

In termini di contenuti, i principali elementi di novità sono così riassumibili:

- modularità del piano investimenti attraverso l'identificazione di "classi" a crescente priorità, la cui composizione è già esposta in sede di contratto anziché rimandata al documento di pianificazione strategica e di programmazione finanziaria, noto come Piano di Priorità degli Investimenti (PPI) che non sarà più elaborato;
- maggior ruolo del Ministero concedente nelle fasi di programmazione e di realizzazione degli investimenti per lo svolgimento delle funzioni di monitoraggio e vigilanza;
- introduzione di indicatori di misurazione di risultato e di un sistema di sanzioni pecuniarie, commisurate al valore della produzione delle sole prestazioni rese da RFI, per scostamenti nei tempi, costi, spesa annua e/o numero di attivazioni previste imputabili a negligenza dello stesso;
- accorpamento in un unico atto di tutti gli impegni "stratificatisi" nel tempo attraverso l'abrogazione dei contratti in essere (CdP 2001-2005 e CdP 1994-2000 per l'ultrattività dell'atto in relazione ai relativi progetti in corso di ultimazione);
- obbligo dello Stato in ordine al reperimento delle fonti finanziarie nazionali e comunitarie necessarie alla realizzazione del Piano Investimenti e ad eventuali esigenze finanziarie aggiuntive derivanti dalla stipula di accordi, protocolli ed intese sottoscritti dal Ministero delle Infrastrutture.

---

utilizzabilità dell'Infrastruttura ai più alti livelli di sicurezza offerti in ambito europeo ed in condizioni standard di affidabilità ed efficienza". Per la qualificazione del citato servizio, la rete è stata classificata in 6 tipologie di "Gruppi di Prodotto" secondo i criteri alla base dell'attività manutentiva; sono state inoltre previste le caratteristiche standard tecniche e prestazionali più significative per ogni gruppo di prodotto: velocità massima, sezione della linea di contatto per la trazione elettrica, tipo di armamento e sistemi di stanziamento. Per ogni gruppo di prodotto è stato definito il prezzo annuo per chilometro, fissato in corrispondenza I prezzi sono stati determinati, sulla base delle evidenze di cui al modello di Contabilità Regolatoria aziendale, applicando le *best practices* metodologiche indicate dalla disciplina comunitaria (2005/C 297/04). A fronte dell'erogazione di tale servizio da parte di RFI, lo Stato si impegna a corrispondere un compenso annuo (lordo IVA), calcolato sulla base dei prezzi per ogni tipologia di linea. Al servizio di messa in disponibilità della rete si aggiungono, nell'ambito del medesimo contratto, altri servizi acquisiti dallo Stato (Safety, Security, Navigazione) il cui corrispettivo è fissato in ragione delle spese sostenute dal Gestore per la loro produzione. Nel mese di novembre la proposta di schema di Contratto di Programma 2007-2011 - Parte Servizi è stata trasmessa da RFI al Ministro delle Infrastrutture per il seguito di competenza. Per l'anno 2008 la Legge Finanziaria 2008 ha previsto stanziamenti per 1.127 milioni di euro complessivi che sono stati posti direttamente a carico del capitolo di pertinenza di RFI in luogo dello stanziamento indistinto sul "Fondo per i trasferimenti correnti alle imprese" che ha caratterizzato lo stanziamento degli anni 2006 e 2007.

In termini di valore il portafoglio investimenti oggetto del contratto ha una dimensione complessiva che si attesta sui 189 miliardi di euro. Gli interventi risultano articolati nelle seguenti quattro classi, in ordine di priorità; di queste, la prima rappresenta gli effettivi impegni contrattuali, mentre le altre rivestono natura programmatica:

- "Opere in corso" (Tabelle A), pari a 71 miliardi di euro;
- "Opere prioritarie da avviare" (Tabelle B), pari a 34 miliardi di euro;
- "Altre opere da realizzare" (Tabelle C), pari a 38 miliardi di euro;
- "Opere previste a completamento del Piano" (Tabelle D), pari a 46 miliardi di euro.

Rispetto alla versione siglata con il Ministero delle Infrastrutture il 22 maggio 2007, la versione sottoscritta il 31 ottobre 2007 recepisce modifiche e integrazioni nel frattempo intervenute, tra cui la sottoscrizione del Quarto Addendum al Contratto di Programma 2001-2005<sup>42</sup>, a seguito dell'approvazione da parte del CIPE nella seduta del 5 aprile 2007 (delibera n. 17) e del parere favorevole della IX Commissione permanente della Camera nella seduta del 28 giugno e della VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 20 giugno 2007.

