

appartenenti all'ormai ex Resto del Sistema sono collocati, per la parte finanziata in tab. A04 Opere in Corso "Sviluppo infrastrutturale Rete Alta Capacità" (nell'ambito del Corridoio 5), mentre per la parte non finanziata sono collocati nell'Allegato al Contratto di programma "Opere Programmatiche".

In particolare, poi, il Terzo Valico dei Giovi della linea AV/AC Milano-Genova e la tratta Treviglio-Brescia della linea AV/AC Milano-Verona, sono inseriti nel Contratto di Programma Opere in corso in tabella A1, Investimenti realizzati per Lotti Costruttivi, in accordo con quanto previsto nella Legge 191 del 23 dicembre 2009 che ha previsto, per alcuni investimenti strategici, in presenza di determinate condizioni, la realizzazione per Lotti Costruttivi.

Quanto agli aspetti finanziari per il 2009, può precisarsi che, per quanto riguarda la linea AV/AC Torino-Milano-Napoli, l'avanzamento dei lavori nell'esercizio 2009 risulta pari a 1.098 milioni di euro, con una minore produzione di 594 milioni di euro (-35%) rispetto all'esercizio precedente. Tale minore produzione è dovuta principalmente – secondo quanto riferito dalla società - alla sostanziale conclusione del progetto (oltre l'86 %) con la totalità delle tratte già attivate all'esercizio. Anche il valore delle opere realizzate durante l'anno si è ridotto rispetto ai livelli degli esercizi precedenti a seguito dell'ormai sostanziale completamento del progetto e si è attestato su circa 700 milioni di euro.

In particolare si evidenzia per i progetti a committenza RFI una produzione pari a 411 milioni di euro, con un incremento di 75 milioni di euro. Di tale produzione 129 milioni di euro si riferiscono ad attività di completamento sulle tratte già attivate all'esercizio.

Complessivamente il valore delle opere realizzate per la costruzione dell'infrastruttura Alta Velocità/Alta Capacità - includendo quelle già trasferite a RFI (pari a circa 15 miliardi di euro) - ha superato a fine 2009 i 26 miliardi di euro.

La Corte, nel prendere atto della realizzazione delle opere programmate (sia pure con il ridimensionamento di taluno dei progetti originari e con il permanere di talune disfunzioni), richiama l'attenzione sulla circostanza che sono ben lungi dall'essere definiti i procedimenti contenziosi e le problematiche legali connesse alla esecuzione delle opere ed all'applicazione delle normative succedutesi in tema di scelta del contraente (vicenda sulla quale si è riferito nella relazione precedente).

La situazione che si rileva – analiticamente riportata nella relazione della Società al bilancio di esercizio 2009 - è di grande incertezza con possibili, sfavorevoli effetti economico-finanziari, di rilevante impatto.

In particolare, sono tuttora in corso contenziosi arbitrari attinenti ad alcune

tratte.

Quanto alla Tratta Milano-Verona, la procedura arbitrale, attivata dal General Contractor CEPAV DUE/ENI nell'esercizio 2000, riguarda la richiesta di CEPAV DUE avente ad oggetto il riconoscimento dei maggiori oneri e dei danni subiti per effetto dell'anomalo prolungamento del rapporto contrattuale ritenuto imputabile a presunte inadempienze di TAV.

Con lodo emesso in data 18 febbraio 2010, il Collegio arbitrale ha dichiarato TAV obbligata a pagare al Consorzio Cepav Due la somma di euro **44.176.787,00**, oltre accessori, a titolo di corrispettivo delle prestazioni progettuali oggetto di causa, inclusi i relativi oneri, nonché la somma di euro **1.115.000,00**, oltre accessori, a titolo di risarcimento del danno, compensando tra le parti le spese del giudizio e ponendo solidalmente a carico delle parti medesime gli onorari e le spese a favore degli arbitri e dei consulenti tecnici.

Considerato che, ai sensi dell'art. 12 del Decreto Legge 112/2008 convertito nella Legge 133/2008, RFI è subentrata a TAV nella Convenzione stipulata in data 15 ottobre 1991 con il Consorzio Cepav Due/ENI, il suddetto lodo arbitrale ex art. 111 c.p.c. spiega effetti anche nei confronti di RFI ed è impugnabile anche dalla medesima RFI.

