

con i contraenti generali, in data 15 ottobre 1991 ed in data 16 marzo 1992, dopo che le medesime erano state revocate dal decreto-legge n. 7 del 2007 (e dall'art. 13 della legge di conversione n. 40 del 2007).

In proposito la Corte non può non richiamare l'attenzione sulla straordinaria complessità del quadro che emerge, che deve essere valutato in tutte le implicazioni, per individuare tempestivamente i possibili rimedi e le scelte più opportune, sia ai fini del contenimento dei costi sia al fine di evitare negative ripercussioni sull'ordinato andamento dei lavori.

Esigenza primaria che si pone, per gestire con criteri di razionalità imprenditoriale il piano degli investimenti, è quella di pervenire a maggiori certezze sulla entità dei finanziamenti necessari e sostenibili, sia dallo Stato che da RFI. In tal senso depongono anche le deliberazioni nn.18 e 19 del 13 novembre 2008 della Sezione centrale di controllo di legittimità della Corte dei conti, nelle quali è ribadito che, sulla base del quadro normativo di riferimento, la funzione programmatoria della spesa affidata al CIPE, in sede di approvazione dei progetti preliminari e definitivi delle opere pubbliche, implica la necessità dell'indicazione delle forme e fonti di finanziamento per la copertura della spesa con precisione e dettaglio, evitando indeterminatezza e genericità.

*Adolfo De Giorlano*

PAGINA BIANCA

**RETE FERROVIARIA ITALIANA  
(RFI)**

**ESERCIZIO 2007**

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

*Signor azionista,*

*la società, coerentemente con la propria missione, ha proceduto nel corso del 2007 all'implementazione del proprio Piano industriale (di seguito PI) 2007-2011.*

*E l'anno 2007 è stato un anno che ha permesso alla società di rispettare gli ambiziosi obiettivi di budget e nel contempo, seppure attraverso un faticoso iter legislativo, di riuscire ad ottenere da Ministeri competenti le risorse necessarie a finalizzare gli investimenti programmati, problema che peraltro si ripropone ogni anno con la conseguente incertezza rappresentata dai tempi e dalle modalità di applicazione della Legge Finanziaria (di seguito LF).*

*Nell'anno 2007 si è raggiunto, parzialmente, l'obiettivo di contrattualizzare, con i Ministeri competenti, reciproci impegni in un arco temporale pluriennale con conseguenti diritti e doveri.*

*L'anno 2007 ha portato alla formalizzazione tra RFI ed il Ministero delle Infrastrutture (di seguito MI) del Contratto di Programma (di seguito CdP) 2007-2011 parte investimenti e il 31 ottobre 2007, ottenuto il parere favorevole di Camera dei Deputati e Commissione permanente del Senato, è stato sottoscritto tra RFI e MI.*

*Il nuovo Contratto ha validità quinquennale con operatività dal 1° gennaio 2007 al 31 dicembre 2011 e ha per oggetto la disciplina dei rapporti tra lo Stato e RFI con riguardo alla realizzazione degli investimenti per l'infrastruttura, nonché l'adozione di tutte le misure, gli interventi, le attività e le opere per il miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e del rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica.*

*In termini di valore il portafoglio investimenti oggetto del contratto ha una dimensione complessiva che si attesta sui 189 miliardi di euro.*

*E' di particolare rilievo il fatto che in questo documento lo Stato si sia obbligato in ordine al reperimento delle fonti finanziarie e comunitarie necessarie alla realizzazione del Piano degli investimenti in un arco pluriennale.*

*Per quanto riguarda il CdP parte servizi, come già indicato nella relazione dello scorso anno, avendo RFI trasmesso ai Ministeri delle Infrastrutture, dei Trasporti e dell'Economia e delle Finanze la rendicontazione 2006 a norma degli art. 17 e 20 del CdP 2001-2005 secondo il modello di contabilità regolatoria, nel luglio del 2007 è stato avviato un tavolo tecnico con le competenti strutture del MI e del Ministero dell'Economia e delle Finanze (di seguito MEF) con l'obiettivo di definire il nuovo schema di contratto di servizio, con particolare riguardo all'oggetto della prestazione ed ai meccanismi contrattuali.*