RFI segnala che, dopo la sottoscrizione del Contratto, nel mese di novembre 2007, in ottemperanza all'art. 8, comma 1 del Contratto, ha trasmesso al Ministero delle Infrastrutture una proposta di indicatori di misurazione di risultato necessari alla valutazione degli impegni assunti dal Gestore, proposta sulla quale sono in corso approfondimenti e confronti tra le Parti.

Gli stanziamenti relativi agli investimenti in infrastrutture ferroviarie sono coerenti con quanto definito nel Contratto e risultano così ripartiti:

---

<sup>42</sup> Come già detto, il precedente contratto di programma si riferiva specificamente, per una parte del suo contenuto, alla gestione dei servizi. Con il IV Addendum sono stati contrattualizzati, in relazione agli oneri di mantenimento in efficienza/sicurezza delle linee e degli impianti e di collegamento ferroviario con le isole della Sicilia e della Sardegna (art. 7 del CdP 2001-2005), i trasferimenti correnti relativi all'anno 2006, pari a euro 901,8 milioni di euro (Decreto MEF - Ministero Economia e Finanza- prot. n. 17648 del 21/07/2006). L'Addendum prevede che, a seguito delle modifiche di scenario normativo-istituzionale, nelle more della predisposizione e sottoscrizione del nuovo Contratto di Programma - parte servizi, il vigente Contratto di Programma 2001-2005, già prorogato per l'anno 2006, rimane valido fino alla sottoscrizione del nuovo atto.

- autorizzazioni di cassa per 1.776 milioni di euro sul capitolo 7122 per l'anno 2008 per la prosecuzione degli investimenti ferroviari previsti dalla Tabella "A" del CdP 2007-2011;
- autorizzazioni di cassa per 28 milioni di euro sul capitolo 7123 per l'anno 2008, quali contributi relativi a specifici provvedimenti legislativi e per il finanziamento della progettazione definitiva del raddoppio dell'intero tracciato della linea ferroviaria Parma-La Spezia;
- contributi quindicennali in conto impianti di 100 milioni di euro per la rete AV/AC e di 100 milioni di euro per la rete convenzionale conferiti annualmente a partire rispettivamente dal 2006 e dal 2007 sul capitolo 7124;
- autorizzazioni di spesa per 1.300 milioni di euro sul capitolo 7124 che rappresentano la quota relativa all'anno 2008 dei complessivi 8.100 milioni di euro stanziati dalla Legge Finanziaria 2007 per il sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli.

I corrispettivi in conto esercizio recati dalla Legge Finanziaria 2007, iscritti al fondo per i trasferimenti alle imprese, sono risultati per RFI come quota immediatamente disponibile per un importo pari a 784 milioni di euro.

Il Decreto Legge n. 81 del 2 luglio 2007 - convertito con la legge 3 agosto 2007, n. 127 - all'art. 7, ha svincolato a favore di RFI una ulteriore quota di tale fondo pari a 113 milioni di euro, precedentemente accantonata ai sensi dell'art. 1 comma 507 della stessa Legge Finanziaria, mentre all'art. 8 ha assegnato un importo aggiuntivo per RFI di 54 milioni di euro.

Inoltre, il Decreto Legge 1° ottobre 2007, n. 159 - convertito con la legge 22 novembre 2007, n. 222 - all'art. 3, comma 1, ha provveduto ad un ulteriore sblocco per il 2007 delle quote del Fondo Trasferimenti correnti alle imprese pubbliche (pari all'80% della parte vincolata alla destinazione del TFR) assegnando a RFI un importo di 203 milioni di euro.

L'importo complessivo disponibile per corrispettivi per servizi in conto esercizio per l'anno 2007 è risultato, quindi, pari a **1 miliardo 154 milioni** di euro.

<b>Valori in euro</b>	
<b>Contributi Contratto di Programma in conto esercizio</b>	
Contributi iscritti nell'anno 2007	1.154.093.123,86
Contributi in conto esercizio incassati nell'anno 2007(*)	1.154.093.124,00
(*) di cui:	
competenza 2007	1.143.148.807,26
competenza 2006	10.944.316,74

È, poi, da considerare l'ulteriore apporto dello Stato che si sostanzia nei contributi in conto investimenti, che, nel 2007, sono stati pari a **3 miliardi 518 milioni** di euro.

