pari a zero);
- l'effettiva erogazione in conto impianti da parte dello Stato delle risorse finanziarie necessarie per gli investimenti nella rete tradizionale e nelle partecipazioni nonché delle integrazioni previste per l'AV/AC,
- gli ammortamenti del sistema AV/AC sono stati stimati con la metodologia "a volumi di produzione" come disposto dalla Legge Finanziaria 2006 e calcolati a partire dall'anno successivo a quello in cui viene effettuato il pre-esercizio della singola nuova tratta.

Il sostanziale pareggio di conto economico è raggiunto a fronte del verificarsi congiunto di tutti i presupposti precedentemente elencati, assieme ad azioni di ulteriore efficientamento e contenimento dei costi pure quantificate nel Piano e sulle quali RFI assume tutte le responsabilità di tipo gestionale.

Per quanto riguarda invece l'equilibrio finanziario, anche assumendo un pieno ripristino della disponibilità di risorse pubbliche a partire dal prossimo anno, emerge un disavanzo di cassa che potrà essere colmato mediante l'incasso, anche parziale, sia dei crediti pgressi vantati verso lo Stato sia di ulteriori "tranche" relative all'aumento di capitale sociale di 1 miliardo di euro effettuato dalla Capogruppo in data 26 maggio c.a. (come anche descritto nel paragrafo relativo ai "principali eventi dell'anno" inerentemente alla modifica dello Statuto sociale avvenuta il 23 giugno) ovvero attraverso il ricorso all'indebitamento, ponendo i relativi oneri finanziari - al momento non previsti -

insieme alla restituzione del debito, a carico dello Stato anche a valere sulle riserve che lo Stato erogherà nel corso del 2007.

In occasione della redazione del Documento di Pianificazione Economico Finanziario (DPEF) 2007-2011, avvenuta nel mese di giugno, il Gestore ha collaborato alla compilazione dell'allegato infrastrutture ferroviarie in cui gli investimenti presenti nel Piano di Priorità di RFI sono riportati secondo una classificazione distinta per stato di avanzamento progettuale.

La successiva proposta di allocazione delle risorse per competenza recate dalla Legge Finanziaria 2006, pari a 1.700 Meuro, da contrattualizzarsi con il Quarto *Addendum* ancora in fase di negoziazione tra le Parti a fine esercizio di riferimento, è stata elaborata in coerenza con quanto contenuto nel citato DPEF, privilegiando quindi, oltre gli interventi collegati alla sicurezza, gli investimenti in più avanzata fase realizzativa.

Per quanto riguarda gli oneri di gestione previsti dal CdP (Tab.1) finanziati con contributi in conto esercizio, a seguito delle innovazioni introdotte dalla Finanziaria 2006 (art.1 comma 15), questi trovano copertura nell'ambito del nuovo "Fondo per i trasferimenti correnti alle imprese", la cui ripartizione, approvata dalle competenti Commissioni Parlamentari nella seduta del 27 giugno, ha visto assegnato ad RFI un importo di circa 902 Meuro a fronte di una richiesta di 1.289 Meuro avanzata dalla Società in coerenza con i meccanismi del CdP 2001-2005 e quantificata sulla base del costo dei servizi acquistati dallo Stato, prevalentemente manutenzione ordinaria di linee ed impianti della rete ferroviaria nazionale.

Ulteriore novità introdotta dalla Legge Finanziaria 2006 (art. 1 comma 79) si riferisce alla fusione per incorporazione, con effetto dal 1° gennaio 2006, di Infrastrutture SpA (ISPA) nella Cassa depositi e prestiti SpA, la quale assume tutti i beni, diritti e rapporti giuridici attivi e passivi di Infrastrutture SpA, incluso il patrimonio separato, proseguendo in tutti i rapporti giuridici attivi e passivi anche processuali.

Per tener quindi conto degli effetti di quanto descritto, RFI ha sviluppato una revisione del Dossier di valutazione del progetto AV/AC TO-MI-NA specificamente rivolto a valutare le ricadute economico-finanziarie derivanti dalle novità introdotte dalla Legge Finanziaria 2006 e dalle diverse modalità di concorso della finanza pubblica al progetto, anche in conseguenza dei rilievi formulati da Eurostat sul modello ex art. 75 della Finanziaria 2003.

Tale aggiornamento riproduce le previsioni di traffico AV/AC già presenti nel Piano d'Impresa 2006-2010 ed i risultati dell'analisi di *risk assessment* condotta nel corso dell'anno sui tempi ed i costi di realizzazione del progetto, attualmente quantificati in 32 miliardi di euro.

La nuova valutazione è stata trasmessa ai competenti Ministeri in data 04/08/2006.

Nel mese di novembre è stato avviato l'aggiornamento del Piano d'Impresa per il periodo 2007-2011, in continuità con le linee strategiche del Piano precedente 2006-2010

che recepisce gli effetti delle modifiche normative nel frattempo intervenute o pre-breve, con particolare riferimento alla Legge Finanziaria 2007, persegundo com l'obiettivo dell'equilibrio economico-finanziario della Società e del miglioramento qualità e della quantità dell'offerta.

Il processo di predisposizione del Piano quinquennale 2007-2011 non si è a concluso ma lo schema dello stesso è stato presentato agli organi societari all'azionista.

Il nuovo Piano, rispetto al precedente, prevede un mutamento del perimetro di atti della Società, dovuto ai seguenti fattori:

- acquisizione delle attività di manovra da Trenitalia per effettuazione del rel servizio previsto dall'art. 20 del Dlgs 188/2003;
- cessione attività di *building facilities* a Ferservizi ed alcuni servizi al personale diventa il riferimento unico per il Gruppo in ordine ai cosiddetti "se generali";
- costi per gli incentivi all'esodo.

I risultati economici previsionali evidenziano per il 2007 un risultato netto negativo considerando l'ipotesi di ridimensionamento operata dalla Legge Finanziaria 2007 contributi da Stato in c/esercizio, mentre già a partire dal 2008 e per tutto l'arco del Piano i risultati sono positivi sia a livello di MOL che a livello di risultato netto ulteriori azioni di contenimento dei costi e di sviluppo di nuovi servizi.

Parallelamente è stata avviata una nuova revisione del modello di finanziamento d linea AV/AC Torino-Milano-Napoli, anch'essa presentata agli organi societari all'azionista per tenere conto:

- delle novità della Legge Finanziaria 2007 che prevede, oltre a nuove risorse per il progetto, l'assunzione diretta (art.1 comma 966), a carico del bilancio dello Stato, del debito sin qui Contratto con ISPA per un valore di circa 13 mld di euro con conseguente cessazione della destinazione dei crediti e proventi di cui all'art. 107 ed estinzione dei correlati debiti di RFI/TAV;
- delle nuove previsioni sui volumi di traffico che sono state revisionate in base alle dichiarazioni effettuate dall'*incumbent* nell'ambito del processo di elaborazione del Piano d'impresa 2007-2011;
- della necessità di reperire sul mercato finanziario le risorse occorrenti per il completamento dei lavori.

### Progetti di Legge Obiettivo

A seguito dell'emanazione della Legge 443/2001 (cosiddetta "legge Obiettivo") il CII, con delibera del 21/12/2001, ha a suo tempo definito il Primo Programma delle Infrastrutture Strategiche, indicando l'insieme degli interventi prioritari da realizzare per lo sviluppo della dotazione infrastrutturale.