*Nel mese di novembre la proposta di schema di CdP 2007-2011 parte servizi è stata trasmessa da RFI al MI per il seguito di competenza. Intanto per l'anno 2008 lo Stato ha previsto, per la parte di gestione corrente, stanziamenti per 1.127 milioni di euro complessivi che sono stati posti a carico del capitolo di pertinenza RFI.*

Gli interventi effettuati hanno permesso nel consuntivo dell'anno 2007, a livello di risultato netto, di ottenere un miglioramento di oltre 250 milioni di euro rispetto al dato previsto in piano 2007-2011 e di oltre 200 milioni di euro rispetto al consuntivo dell'anno precedente.

Rispetto all'anno precedente a livello di ricavi operativi il miglioramento (11%), è in gran parte ascrivibile ai maggiori ricavi da Stato (che pesano circa il 45% sul totale ricavi) in quanto sono stati ripristinati i livelli di proventi preesistenti alla decurtazione avvenuta il precedente esercizio.

Il tutto è avvenuto, ricordiamo, in assenza dell'adeguamento del canone al tasso di inflazione programmato.

Il tema di fondo è, come delineato nel PI 2007-2011, la previsione che la capacità dell'infrastruttura, nel corso dei prossimi anni, crescerà in misura superiore alle ipotesi di sviluppo dell'offerta delle imprese ferroviarie con la necessità, per il gestore dell'infrastruttura, di poter recuperare attraverso l'offerta di altri servizi tale differenza.

Sempre rispetto al dato 2006, nel 2007 il risparmio, (-13 milioni di euro) lato costi operativi, è legato prevalentemente alla riduzione del costo del lavoro e alla riduzione degli altri costi operativi.

A livello di margine industriale (margine operativo lordo) il miglioramento del 2007 rispetto all'anno precedente è di circa +232 milioni di euro.

Complessivamente il risultato netto della società registra nel 2007 un utile pari a 16.883mila euro rispetto ad una perdita dell'anno precedente di 196 milioni di euro.

Ricordiamo che coerentemente con gli impegni assunti nel PI 2007-2011 la società ha modificato il perimetro industriale delle proprie attività effettuando e ricevendo le seguenti scissioni:

- attività di gestione immobili e servizi dedicati alle persone, in favore di Ferservizi;
- aree non strumentali a favore di FS Logistica;
- ramo d'azienda – manovra – in favore di RFI.

Tutte operazioni aventi l'obiettivo, da parte di RFI, di focalizzarsi sulla propria missione così come definita dalla DL 188/03 quali primi passi verso un nuovo modello organizzativo che separi la gestione del territorio e dei fattori produttivi dall'utilizzo ottimale della disponibilità dell'infrastruttura e per la corretta definizione delle prestazioni del dimensionamento e delle caratteristiche infrastrutturali attraverso l'ottimizzazione e la semplificazione degli impianti, nonché l'efficienza e l'efficacia tecnologica, in un contesto di evoluzione dell'offerta e degli investimenti.

Coerentemente con tale impostazione si sta procedendo all'ottimizzazione nell'utilizzo del personale anche attraverso una maggiore flessibilità nell'impiego dello stesso insieme ad una attenta valutazione che tenga conto delle esigenze di distinzione territoriale e ciò ha permesso, nel singolo anno 2007, quasi di raggiungere, a livello di consistenze, l'obiettivo posto nel 2011 a fine piano.



Il tutto attraverso la definizione di rapporti di tipo contrattuale – service – tra i diversi business in una logica di trasparenza anche grazie al lavoro svolto per l'implementazione del modello di contabilità regolatoria, che permetterà alla nostra società di proseguire nell'ambizioso piano industriale approvato.