L'andamento nel quadriennio 2004-2007 dei complessivi contributi pubblici - sulla base dei dati desumibili dalle relazioni al bilancio consolidato del Gruppo FS - è stato il seguente:

<b>Valori in milioni di euro</b>				
<b>CONTRIBUTI PUBBLICI</b>				
	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>
Contributi in conto esercizio da contratto di programma dallo Stato	1.304	1.289	902	1.154
Contributi in c/investimento dallo Stato*	182	174	4.477	3.518
Altri	164	342	416	105
<b>Totale apporti e contributi</b>	<b>1.650</b>	<b>1.805</b>	<b>5.795</b>	<b>4.777</b>

\*Per gli anni 2004 e 2005 le risorse statali destinate agli investimenti sono state trasferite al Gruppo FS in forma di aumento di capitale e non sono rappresentate nel prospetto. Sulle medesime la Corte ha riferito nelle relazioni al Parlamento per i rispettivi esercizi in precedenza richiamate. È da tener presente che, oltre ai contributi sopra menzionati, sono stati iscritti in bilancio crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere ai sensi dell'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 (di cui quota RFI SpA 1 miliardo 196 milioni 88 mila euro e quota TAV per 870,6 milioni di euro).

L'importo totale dei contributi destinati agli investimenti ed iscritti in conto impianti nel bilancio 2007 verso il MEF - secondo quanto riferito da RFI nella relazione al bilancio di esercizio - è pari a **5,9 miliardi** (di cui 2,1 miliardi corrispondenti al valore dei contributi stanziati dallo Stato e attualizzati dalla Capogruppo con il mutuo Cassa Depositi e Prestiti).

I contributi in conto impianti sostengono le spese per gli investimenti finalizzati alla realizzazione dell'infrastruttura ferroviaria (con le spese incrementative) e quelle relative ai rinnovi - previste (da sostenere) lungo la vita della Concessione (fino al 2060) con riferimento sia alla Rete Convenzionale sia alla Rete AV/AC.

Le specifiche norme legittimanti l'attribuzione dei medesimi sono:

- l'articolo 1, comma 86, della Legge n. 266/2005 (Finanziaria per il 2006) stabilisce che "Il finanziamento concesso al Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale, compresi quelli per manutenzione straordinaria, avviene, a partire dalle somme erogate dal 1° gennaio 2006, a titolo di contributo in conto impianti";
- l'articolo 1, comma 84, della stessa Legge n. 266/2005 [come sostituito dall'articolo 1, comma 975, della Legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Finanziaria per il 2007)], richiamato dal suddetto comma 86, stabilisce che sono effettuati a titolo di contributi in conto impianti i finanziamenti concessi sia per la prosecuzione degli interventi relativi al sistema alta velocità/alta capacità Torino-Milano-Napoli sia a copertura degli investimenti relativi alla rete tradizionale (convenzionale) dell'infrastruttura ferroviaria.

Come specificato nel prospetto che segue, l'importo totale dei contributi in conto impianti erogati a RFI per il 2007 è stato pari a **4 miliardi 511 milioni 603 mila**.

Su queste voci si tornerà nella parte specifica relativa all'esame dello stato patrimoniale

<i>Valori in euro</i>				
<b>CONTRIBUTI IN CONTO IMPIANTI MINISTERO ECONOMIA E FINANZE</b>				
	<b>Contributi iscritti nel 2007</b>	<b>Contributi incassati nel 2007 di competenza 2007</b>	<b>Contributi incassati nel 2007 di competenza anni precedenti</b>	<b>*Totale incassi 2007</b>
<b>Cap. 7122</b> - "Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie"	3.168.875.674,92	3.065.000.000,10	566.791.374,82	3.631.791.374,92
<b>Cap. 7123</b> - "Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di opere specifiche"	206.624.791,00	0,00	559.812.521,00	559.812.521,00
<b>Cap. 7124</b> - "Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie"	320.000.000,00	320.000.000,00	0,00	320.000.000,00
	<b>3.695.500.465,92</b>	<b>3.385.000.000,10</b>	<b>1.126.603.895,82</b>	<b>4.511.603.895,92</b>

\* di cui 120 milioni incassati direttamente da TAV e 200 versati successivamente a TAV

#### 1.4 Gli investimenti

Nel corso dell'anno 2007, **gli investimenti infrastrutturali** per la Rete Convenzionale/AC, nella articolazione del nuovo Contratto di programma 2007-2011, sono stati pari a **3.308 milioni di euro**, di cui 14 a committenza TAV, in linea con la produzione del precedente esercizio.