Allo stato, ferma restando la già proposta impugnazione del lodo parziale in data 4 gennaio 2007, oggetto di giudizio tuttora pendente, sono in corso di definizione con i difensori e di concerto con la Capogruppo le iniziative da intraprendere avverso il lodo arbitrale in questione.

Per le altre tratte Milano-Bologna (contenzioso arbitrale in essere, attivato dal General Contractor CEPAV UNO/ENI nell'esercizio 2006) Bologna-Firenze (procedura arbitrale, attivata dal General Contractor FIAT nell'esercizio 2008), Subtratta Novara-Milano (procedura arbitrale, attivata dal General Contractor FIAT nell'esercizio 2008) Tratta Roma-Napoli (procedura arbitrale, attivata dal General Contractor IRICAV nell'esercizio 2008) sono in corso le procedure ed incerta e controversa la loro definizione.

E' da aggiungere che, come già riferito, i General Contractor CEPAV DUE, IRICAV DUE e COCIV hanno contestato la legittimità e l'applicazione della previsione legislativa recata dall'articolo 12 del decreto legge 7/2007 convertito con la legge n.40 del 2 aprile 2007 ed hanno altresì promosso giudizi arbitrali di contestazione di inadempimenti di TAV e di conseguente risarcimento dei danni. La Società si è costituita negli arbitrati asserendo l'intervenuto scioglimento ex lege

delle Convenzioni, respingendo gli addebiti ad essa attribuiti dai General Contractor ed, a sua volta, contestando inadempimenti dei medesimi General Contractor.

In materia è intervenuto il Decreto Legge 25 giugno 2008, n. 112 (convertito con modifiche dalla Legge 6 agosto 2008, n. 133) recante "Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria", il cui art. 12 (Abrogazione della revoca delle concessioni TAV) prevede, quale effetto delle revoche delle concessioni rilasciate a TAV dall'Ente Ferrovie dello Stato relativamente alla tratta Milano-Verona, alla sub-tratta Verona-Padova ed alla linea Milano-Genova e relative interconnessioni, il proseguimento con RFI, senza soluzione di continuità, dei rapporti convenzionali stipulati da TAV con i contraenti generali Consorzi Iricav Due, Cepav Due e COCIV, disponendo altresì che i relativi atti integrativi prevedano la quota di lavori che deve essere affidata dai contraenti generali ai terzi mediante procedura concorsuale conforme alle previsioni delle direttive comunitarie.

La sopravvenuta modifica normativa rileva in relazione agli arbitrati in questione, atteso che gli stessi hanno ad oggetto, tra l'altro, la contestazione da parte dei tre General Contractor Consorzi Iricav Due, Cepav Due e COCIV della legittimità dello scioglimento delle Convenzioni stipulate dai medesimi General Contractor e TAV in forza dell'art. 12 del Decreto Legge 31.1.2007, n. 7 poi convertito nell'art. 13 della Legge 2.4.2007, n. 40.

L'insieme delle norme sopra menzionato ha inteso ridefinire le modalità di affidamento delle opere in oggetto, nonché le priorità di realizzazione rispetto ai limiti della finanza pubblica e degli obblighi di equilibrio economico e finanziario del gestore dell'Infrastruttura.

Dall'esito delle complesse vicende descritte possono derivare per TAV e per RFI degli esborsi la cui consistenza non è attualmente stimabile. A tale proposito, oltre a rammentare che TAV è società di scopo i cui costi sono interamente riconosciuti da RFI nel momento del trasferimento delle infrastrutture realizzate, va notato che la successione di RFI a TAV nelle convenzioni con i General Contractors rileva anche per le fattispecie in corso sopra descritte; i tre arbitrati stanno proseguendo tra i General Contractors e TAV, ma i relativi lodi spiegheranno effetti anche nei confronti di RFI e saranno anche da quest'ultima impugnabili.

In forza del disposto della già ricordata legge 133/2008 che ripristina le convenzioni con i General Contractors sulle tratte del cd Asse Orizzontale (che la normativa del 2007 aveva abrogato) e ne dispone la prosecuzione in capo ad RFI,

nonché della Legge Finanziaria 2010, RFI ha avviato il confronto con i General Contractors per pervenire alla definizione dei Lotti Costruttivi del Terzo Valico dei Giovi e della Tratta AV/AC Treviglio – Brescia e, quindi, alla sottoscrizione degli Atti Integrativi alle Convenzioni, per l'avvio delle opere, che non potranno che muoversi nell'alveo delle condizioni disegnate dalla norma stessa.