Nel corso dell'anno la società ha inoltre svolto un'ingente piano di ristrutturazione/razionalizzazione metodologica dei propri processi produttivi anche attraverso la responsabilizzazione di specifici project manager per i seguenti progetti:

- operation
- terminali merci
- rightsizing
- razionalizzazione dell'offerta
- utenze telefoniche
- utenze idriche/elettriche.

La società ha inoltre posto grande attenzione nei singoli processi applicativi alla luce delle più recenti modifiche legislative introdotte:

- prevenzione dei reati DL 231/2001
- protezione dei dati personali DL 196/2003
- attività di risk management
- sistemi di controllo interno
- monitoraggio dei piani d'azione.

L'interlocuzione con i ministeri competenti nello sforzo di operare in un quadro di regole certe e vincolanti in merito a entità, tempi, modalità e garanzie di erogazione di risorse, dal momento dell'approvazione della LF dell'anno all'effettivo utilizzo da parte del gestore, costituirà un aspetto di rilievo nell'attuazione degli obiettivi industriali di efficienza, modernizzazione e sicurezza che rappresentano la vera sfida dal 2008 ai prossimi anni.

Roma, 31 marzo 2008

## Informazioni di carattere generale

### I rapporti con lo Stato

#### Il Contratto di Programma (CdP) per la gestione degli investimenti

Il 31 ottobre 2007, a seguito di un complesso *iter* procedurale e ottenuti i pareri favorevoli della IX Commissione permanente della Camera dei Deputati e dell'VIII Commissione permanente del Senato, è stato sottoscritto tra RFI e il Ministero delle Infrastrutture il nuovo Contratto di Programma 2007-2011 - Parte Investimenti.

Le parti, il 22 maggio, avevano già siglato uno schema di Contratto approvato dal CIPE (Comitato Interministeriale Programmazione Economica) nella seduta del 20 luglio 2007. Il comitato, con delibera n. 63, aveva espresso parere favorevole con talune prescrizioni invitando altresì il Ministro delle Infrastrutture a sottoporre l'atto alle competenti commissioni parlamentari per il prescritto parere.

Inoltre, RFI ha ottemperato agli obblighi di informativa ancora in essere derivanti dal precedente Contratto di Programma 2001-2005 (art. 20 comma 2 lettera e), trasmettendo ai Ministeri competenti la relazione sullo stato di attuazione degli investimenti al 31 dicembre 2006 (nelle due edizioni di marzo con dati di pre-consuntivo e giugno con dati definitivi) in continuità con i monitoraggi effettuati in precedenza.

Il nuovo contratto ha validità quinquennale con operatività dal 1° gennaio 2007 al 31 dicembre 2011 e ha per oggetto la disciplina dei rapporti tra lo Stato e RFI con riguardo alla realizzazione degli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria, la manutenzione straordinaria ed il rinnovo dell'infrastruttura medesima, nonché l'adozione di tutte le misure, gli interventi, le attività e le opere per il miglioramento della qualità dei servizi, dello sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria e del rispetto dei livelli di sicurezza compatibili con l'evoluzione tecnologica. Tale contratto, diversamente che in passato, non regola più i servizi in conto esercizio che saranno disciplinati in un separato documento contrattuale, in corso di definizione.

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 sotto il nome di 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.

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 la versione sottoscritta il 31 ottobre recepisce modifiche e integrazioni nel frattempo intervenute a seguito degli eventi che vengono di seguito specificati:

- il 2 luglio è stato emanato il Decreto Legge 2 luglio 2007 n. 81, convertito con modificazioni con la legge n. 127 del 3 agosto 2007 pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 190 del 17 agosto 2007 contenente disposizioni urgenti in materia finanziaria che prevede, all'art. 8 comma 3, stanziamenti addizionali per l'anno 2007 di 700 milioni di euro finalizzati alla realizzazione degli investimenti relativi alla rete tradizionale dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
- nel corso dello stesso mese di luglio, il giorno 26, è stato sottoscritto con il Ministero delle Infrastrutture il quarto *Addendum* al Contratto di Programma 2001-2005, a seguito dell'approvazione da parte del CIPE nella seduta del 5 aprile (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. Il quarto *Addendum* al CdP 2001-2005 è stato successivamente registrato dalla Corte dei Conti il 3 settembre 2007.