In particolare, il complessivo volume di investimenti è stato destinato per circa 1.444 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali (di cui 133 milioni di euro per i progetti di sviluppo tecnologico) e per circa 1.864 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'Infrastruttura ed a interventi diffusi sul territorio (di cui 518 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

È da evidenziare che il contratto di Programma 2007-2011 – articolo 4 comma 4 lettera b) – ha innovativamente previsto l'obbligo per RFI di inviare, entro il 30 giugno di ogni anno, al Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti, al Ministero dell'Economia e delle Finanze ed al CIPE la relazione sullo stato di attuazione dei programmi di investimento (c.d. Monitoraggio) aggiornato al 31 dicembre dell'anno precedente.

Si riportano di seguito le principali attivazioni/potenziamenti con il dettaglio delle opere consegnate all'esercizio ferroviario nel corso del 2007:

##### Nuove linee

attivati 63 km di linea a doppio binario: 20 km Pioltello-Melzo Scalo-Treviglio Centrale; 5 Km AV/AC Lavino-S. Viola; 38 Km Napoli C.le-Bivio Sarno, di cui 7 km sono parte del Nodo AV/AC di Napoli e 31 km sono parte della Linea a Monte del Vesuvio.

##### Elettrificazione

attivati 83 Km di linea a doppio binario: 20 Km Pioltello-Melzo Scalo-Treviglio Centrale; 20 Km Melito R.C. Pellaio; 5 Km PM Lavino (km 9,522)-S. Viola; 38 Km Napoli C.le (Dev. 0,894)-Bivio Sarno.

##### Raddoppi

attivati 87 km: 14 km tra Palagiano M. – Bellavista, 13 Km S. Felice sul Panaro-Crevalcore; 3 km Salone-Lunghezza; 8 Km Taranto-Bellavista; 33 km S. Gavino-Decimomannu; 11 Km Apricena-S. Severo; 5 Km Cernusco-Carnate.

Sistema Comando Controllo (DCO/SCC): attivati 590 km.

Comando Traffico Centralizzato DCO/CTC: attivati 43 km.

Blocco Automatico: attivati 152 km.

Blocco conta assi: attivati 102 km.

Banalizzazione: attivati 341 km.

Linea Codificata: attivati 189 km.

Passaggi a livello: soppressi 128 passaggi a livello e ne sono stati automatizzati 16.

Barriere antirumore: completati 1500 metri.

ACEI (Apparati Centrali Elettrici a pulsanti di Itinerario): attivati 39 ACEI.

ACC (Progetto Apparato Centrale a Calcolatore): attivati 11 ACC (Bari S. Spirito). Sistema Controllo Marcia treno: attivati 1.939 km.

Il volume di spesa per investimenti in ricerca e sviluppo nell'anno 2007 è stato pari a circa 64,43 milioni di euro.

Dal prospetto che segue risulta l'ammontare della spesa per attività di ricerca e sviluppo dell'anno in milioni di euro, ripartita tra le principali aree di investimento:

<i>Valori in milioni di euro</i>		
<b>SPESE PER RICERCA E SVILUPPO</b>		
	<b>2006</b>	<b>2007</b>
Tecnologie per la sicurezza	85,66	41,33
Diagnostica innovativa	44,17	21,02
Studi e sperimentazioni di nuovi componenti	3,83	2,08
<b>Totale</b>	<b>133,66</b>	<b>64,43</b>

È da segnalare la notevole riduzione della spesa – superiore al 50 % - che ha riguardato anche le tecnologie per la sicurezza.

Dalla posta "Altri conti d'ordine", dello stato patrimoniale del bilancio di esercizio 2007, che si riferisce agli impegni assunti dallo Stato e dall'Unione Europea a favore della Società a seguito dell'emanazione di provvedimenti di erogazione di finanziamenti, sotto forma di aumento di capitale sociale o di contributi diversi, possono desumersi i dati di cui alla seguente tabella, relativi agli investimenti finanziati dallo Stato e dalla UE dal 1993 al 2007.