E', in definitiva, una situazione di estrema incertezza che, ad avviso della Corte, merita attenta considerazione sotto vari profili, ed in particolare per la circostanza che oneri, anche significativi, possono derivare dalla definizione del contenzioso, anche se la loro quantificazione non è stata ritenuta dalla Società, al momento, suscettibile di una stima attendibile⁷.

1.3 La pianificazione delle attività, il contratto di programma e le contribuzioni pubbliche

L'esigenza di pianificazione dell'attività, evidentemente avvertita anche per RFI SpA, è esplicitata dall'art. 14, comma 5, del D. lgs. n. 188 del 2003, secondo il quale il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è tenuto all'elaborazione ed all'aggiornamento di un piano di impresa, comprendente i programmi di finanziamento e di investimento, da sottoporre all'approvazione dell'azionista e da trasmettere al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, allo scopo di garantire l'uso e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell'infrastruttura.

Il piano d'impresa 2007-2011 è stato deliberato dal Consiglio di amministrazione di RFI il 20 dicembre 2006 e recepito nel piano del Gruppo, con l'approvazione da parte del Consiglio di amministrazione di Ferrovie dello Stato SpA in data 17 maggio 2007. E' stato successivamente trasmesso al Ministero dell'Economia e delle Finanze.

A soddisfare l'esigenza di programmazione dei finanziamenti e degli investimenti posta dal d.lgs. 188/2003 tende il sistema di regole definite con il Contratto di Programma tra RFI e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che regola gli investimenti di sviluppo e rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria⁸.

Il Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria, in base agli obblighi assunti nei confronti dello Stato (da ultimo, con la sottoscrizione del Contratto di Programma

⁷ In attesa di una loro definizione, nessun onere è stato contabilizzato nel valore delle opere in corso di esecuzione, che comunque dovranno essere rilevate dal committente RFI ad un valore comprensivo di tale eventuale maggiore onere.

⁸ Com'è noto, con il contratto di programma sono disciplinati i rapporti tra il Ministero delle Infrastrutture e RFI, con la determinazione degli oneri statali destinati alla manutenzione delle infrastrutture, nonché dei finanziamenti - sempre dello Stato - finalizzati al potenziamento della rete ferroviaria esistente.

2007-2011, avvenuta il 31 ottobre 2007) deve ottemperare a quanto previsto dagli articoli 3, 4 e 8 ai fini dell'aggiornamento annuale del piano investimenti per tenere conto delle variazioni alle risorse finanziarie rese disponibili dalla Legge Finanziaria e da altre fonti, e ai fini di informativa sullo stato di attuazione degli investimenti e delle performance conseguite e da conseguire.

L'aggiornamento per il 2008 del Contratto è stato sottoscritto in data 18 marzo 2008 tra le parti e registrato alla Corte dei Conti in data 24 aprile dopo i previsti pareri del CIPE nella seduta del 31 gennaio 2008 e della IX Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni) della Camera dei Deputati e l'VIII Commissione permanente (Lavori pubblici, comunicazioni) del Senato rispettivamente nelle sedute del 19 e del 26 febbraio 2008.

Non si è concluso nei termini l'iter procedurale previsto dall'art. 3 comma 2 del Contratto⁹ per la definizione dell'aggiornamento 2009 e pertanto il termine contrattuale è stato prorogato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT) al fine di definire, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF), una serie di aspetti rilevanti in materia di programmazione delle opere e connesse modalità di finanziamento.

La proposta di aggiornamento per il 2009 è stata formalizzata da RFI al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 20 aprile 2010 e presentata per l'approvazione al CIPE, intervenuta nella seduta del 13 maggio 2010.

E' di tutta evidenza che la conclusione di questo processo diviene essenziale per assicurare continuità contrattuale e finanziaria alla politica di investimenti di RFI.