Il quarto *Addendum* ha per oggetto – relativamente al settore degli investimenti – i seguenti principali argomenti:

- ripartizione delle risorse recate in tabella D dalla Legge Finanziaria 2006 per un valore complessivo di 1.700 milioni di euro (850 milioni di euro per ciascuno degli anni 2007 e 2008) e finalizzate alla copertura degli investimenti per lo sviluppo, la gestione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
- razionalizzazione dei fondi disponibili derivanti da economie su alcuni progetti di investimento per un valore complessivo di 54,2 milioni di euro;
- riallocazione delle risorse FESR per 9,98 milioni di euro e TEN per 151,2 milioni di euro rinvenienti dalla rendicontazione di Progetti a parziale finanziamento comunitario per un valore complessivo di 161,2 milioni di euro.

Il 1° ottobre è stato emanato il Decreto fiscale n. 159 collegato alla Finanziaria "Interventi urgenti in materia economico-finanziaria, per lo sviluppo e l'equità fiscale", successivamente convertito con la Legge n. 222 del 22 novembre 2007.

Il decreto, all'art. 2 commi 1 e 2, ha autorizzato lo stanziamento per l'anno 2007 di ulteriori risorse finanziarie, per un valore complessivo di 1.035 milioni di euro, così ripartite:

- 800 milioni di euro per la prosecuzione delle opere in corso sulla rete tradizionale previste dal Contratto di Programma 2007-2011;
- 235 milioni di euro per assicurare, per il periodo di vigenza del Contratto, la continuità nell'attività di manutenzione straordinaria della rete tradizionale, come indicato nella delibera CIPE n. 63 del 20 luglio 2006.

Si segnalano di seguito, per completezza di informazione, gli eventi più rilevanti intervenuti dopo la sottoscrizione del Contratto il 31 ottobre:

- nel mese di novembre, in ottemperanza all'art. 8, comma 1 del Contratto, RFI 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;
- il 24 dicembre è stata emanata la Legge n. 244 (Finanziaria 2008) e gli atti ad essa collegati (Legge di Bilancio n. 245 del 24 dicembre 2007 e Decreto dell'Economia e delle Finanze del 28 dicembre 2007 denominato "Ripartizione in capitoli delle Unità previsionali di base relative al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2008").

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

- 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.

Nel mese di gennaio 2008, ai sensi dell'art. 3 del suddetto Contratto, si è proceduto ad elaborare l'aggiornamento delle tabelle del contratto ed avviarne l'iter procedurale di approvazione dei competenti Ministeri e Commissioni per tener conto delle ulteriori fonti di finanziamento nel frattempo intervenute:

- Decreto Legge n. 159/2007, per la sola parte di competenza in quanto le risorse di cassa erano state già recepite nell'Atto sottoscritto il 31 ottobre;
- riutilizzo fondi FESR 2000-2006, per 6 milioni di euro di cui 3 milioni vincolati su progetti specifici;
- FESR 2007-2013, per 1.649 milioni di euro di cui 1.181 milioni vincolati su progetti specifici;
- TEN 2000-2006 (incassi per decisioni chiuse), per 82 milioni di euro;
- TEN 2007-2013, per 131 milioni di euro di cui 88 milioni vincolati su progetti specifici;
- Enti Terzi, per 192 milioni di euro di cui 125 milioni vincolati su progetti specifici;
- art. 1 comma 965 Legge Finanziaria 2007, per 48 milioni di euro vincolati sul progetto specifico Pontremolese che conseguentemente viene trasferito pro-quota dalla Tabella D alla Tabella A.