Valori in migliaia di euro

<b>FINANZIAMENTI PER INVESTIMENTI</b>						
	Risorse disponibili	Erogazioni	Contabilizzato	Crediti iscritti in bilancio	Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE per investimenti da realizzare	Somme residue per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi
	<b>A</b>	<b>B</b>	<b>C</b>	<b>D</b>	<b>E=A-B-D</b>	<b>F=B-C</b>
Al 31.12.2006	56.626.147	36.263.182	33.490.000	1.513.791	18.849.174	2.773.182
Al 31.12.2007	72.043.288	41.234.149	36.387.966	2.497.877	28.311.262	4.846.184
Differenza	15.417.141	4.970.968	2.897.966	984.085	9.462.088	2.073.002

Al 31 dicembre 2007, il confronto tra:

- le risorse disponibili e le erogazioni ricevute, al netto delle poste iscritte come crediti, evidenzia una differenza pari a € **28,3 miliardi**, rappresentate come "Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE per investimenti da realizzare";
- le erogazioni ricevute e le contabilizzazioni effettuate evidenziano una differenza pari a € **4,8 miliardi**, rappresentate come "Somme residue per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi".

Entrambi i rapporti sono sintomatici delle difficoltà di funzionamento del sistema dei rapporti tra Stato e RFI.

### **1.5 Il perseguimento dei fini istituzionali e l'intervento statale: criticità e prospettive future**

Come si è visto, RFI, nello svolgimento dei propri compiti istituzionali, è supportata ordinariamente, in misura rilevante, dai finanziamenti statali, per far fronte alle esigenze di manutenzione delle infrastrutture e di potenziamento della rete ferroviaria esistente, per sostenere il costo degli impianti e sterilizzare gli ammortamenti, per dare impulso agli investimenti.

Per il perseguimento di tali differenti finalità - come già detto - RFI è risultata assegnataria, nel 2007, di **5,7 miliardi di euro**, di cui 1,2 miliardi provenienti dal contratto di programma quali contributi in conto esercizio e 4,5 miliardi in conto impianti.

Ai fini di una compiuta considerazione dell'impegno complessivo statale, per il 2007, è da tener presente che, oltre ai contributi sopra

menzionati, sono stati iscritti in bilancio crediti verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere ai sensi dell'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 pari a **2,1 miliardi**.

Con riguardo al complesso di contribuzioni annualmente destinate, a vario titolo, alla Società, si impone una serie di considerazioni.

Va anzitutto tenuto presente che la situazione di tendenziale equilibrio dei conti, postulata dall'art. 15, comma 1, del D. Lgs. 188/2003, è fortemente condizionata dall'intervento statale e dalla scansione dei tempi e della misura della contribuzione.

Emerge poi che le obbligazioni dello Stato nei confronti di RFI non trovano, in modo coordinato ed esclusivo, la loro fonte nel contratto di programma, aggiungendosi alle contribuzioni da questo previste, altre risorse, in altri momenti ed *aliunde* legittimate, destinate, in parte, alle medesime finalità. E ciò con riflessi negativi sulla valutazione e quantificazione dell'intervento statale e sulla chiarezza dei rapporti tra le parti.

Sembrerebbe, pertanto, utile ricercare - in una razionalizzazione dei rapporti tra Azionista e Società - dei meccanismi che consentano di pervenire ad una più precisa e durevole definizione dei rapporti tra Stato ed RFI, sulla base, in ogni caso, di un contratto di programma, connotantesi quale unico atto disciplinante con completezza ed esaustività, in un determinato arco temporale, le obbligazioni ed i diritti vicendevoli. Occorrerebbe pervenire ad un soddisfacente livello di determinatezza nei rapporti, sulla base di un quadro di regole chiare ed efficaci, con particolare riguardo ad entità, tempi, modalità e garanzie di erogazione dei trasferimenti a RFI e soddisfacimento puntuale degli impegni da parte di quest'ultima.

E ciò anche ai fini di una migliore distinzione di ruoli, scelte e responsabilità conseguenti.

Anche con riguardo alle rappresentate difficoltà, in materia di programmazione e fruizione delle contribuzioni, risulta avvertita l'esigenza di una più ordinata e completa verifica "ex post" della utilizzazione dei finanziamenti statali. In proposito è da prendere atto che l'art. 15 del D. Lgs. n. 188/2003, al secondo comma, ha previsto che "il gestore dell'infrastruttura utilizza un sistema di contabilità regolatoria che evidenzia i meccanismi di imputazione dei costi relativi a tutti i processi industriali relativi alla sua attività. In particolare tale sistema presenta un grado di disaggregazione delle poste contabili tale da

evidenziare l'attribuzione dei costi e dei ricavi ai singoli processi industriali, nonché la destinazione dei contributi ed incentivi pubblici. Il gestore dell'infrastruttura provvede ad aggiornare periodicamente l'imputazione dei costi secondo la migliore pratica internazionale".