Sotto il profilo finanziario è da segnalare che la Legge Finanziaria 2009 (Legge n. 203/2008 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato" e la Legge di Bilancio n. 204 ad essa collegata), recependo quanto disposto all'art. 60 commi 1 e 10 del d.l. 112/2008 (convertito con legge 133/2008), non ha assegnato alcuna risorsa di competenza aggiuntiva (in tabella D – capitolo 7122) ed ha operato un definanziamento pari a 3.561 milioni di euro delle risorse di cassa stanziata per il triennio 2009 – 2011 nella tabella F della Finanziaria 2008¹⁰.

Inoltre, è di rilievo ricordare che con la Legge Finanziaria 2010 (L. n. 191 del

⁹ Il contratto stabilisce che entro il mese di gennaio venga definita l'eventuale modifica dei contenuti delle tabelle allegate al Contratto di Programma stesso.

¹⁰ Si sono determinati anche i seguenti ulteriori definanziamenti: 40 milioni di euro per gli effetti del DPCM del 11.09.2008; 25 milioni di euro per gli effetti del DL 180/2008; 50 milioni di euro per la riduzione delle dotazioni del Bilancio dello Stato di quanto accantonato e reso indisponibile per gli anni 2007 e 2008, ai sensi dell'art. 1 comma 507 della Legge Finanziaria 2007.

2009 recante "Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato") e con la Legge di Bilancio n. 192 del 2009 ad essa collegata, si è prevista una nuova modalità di finanziamento "a tranche" per specifici progetti prioritari ricompresi nei corridoi europei TEN-T e inseriti nel programma delle infrastrutture strategiche, aventi costi e tempi di realizzazione superiori, rispettivamente, a 2 miliardi di euro e a 4 anni dall'approvazione del progetto definitivo e non suddivisibili in lotti funzionali di importo inferiore a 1 miliardo di euro, individuati con decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze.

Ai relativi adempimenti si è provveduto nella seduta del CIPE del 18 novembre 2010.

In merito agli obblighi di misurazione delle performance, l'art. 8 del contratto di programma prevede che il Ministero vigilante proceda annualmente alla verifica dell'esatto adempimento degli obblighi assunti dal Gestore sulla base di una serie di indicatori di risultato.

In data 29 febbraio 2008, in ottemperanza al disposto contrattuale, la Società ha trasmesso i "valori obiettivo" necessari alla valutazione delle performance per il 2008, in coerenza con la metodologia di calcolo proposta (indicatori di risultato su indicati).

A seguito di riscontro da parte del Ministero vigilante (nota n. 1016 del 17 aprile 2008), RFI ha infine trasmesso in data 15 maggio 2008 la versione finale della metodologia, confermando i "valori obiettivo" contenuti nella precedente comunicazione.

Infine, come previsto all'art. 4, comma 4, lettera b) del Contratto di Programma 2007 – 2011 (parte Investimenti) in materia di informativa, in data 30 giugno 2008 RFI ha inviato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministero dell'economia e delle finanze ed al CIPE la Relazione sullo stato di attuazione dei programmi di investimento (cd. Monitoraggio) al 31 dicembre 2007.

In data 27 febbraio 2009 la Società ha trasmesso sia i dati di consuntivo dell'anno 2008, la cui *performance* – secondo quanto riferito dalla Società medesima - è rientrata nei limiti contrattualmente ammessi, sia il conseguente valore dell'indicatore sintetico di risultato, sia infine i nuovi valori-obiettivo da utilizzare per la misurazione della performance dell'esercizio 2009.

Quanto sopra riferito vale per la programmazione degli investimenti. Per la definizione del nuovo schema di Contratto di Programma, Parte Servizi,

avviata nel mese di luglio 2007 con le competenti strutture dell'allora Ministero delle Infrastrutture e del Ministero dell'Economia e delle Finanze, non si registrano novità di rilievo né per il 2008 né per 2009, non essendosi concluso il relativo iter approvativo; tuttavia nel secondo semestre 2009 risultano intensificati gli incontri con i Ministeri competenti che hanno portato alla definizione di uno schema contrattuale trasmesso al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in data 18 dicembre 2009.

L'ammontare del corrispettivo, definito nel suindicato schema di Contratto, è pari a 1.254 milioni di euro.

Per l'anno 2010 lo stanziamento previsto per la Società, iscritto sul capitolo 1541 del Bilancio Previsionale dello Stato, ammonta a 975 milioni di euro.