La Commissione trasporti della Camera dei Deputati, nella seduta del 19 febbraio 2007, ha espresso parere favorevole sullo schema di aggiornamento del Contratto di Programma 2007-2011, e nella seduta del giorno 26 febbraio 2008 la Commissione lavori pubblici del Senato ha espresso anch'essa parere favorevole.

## Il Contratto di Programma (CdP) per la gestione dei servizi

Con il quarto *Addendum* già richiamato 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 901,8 milioni di euro (Decreto Ministero Economia e Finanza- prot. n. 17648 del 21/07/2006).

L'*Addendum* in parola 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. Ciò al fine di assicurare il mantenimento di tutti gli obblighi di gestione della infrastruttura ferroviaria nazionale attraverso l'utilizzo delle risorse finanziarie destinate dallo Stato al gestore, consentendo, anche in pendenza di un nuovo atto, l'erogazione dei fondi stanziati con la Legge Finanziaria 2007 e successive.

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, 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 n. 159 del 1° ottobre 2007 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 1.154 milioni di euro.

In ottemperanza all'art. 15 del D.Lgs n. 188/2003, RFI si è dotata di un sistema di contabilità regolatoria, il cui modello era stato oggetto di proposta al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti già nel 2005, applicato a partire dall'esercizio 2006.

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 secondo il modello di contabilità regolatoria definito; detta 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 il 16 aprile 2007 dall'assemblea dei soci. In merito all'*iter* approvativo seguito per la definizione del nuovo contratto di programma - parte servizi, nel mese di luglio 2007 è stato avviato un tavolo tecnico con le competenti strutture del Ministero delle Infrastrutture e del Ministero dell'Economia e delle Finanze con l'obiettivo di definire il nuovo schema di contratto di servizio, con particolare riguardo all'oggetto della prestazione ed ai meccanismi contrattuali.

Il contratto individua come oggetto il servizio di "disponibilità" della rete ferroviaria in concessione ad RFI, definito come: "regolare e costante 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 di determinati valori del "livello di prestazione", che costituisce il valore di acquisto della relativa disponibilità.

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.

### **La Legge Obiettivo**

Nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche previsto dalla legge n. 443/2001 (Legge Obiettivo) con delibera n. 13 del 5 aprile il CIPE ha espresso parere positivo sulle nuove modalità progettuali e realizzative della 1ª fase funzionale della "linea AV/AC Milano-Verona: sub tratta Treviglio Brescia"; inoltre, nel corso della seduta del 21 dicembre 2007, ha approvato con prescrizioni il progetto preliminare "Rad-doppio ferroviario della Pontremolese".

## Il sistema Alta Velocità/Alta Capacità

### Il finanziamento del progetto AV/AC

#### Asse Torino-Milano-Napoli

Con i provvedimenti normativi contenuti nella Legge Finanziaria 2006 e nella Legge Finanziaria 2007, interamente recepiti nel Contratto di Programma 2007-2011 sottoscritto tra RFI ed il Ministero delle Infrastrutture, si è consolidato il livello e le modalità di apporto dello Stato al finanziamento delle attività di completamento del progetto di investimento.

Il *Dossier* di Valutazione elaborato da RFI nel 2006 alla luce dei provvedimenti normativi citati, ha sancito la nuova struttura finanziaria del progetto che individua, unitamente alle risorse stanziare dallo Stato, il ricorso al mercato finanziario quale modalità aggiuntiva di copertura del fabbisogno finanziario residuo del progetto. Nel corso del 2007 si è proceduto ad un ulteriore affinamento del *Dossier* di Valutazione del progetto che è stato portato all'attenzione del Consiglio di Amministrazione di RFI il 15 novembre 2007.

Il finanziamento per l'esercizio 2007 degli interventi relativi al Progetto è stato assicurato dall'attuazione dei provvedimenti di finanza pubblica recati dalla Legge finanziaria 2007, già descritti nelle Informazioni di Carattere Generali del Bilancio d'Esercizio 2006 cui si rimanda, e da operazioni con la Capogruppo per il reperimento di risorse dai mercati finanziari.