RFI si è dotata di detto sistema di contabilità regolatoria a partire dall'esercizio 2006, anche se il modello era stato oggetto di proposta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti già nel 2005. Nel mese di dicembre 2006 RFI ha trasmesso ai Ministeri delle Infrastrutture, dei Trasporti e dell'Economia e delle Finanze, la rendicontazione 2006 a norma degli artt. 17 e 20.3 del Contratto di Programma 2001-2005; la rendicontazione evidenzia le risultanze economiche della Società RFI nel suo complesso e nel dettaglio dei propri business fino al risultato netto d'esercizio in coerenza con il bilancio d'esercizio 2006 approvato in data 16 aprile 2007 dall'assemblea dei soci.

È anche da tener presente - sul tema - che il contratto di Programma 2007-2011, articolo 4 comma 4 lettera b), ha previsto l'obbligo per RFI di inviare entro il 30 giugno di ogni anno al Ministero delle Infrastrutture dei Trasporti, al Ministero dell'Economia e delle Finanze ed al CIPE la relazione sullo stato di attuazione dei programmi di investimento (c.d. Monitoraggio) aggiornato al 31 dicembre dell'anno precedente.

Passando, poi, alla problematica relativa al susseguirsi, nel corso dell'esercizio, di provvedimenti di assegnazione di risorse, in modo non sempre e non del tutto coordinato, si ribadisce ancora, - come già in precedenza rappresentato in occasione del referto su Ferrovie dello Stato - che sarebbe preferibile, più che procedere a reiterate variazioni negli interventi programmati ed all'assegnazione parcellizzata di risorse finanziarie da parte dell'Azionista - pur giustificate da particolari contingenze -, pervenire ad una più precisa e durevole determinazione della misura e delle finalità dell'intervento finanziario richiesto allo Stato, nonché delle quote di spettanza dei costi, con i relativi criteri di riparto e di carico.

Da una più precisa analisi e programmazione dell'entità dell'impegno finanziario pubblico, e dalla certezza del limite ammissibile, conseguirebbero intuibili effetti positivi sia ai fini degli equilibri di bilancio sia per la piena conoscenza, da parte di RFI e del management della Capogruppo, della entità degli oneri che è chiamata a fronteggiare in modo autonomo, con le proprie disponibilità e con i propri mezzi.

## **2. STRUTTURA ED ORGANIZZAZIONE SOCIETARIA**

### **2.1 Gli organi sociali**

Rete ferroviaria italiana S.p.A. è, come già detto, Società a socio unico, soggetta alla direzione e al coordinamento di Ferrovie dello Stato SpA a norma dell'art. 2497 sexies del codice civile e del D. Lgs. n. 188/2003.

L'organizzazione di RFI SpA è disciplinata dalle norme civilistiche per le società per azioni.

Organi sociali sono, quindi, l'Assemblea dei soci (ordinaria e straordinaria), il Consiglio di amministrazione, il Presidente, l'Amministratore delegato ed il Collegio sindacale.

L'Assemblea è costituita dall'azionista unico, che detiene il pacchetto azionario ed esercita i relativi poteri.

All'Assemblea compete la nomina degli amministratori, dei sindaci e del Presidente del Collegio sindacale.

Il Consiglio di amministrazione, composto dal Presidente e da 4 Consiglieri - uno dei quali amministratore delegato - è stato ricostituito il 25 giugno 2007, eccezion fatta per il Presidente, carica che, rimasta vacante - per decesso - alla fine del 2007, è stata conferita nuovamente dall'Assemblea della Società in data 8 aprile 2008.

Entrambi i soggetti prescelti per le cariche di Presidente e di Amministratore delegato sono dirigenti della Capogruppo FS, e non della medesima RFI.

Per gli stessi non si pone, quindi, allo stato, la problematica dell'applicazione dell'art. 3, comma 44 della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008) per la parte in cui prevede l'obbligo del collocamento in aspettativa per coloro che sono legati da un rapporto di lavoro con società a partecipazione pubblica o loro partecipate, collegate e controllate, e che sono al tempo stesso componenti degli organi di governo o di controllo dell'organismo o società con cui è instaurato il rapporto di lavoro. Allo stato, peraltro, l'efficacia di tale disposizione, riferibile anche a RFI SpA, è stata differita, per effetto dell'art. 4-quater D.L. 3 giugno 2008, n. 97, nel testo integrato dalla relativa legge di conversione 2 agosto 2008 n. 129, fino alla data di entrata in vigore del decreto del Presidente della Repubblica da emanare entro il 31 ottobre 2008, ai sensi dell'articolo

17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400, su proposta del Ministro per la pubblica amministrazione e l'innovazione di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze. Il DPR, a tutt'oggi, non risulta adottato.