Il quadro di sintesi degli interventi e dei trasferimenti di risorse pubbliche di competenza 2008 e 2009, in raffronto a quelli di competenza del 2007 che emerge dal prospetto riepilogativo presente nel bilancio consolidato di Ferrovie dello Stato SpA, è il seguente:

Valori in milioni di euro

| CONTRIBUTI PUBBLICI | | | |
|---|--------------|--------------|--------------|
| | 2007 | 2008 | 2009 |
| Contributi in conto esercizio dallo Stato | 1.154 | 1.086 | 924 |
| Contributi in c/investimento dallo Stato | 3.518* | 2.117 | 3.916 |
| Altri | 105 | 245 | 263 |
| Totale apporti e contributi | 4.777 | 3.448 | 5.103 |

* Per l'es. 2007, come riferito nella relazione precedente, oltre ai contributi sopra elencati, 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).

Nei prospetti e grafici che seguono si riporta l'andamento complessivo e dettagliato delle contribuzioni pubbliche di cui RFI è stata destinataria per il biennio in considerazione.

Contributi Contratto di Programma in conto esercizio Anno 2008

| | |
|--|-------------------------|
| Contributi iscritti per competenza nell'anno 2008 | 1.040.629.035,50 |
| Residui passivi 2007 iscritti nell'anno 2008 quota C (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007) | 45.719.392,00 |
| Contributi in conto esercizio incassati nell'anno 2008 (*) | 1.242.287.878,90 |
| (*) di cui: | |
| competenza 2008 | 1.029.684.718,76 |
| competenza anni precedenti | 212.603.160,14 |

Contributi Contratto di Programma in conto esercizio Anno 2009

| | |
|--|-------------------------|
| Contributi iscritti per competenza nell'anno 2009 | 849.274.389,34 |
| Residui passivi 2008 iscritti nell'anno 2009 quota C (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007) | 74.407.710,00 |
| Contributi in conto esercizio incassati nell'anno 2009 (*) | 1.183.522.963,13 |
| (*) di cui: | |
| competenza 2009 | 828.274.389,34 |
| competenza anni precedenti - residui passivi 2007 e 2008 quota C (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007) | 355.248.573,79 |

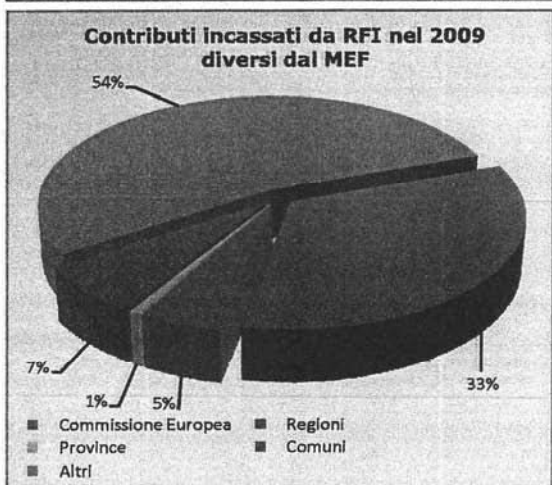
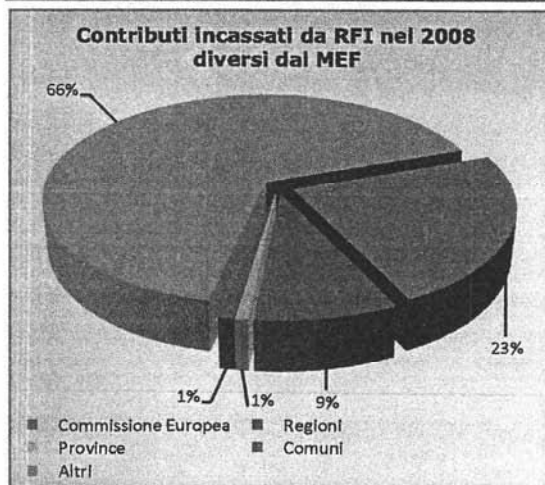
Contributi in conto impianti Ministero dell'Economia e delle Finanze Anno 2008