Con riferimento al reperimento delle risorse dai mercati finanziari si rimanda al medesimo punto delle Informazioni Generali del Bilancio d'Esercizio 2006 per quanto attiene al contratto di mutuo stipulato da Ferrovie dello Stato con Cassa Depositi e Prestiti SpA (di seguito CDP) da destinare alla realizzazione del Progetto AV/AC Torino-Milano-Napoli pari a circa 1.062 milioni di euro.

Nel corso del 2007 tale somma è stata interamente messa a disposizione di RFI e TAV dalla Capogruppo per la prosecuzione dei lavori e complessivamente sono stati erogati 142 milioni di euro a RFI e 920 milioni di euro a TAV. La regolazione dei rapporti *intercompany* è avvenuta mediante la sottoscrizione nei mesi di gennaio e febbraio 2008 di appositi contratti di finanziamento tra RFI, TAV e la Capogruppo di importo pari alla quota di netto ricavo ricevuta e aventi condizioni finanziarie e contrattuali pari a quelle assunte dalla Capogruppo stessa nel contratto sottoscritto con CDP.

Ulteriori risorse per il proseguimento dei lavori sono state reperite mediante la sottoscrizione, intervenuta il 10 agosto 2007, da parte della Capogruppo di un contratto con la Banca Europea degli Investimenti (BEI) per il finanziamento del Progetto Torino-Milano-Napoli del valore complessivo massimo di 1 miliardo di euro. Tale importo è stato messo a disposizione dalla Capogruppo alle due società mediante la sottoscrizione, avvenuta il 17 settembre 2007, di contratti *intercompany*, aventi condizioni finanziarie e contrattuali pari a quelle assunte dalla Capogruppo stessa nel contratto principale sottoscritto con BEI. Alla data del 31 dicembre 2007, sono stati erogati, secondo le necessità finanziarie del Progetto, 39 milioni di euro a RFI e 388 milioni di euro a TAV.

I contributi in conto impianti ricevuti dallo Stato nel corso dell'esercizio 2007 ammontano:

- a 100 milioni di euro, costituenti l'annualità 2007 dei contributi stanziati nell'art. 84 della Legge Finanziaria 2006, oggetto dell'operazione di attualizzazione sopra citata: tali contributi sono stati destinati al pagamento del servizio del debito nei confronti della Capogruppo a valere sugli impegni a sua volta assunti nei confronti di CDP mediante la sottoscrizione del contratto di cui sopra;
- a 320 milioni di euro, pari alla quota dell'80% dell'annualità 2007 dei contributi previsti all'art. 1 comma 964 della Legge Finanziaria 2007. Tale quota, sottoposta al vincolo di cui all'art. 1 comma 758 della stessa Legge, è stata sbloccata dall'art. 3 del decreto-legge n. 159 del 2007, successivamente convertito nella Legge n. 222 dello stesso anno.

Ulteriori esigenze finanziarie del Progetto AV/AC sono state soddisfatte con l'incasso di contributi dalla Comunità Europea ed a valere sul Fondo di Rotazione, per i cui dettagli si fa rimando al paragrafo relativo ai "Finanziamenti per Investimenti" della presente Relazione sulla Gestione.

## XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Come indicato nel Bilancio 2006, con l'accollo a carico dello Stato del debito contratto nell'ambito dei finanziamenti ISPA, disposto dalla Legge Finanziaria, sono state avviate le attività per la liquidazione del patrimonio separato costituito da ISPA a garanzia dei creditori: tale operazione, attualmente in fase di perfezionamento, consentirà la liberazione dei crediti e dei proventi derivanti dallo sfruttamento economico della Linea Torino-Milano-Napoli, precedentemente vincolati nella destinazione al rimborso dei finanziamenti concessi da ISPA, permettendo di coprire i fabbisogni residui del Progetto mediante ricorso al mercato dei capitali tramite operazioni di finanza strutturata, il cui rimborso sarà appunto assicurato dai futuri crediti e proventi delle linee AV/AC.