Il Collegio sindacale, nominato per il periodo che rileva in data 3 maggio 2005, fino alla data dell'Assemblea di approvazione del bilancio 2007, si compone di 3 membri effettivi, di cui 1 con funzioni di Presidente, e 2 supplenti. Ad esso compete l'attività di verifica e di vigilanza prevista dalla legge.

Il controllo contabile, ai sensi dell'art.2409 bis del codice civile è svolto dalla società di revisione.

## 2.2 Compensi agli amministratori e ai sindaci

I compensi complessivi spettanti agli Amministratori e ai membri del Collegio sindacale per lo svolgimento delle proprie funzioni - che risultano dalla nota integrativa al bilancio 2007 - sono riportati nel prospetto che segue.

*Valori in migliaia di euro*

<b>COMPENSI AGLI ORGANI</b>			
<b>Percipienti</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>Differenze</b>
Amministratori *	681	776	95
Sindaci	93	93	0
<b>Totale</b>	<b>774</b>	<b>869</b>	<b>95</b>

\* comprende gli emolumenti previsti per le cariche di Presidente, di Consigliere di Amministrazione, nonché il trattamento economico fisso e variabile spettante all'Amministratore Delegato quale dirigente di Ferrovie dello Stato S.p.A.

Risulta un importo totale dei compensi spettanti agli Amministratori per l'anno 2007 pari a € 776.300,83 e quello relativo ai Sindaci pari a € 93.000.

Il compenso del Presidente è stato fissato dal Consiglio di amministrazione nella misura annua di 129.100 euro e quello dell'Amministratore delegato nella misura annua di 306.000 euro.

Al Presidente del Collegio sindacale è attribuito un compenso di 37.000 euro; ai componenti effettivi di 28.000 euro.

Non sono corrisposti gettoni di presenza, né altre forme di rimborso.

### **2.3 Articolazione organizzativa**

RFI S.p.A. è articolata in funzioni centrali e territoriali.

Il *core business* della Società è gestito dalle seguenti direzioni centrali (e dalle strutture territoriali da esse dipendenti):

Direzione Investimenti, Direzione Commerciale, Direzione Movimento, Direzione Manutenzione, Direzione Tecnica.

La Direzione Investimenti è responsabile della realizzazione delle nuove opere infrastrutturali a carattere civile in coerenza con le politiche e gli obiettivi programmatici della Società ed in conformità alle indicazioni provenienti da Ferrovie dello Stato S.p.A.

La Direzione Commerciale garantisce la ripartizione della capacità di infrastruttura, la commercializzazione presso le Imprese Ferroviarie e la predisposizione dell'orario ferroviario. Assicura l'assegnazione delle tracce orarie alle Imprese Ferroviarie in possesso della licenza (concessa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e del Certificato di Sicurezza (rilasciato da RFI quale Gestore dell'Infrastruttura), dietro corresponsione del pedaggio, nella misura stabilita, su proposta di RFI, dal Ministero vigilante.

Alla Direzione Movimento è attribuito il compito di controllare e coordinare la circolazione ferroviaria e di manifestare alle competenti strutture aziendali le esigenze relative allo sviluppo dell'infrastruttura per la realizzazione degli investimenti utili e necessari. La Direzione si occupa, inoltre, della gestione ed esercizio delle attività di navigazione di pertinenza della Società.

La Direzione Manutenzione garantisce la manutenzione ordinaria e straordinaria dell'infrastruttura ferroviaria, contrattandone la temporanea disponibilità con la Direzione Movimento. Ad essa è affidato il processo di approvvigionamento e logistica dei materiali di competenza dell'infrastruttura.

Infine, la Direzione Tecnica emana le norme, prescrizioni e standard in materia di sicurezza ed effettua attività di ispezione al fine di verificarne il rispetto; rilascia e revoca il Certificato di Sicurezza alle Imprese Ferroviarie; sviluppa i progetti di investimento a carattere innovativo e tecnologico; svolge attività di ricerca e sperimentazione attraverso l'Istituto Sperimentale.