| | Contributi iscritti nel 2008 | Contributi incassati nel 2008 di competenza 2008 | Contributi incassati nel 2008 di competenza anni precedenti | Totale incassi 2008 |
|--|---------------------------------|--|---|-------------------------|
| Cap. 7122 - "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" | 1.387.687.247,90 | 1.337.811.573,08 | 391.555.674,82 | 1.729.367.247,90 |
| Cap. 7123 - "Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di opere specifiche" | 28.099.435,82 | 0,00 | 138.705.560,82 | 138.705.560,82 |
| Cap. 7124 - "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" | 1.030.000.000,00 | 1.030.000.000,00 | 71.920.000,00 | 1.101.920.000,00 |
| | 2.445.786.683,72 | 2.367.811.573,08 | 602.181.235,64 | 2.969.992.808,72 |

| Contributi in conto impianti Ministero dell'Economia e delle Finanze Anno 2009 | | | | | | |
|---|------------------------------|---|--|--|---|-------------------------|
| | Contributi iscritti nel 2009 | Residui passivi 2008 iscritti nell'anno 2009 quota C (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007) | Contributi Incassati nel 2009 di competenza 2009 | Incasso nell'anno 2009 Residui passivi 2008 quota C (ex comma 758 art. 1 Legge Finanziaria 2007) | Contributi Incassati nel 2009 di competenza anni precedenti | Totale incassi 2009 |
| Cap. 7122 - "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" | 2.360.600.958,00 | 360.000.000,00 | 2.310.725.283,18 | 360.000.000,00 | 49.875.674,82 | 2.720.600.958,00 |
| Cap. 7123 - "Contributi in conto impianti da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato per la realizzazione di opere specifiche" | 2.582.285,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 72.582.285,00 | 72.582.285,00 |
| Cap. 7124 - "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" | 1.120.000.000,00 | 270.000.000,00 | 1.000.000.000,00 | 270.000.000,00 | 0,00 | 1.270.000.000,00 |
| Cap. 7120 - "Fondo per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato" stanziato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con Decreto Interministeriale MEF/MIT n. 59274 del 22.7.2009 | 460.000.000,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 | 0,00 |
| | 3.943.183.243,00 | 630.000.000,00 | 3.310.725.283,18 | 630.000.000,00 | 122.457.959,82 | 4.063.183.243,00 |

| CONTRIBUTI INCASSATI DA RFI spa - ANNO 2008 | |
|---|---|
| Contributi (in Euro) | Base giuridica di riferimento |
| 129.296.946,40 | Commissione Europea |
| 49.088.917,56 | Regioni |
| 4.398.382,16 | Province |
| 5.291.721,90 | Comuni |
| 366.298.647,06 | Altri |
| 554.374.615,08 | Totale escluso MEF |
| 4.212.311.084,58 | Ministero Economia e Finanza (Finanziaria, CdP) |
| 4.766.685.699,66 | Totale generale |

| CONTRIBUTI INCASSATI DA RFI spa - ANNO 2009 | |
|---|---|
| Contributi (in Euro) | Base giuridica di riferimento |
| 231.643.792,67 | Commissione Europea |
| 34.385.068,99 | Regioni |
| 4.414.269,68 | Province |
| 47.857.959,98 | Comuni |
| 370.943.831,21 | Altri |
| 689.244.922,53 | Totale escluso MEF |
| 5.246.706.206,14 | Ministero Economia e Finanza (Finanziaria, CdP) |
| 5.935.951.128,67 | Totale generale |



(Fonte: RFI Spa)

Dai dati riportati risulta che l'importo totale dei contributi statali destinati agli investimenti ed iscritti in conto impianti¹¹ nei bilanci 2008 e 2009 verso il MEF – come risulta dalla relazione al bilancio di esercizio – è stato pari, rispettivamente a **2,4 miliardi ed a 3,9 miliardi** di Euro.¹²

L'importo totale dei contributi in conto impianti erogati a RFI dal MEF per il 2008 ed il 2009 si è attestato rispettivamente sui **2, 9 miliardi** e sui **4,1 miliardi di Euro**.

L'onere finanziario complessivo dello Stato, in termini di cassa, raggiunge i **4,2 miliardi** per il 2008 ed i **5,2 miliardi** per il 2009.

1.4 – Gli investimenti

Gli investimenti del 2008 ammontano a **€ 3,4 miliardi**, sostanzialmente in linea con i valori dell'esercizio precedente, pari a 3,3 miliardi.