Inoltre al 31 dicembre 2007 risultano in essere i contratti stipulati nell'ambito della L. 78/1994, di cui si riportano di seguito le principali caratteristiche:

Finanziatore	Data accensione finanziamento	Ammontare del finanziamento	Tasso	Inizio rimborso (1° rata) quota capitale	Inizio pre-ammortamento (solo interessi)	Data estinzione finanziamento
<b>Banche:</b>						
BEI	9/04/1998	361.520	Fisso al 5,44%	30/09/2005	30/09/1998	31/03/2023
BEI	20/07/1998	258.228	Fisso al 5,26%	20/07/2005	20/01/1999	20/07/2023
BEI	17/06/1999	1.000.000	Variabile <sup>(2)</sup>	15/12/2006	15/09/1999	15/03/2024
BEI	14/07/2000	500.000	Stabilito in fase di erogazione <sup>(3)</sup>	15/12/2008	15/12/2000	<sup>(4)</sup>
BEI	15/12/2000	32.000	Variabile <sup>(2)</sup>	15/06/2008	15/06/2001	15/12/2025
BEI	28/12/2001	200.000	Stabilito in fase di erogazione <sup>(3)</sup>	15/06/2010	15/06/2002	<sup>(4)</sup>
BEI	14/10/2002	300.000	Stabilito in fase di erogazione <sup>(4)</sup>	15/06/2011	15/06/2003	<sup>(4)</sup>
		<b>2.651.748</b>				
<b>Altri Finanziatori:</b>						
Cassa Depositi e Prestiti	15/03/2001 <sup>(5)</sup> <sup>(6)</sup>	232.406	Fisso al 5,50%	30/06/2002	31/01/2002	31/12/2021
Cassa Depositi e Prestiti	12/01/2001 <sup>(5)</sup> <sup>(6)</sup>	250.000	Variabile <sup>(7)</sup>	30/06/2004	31/01/2003	31/12/2003
		<b>482.406</b>				
<b>TOTALE</b>		<b>3.134.154</b>				

<sup>1</sup> A trenta anni dalla data di ogni erogazione.

<sup>2</sup> Il tasso è stato convertito da variabile a fisso a seguito di una operazione di swap di copertura del rischio di tasso del debito.

<sup>3</sup> Fisso per ognuna delle tranche utilizzate.

<sup>4</sup> Fisso per le prime tre tranche, variabile per le successive.

<sup>5</sup> La data si riferisce alla delibera del Consiglio di Amministrazione della società (il 5 aprile 2001, a perfezionamento dell'operazione, è intervenuta la delibera del Consiglio di Amministrazione dell'Istituto finanziatore)

<sup>6</sup> La data si riferisce alla delibera del Consiglio di Amministrazione della società (il 29 gennaio 2002, a perfezionamento dell'operazione, è intervenuta la delibera del Consiglio di Amministrazione dell'Istituto finanziatore)

<sup>7</sup> Il tasso è stato convertito da variabile a fisso di un'operazione di swap di copertura del rischio di tasso del debito

<sup>8</sup> Finanziamento successivamente ceduto dalla Cassa DDPP alla CPG società di cartolarizzazione a.r.l., con un'operazione di cartolarizzazione in accordo alla Legge n. 130/1999

Su alcuni dei contratti di finanziamento sopra riportati, TAV ha stipulato dei contratti di *Interest Rate Swap*, al fine di coprirsi dai rischi connessi alla fluttuazione dei tassi di interesse; tali contratti sono stati parzialmente ceduti a RFI in virtù della scissione societaria della tratta Roma-Gricignano. Le caratteristiche di tali contratti derivati sono evidenziate tra le "Altre Informazioni" della Nota Integrativa al paragrafo "Strumenti finanziari derivati", a cui si fa rimando.