Le rimanenti Direzioni centrali, di seguito elencate, svolgono attività di supporto a beneficio di tutte le altre funzioni aziendali:

Direzione Personale e Organizzazione; Direzione Strategia Qualità e Sistemi; Direzione Amministrazione Finanza Controllo e Patrimonio;

Direzione Audit; Direzione Legale; Direzione Progetti per lo Sviluppo per il Sud; Direzione Comunicazione di Mercato.

Le Direzioni centrali si articolano in Strutture Organizzative di 1° e 2° livello.

Dalla Direzione Movimento e dalla Direzione Manutenzione dipendono, inoltre, rispettivamente 15 Direzioni Compartimentali Movimento e 15 Direzioni Compartimentali Infrastruttura, che operano sul territorio.

Alle Direzioni Compartimentali Movimento spetta il compito di programmare e organizzare la circolazione, determinare lo scenario tecnico di riferimento per la programmazione dell'orario commerciale, definire le esigenze di sviluppo della rete e degli impianti per la realizzazione degli investimenti. Esse esercitano le funzioni tipiche del proprietario con riferimento al patrimonio strumentale di competenza (stazioni ferroviarie e scali merci), occupandosi della sua manutenzione, tutela e gestione.

Alle Direzioni Compartimentali Infrastruttura è affidata la missione di rendere disponibile l'infrastruttura ferroviaria per la circolazione dei treni alle migliori condizioni di qualità, efficienza e sicurezza, garantendo la tutela e la gestione tecnica del patrimonio strumentale di pertinenza. Esse provvedono a mantenere in efficienza la rete e ad attuare i necessari interventi di rinnovo e potenziamento della stessa.

I Direttori Compartimentali Movimento e Infrastruttura assicurano lo svolgimento delle funzioni di Referente di Progetto per gli investimenti di rispettiva competenza. A tale proposito, si evidenzia che al Direttore Compartimentale Movimento, nella veste di Referente di Progetto, compete la responsabilità della realizzazione degli Investimenti di Tipo 3 (manutenzione straordinaria e opere di legge), mentre al Direttore Compartimentale Infrastruttura può essere attribuita la referenza di progetto sia per Investimenti di Tipo 1 (nuove opere a carattere civile o tecnologico) che per Investimenti di Tipo 3.

L'assetto organizzativo di RFI S.p.A. (organigrammi, titolarità, missioni e aree di responsabilità, sedi) viene definito e formalizzato attraverso Ordini di Servizio Organizzativi (OdSO), emanati a firma dell'Amministratore Delegato.

La distribuzione degli OdSO è di competenza della Direzione Personale e Organizzazione - Struttura Organizzativa (S.O.) Organizzazione, la quale, tra l'altro, cura l'aggiornamento della struttura organizzativa della

Società, diffondendo periodicamente la pubblicazione "Articolazione Organizzativa e Missioni/Responsabilità" (Allegato n. 3).

RFI si avvale di altre due tipologie di documenti organizzativi: Comunicazioni Organizzative e Comunicazioni Operative.

Le prime, a firma dell'A.D., hanno per oggetto:

- politiche ed indirizzi;
- processi e procedure aziendali;
- nomine di Referenti di Programma/Progetto;
- istituzione, modifica, soppressione di organismi, gruppi di lavoro, comitati, ecc. e loro attribuzioni.

Le seconde riguardano:

- contratti di Servizio stipulati tra due o più aree di business della Società;
- Procedure Operative Direzionali;
- istituzione/modifica e cessazione di talune strutture/posizioni organizzative subdirigenziali e/o di loro attribuzioni nei casi in cui ciò sia necessario.

Le Comunicazioni Operative sono emesse dall'A.D. nei casi di Contratti di Servizio e Procedure Operative Direzionali, dal Direttore Personale e Organizzazione negli altri casi.

## **2.4 Corporate governance**

Il modello organizzativo societario di RFI va considerato nel contesto in cui la Società opera. RFI, infatti, facendo parte del Gruppo Ferrovie dello Stato, ha un modello di funzionamento coerente con le regole di Gruppo, fatta eccezione per quei processi di business specifici della Società (tipicamente relativi alla manutenzione ed all'esercizio in sicurezza dell'infrastruttura), per i quali sono state elaborate apposite procedure operative.

Il governo della Società avviene sostanzialmente attraverso alcune fondamentali leve organizzative e gestionali:

1. l'articolazione dei compiti e delle responsabilità tra le singole unità organizzative;
2. l'affidamento della titolarità delle unità organizzative a determinate risorse;
3. l'emanazione di norme e procedure interne, che disciplinano i