In particolare gli investimenti infrastrutturali per la Rete Convenzionale/AC, nell'articolazione del nuovo Contratto di Programma 2007-2011, sono stati pari a 3.068 milioni di euro, di cui 12 a committenza TAV, con un decremento di 240 milioni di euro rispetto allo stesso periodo del precedente esercizio.

Il volume complessivo di investimenti è stato destinato per circa 1.235 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali (di cui 114 milioni di euro per i progetti di sviluppo tecnologico) e per circa 1.833 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'Infrastruttura ed a interventi diffusi sul territorio (di cui 369 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

Gli investimenti del 2009, relativi principalmente allo sviluppo ed alla manutenzione straordinaria della infrastruttura ferroviaria, ammontano a circa **3 miliardi**. In particolare gli investimenti infrastrutturali sono stati di 2.609 milioni di euro, con un decremento di 506 milioni di euro (circa -16%) rispetto all'esercizio precedente. E' però da precisare che circa 55 milioni di euro sono stati erogati alle

¹¹ I contributi in conto impianti – che trovano, come già riferito, la loro legittimazione nell'art. 1, commi 84 e 86, della Legge n. 266/2005 (Finanziaria per il 2006), con le modifiche apportate dell'art. 1, comma 975, della Legge 27 dicembre 2006, n. 296 (Finanziaria per il 2007) - 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.

¹² L'impegno finanziario statale, per le risorse destinate a vario titolo a RFI per il 2007, raggiunte, come si è evidenziato nel precedente referto della Corte, l'importo di 5,7 miliardi di euro (di cui 4,5 miliardi in conto impianti e 1,2 miliardi quali contributi in conto esercizio) in aggiunta ai quali vanno considerati i crediti del Gruppo verso il Ministero dell'Economia e delle Finanze per contributi quindicennali da riscuotere ai sensi dell'art. 1, comma 84 della Legge Finanziaria 2006 per circa 2 miliardi di euro.

società TFB ed LTF (circa 28 milioni di euro a titolo di aumento del capitale sociale delle partecipazioni) e circa 2 milioni di euro si riferiscono ad attività a committenza TAV.

Il complessivo volume di investimenti è stato destinato per circa 1.014 milioni di euro ai grandi progetti infrastrutturali (di cui 161 milioni di euro per i progetti di sviluppo tecnologico) e per circa 1.595 milioni di euro alle attività di mantenimento in efficienza dell'infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio (di cui 286 milioni di euro per interventi a carattere tecnologico).

A fine 2009 il progetto Rete AV ha raggiunto un avanzamento contabile complessivo prossimo al 90%.

Il volume di spesa consuntivato per investimenti in ricerca e sviluppo nel 2008 e nel 2009 è stato rispettivamente pari a circa **28,97** ed a **25,38 milioni** di euro.

Nel prospetto che segue si riporta l'ammontare della spesa nel biennio raffrontata con quella del biennio precedente e ripartita tra i principali settori di intervento:

Valori in milioni di euro

| SPESE PER RICERCA E SVILUPPO | | | | |
|---|---------------|--------------|--------------|--------------|
| Ricerca e Sviluppo | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 |
| Tecnologie per la sicurezza | 85,66 | 41,33 | 17,22 | 16,03 |
| Diagnostica innovativa | 44,17 | 21,02 | 10,13 | 8,18 |
| Studi e sperimentazioni di nuovi componenti | 3,83 | 2,08 | 1,62 | 1,17 |
| Totale | 133,66 | 64,43 | 28,97 | 25,38 |

Emerge una notevole riduzione delle risorse destinate alla finalità istituzionale, che si riflette in modo particolare sulle "tecnologie per la sicurezza" (cui si sono destinati nel 2009 circa 16 milioni di euro, di contro agli 85,6 milioni del 2006).

Dalla posta "Altri conti d'ordine", della nota integrativa del bilancio di esercizio 2009, 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 utilmente desumersi i dati relativi agli investimenti finanziati dallo Stato e dalla UE dal 1993 al 2009, che si riportano nella tabella che segue.

FINANZIAMENTI PER INVESTIMENTI**Valori in migliaia di Euro*

| Periodo di riferimento | Risorse disponibili | Erogazioni | Crediti iscritti in Bilancio | Contabilizzato | Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE per investimenti da realizzare | Somme residue per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi |
|------------------------|---------------------|------------------|------------------------------|------------------|--|---|
| | A | B | C | D | E=A-B-C | F=B-D |
| Al 31.12.2006 | 56.626.147 | 36.263.182 | 1.513.791 | 33.490.000 | 18.849.174 | 2.773.182 |
| Al 31.12.2007 | 72.043.288 | 41.234.149 | 2.497.877 | 36.387.966 | 28.311.262 | 4.846.183 |
| Delta | 15.417.141 | 4.970.968 | 984.085 | 2.897.966 | 9.462.088 | 2.073.002 |
| Al 31.12.2008 | 73.937.621 | 44.428.868 | 2.215.387 | 40.072.232 | 27.293.366 | 4.356.636 |
| Al 31.12.2009 | 72.803.865 | 48.837.111 | 2.600.366 | 43.712.258 | 21.366.388 | 5.124.853 |
| Delta | - 1.133.757 | 4.408.243 | 384.979 | 3.640.026 | - 5.926.978 | 768.217 |

* Si tratta degli investimenti finanziati dallo Stato e dalla UE dal 1993 al 2009

Al 31 dicembre 2009:

- il raffronto tra le risorse disponibili e le erogazioni ricevute, al netto delle poste iscritte come crediti, evidenzia una differenza pari a € **21,4 miliardi**, rappresentate come "Somme da ricevere dallo Stato e dall'UE per investimenti da realizzare";
- il raffronto tra le erogazioni ricevute e le contabilizzazioni effettuate evidenzia una differenza pari a € **5,1 miliardi** rappresentati come "somme residue per finanziamenti ricevuti e non ancora spesi"; queste sono costituite prevalentemente da risorse impiegate in partite creditorie di varia natura verso lo Stato, quali crediti IVA e crediti verso il MEF per contributi c/esercizio, e in liquidità sul c/c intersocietario e sul c/c di tesoreria intrattenuto con la Tesoreria Centrale dello Stato.

1.5 – Il ruolo istituzionale di RFI SpA - Criticità e prospettive future

L'appartenenza di RFI al Gruppo e la posizione di controllata nei confronti di Ferrovie dello Stato SpA ha costituito motivo di perplessità, ai fini di una compiuta ed effettiva attuazione dei principi alla base della normativa europea. Sulla tematica giova ancora ricordare l'orientamento dell'Autorità garante della concorrenza, esplicitato nella segnalazione AS265 del 7 agosto 2003 (Separazione tra gestione delle infrastrutture e servizi di trasporto ferroviario), nella quale veniva rilevato che, in concreto, nonostante l'evoluzione del quadro normativo di liberalizzazione del trasporto ferroviario, il Gruppo FS, per l'assetto organizzativo che lo connotava, continuava a configurarsi come un'unica entità economica. In tal modo, la società holding FS, "in virtù dei rapporti di controllo e degli interessi economici in comune con le imprese RFI e Trenitalia", sarebbe risultata in grado di condizionare le politiche di impresa delle società appartenenti al medesimo gruppo, nel quale "le imprese in questione operano nello stesso settore industriale e le azioni intraprese dall'una risultano suscettibili di influenzare l'attività dell'altra, in tal modo incidendo sul risultato economico dell'intero gruppo industriale". In aggiunta a ciò, sempre ad avviso del Garante, sarebbe stato da considerare che Trenitalia, "rappresenta il più importante cliente di RFI" e che è quest'ultima società, in quanto gestore dell'infrastruttura, a determinare "la possibilità per i concorrenti di Trenitalia di accedere all'infrastruttura stessa e quindi di entrare sul mercato". L'Autorità auspicava, pertanto, che venisse meno la possibilità per Trenitalia di condizionare le dinamiche concorrenziali dei mercati del trasporto ferroviario di merci e dei servizi di terminalizzazione e che non venissero ad essere vanificati i risultati positivi conseguiti dal processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario di merci, ribadendo, in tale prospettiva, la necessità di interventi volti a promuovere un'effettiva separazione tra l'attività di gestione dell'infrastruttura e quella di fornitura di servizi di trasporto.

Sulla tematica la Corte ha già rilevato¹³ che l'assetto strutturale e funzionale del sistema ferroviario nazionale, determinatosi a seguito della riorganizzazione societaria del Gruppo F.S., non appare incompatibile – almeno sul piano formale - con quello stabilito dal d.l.gs n. 188 del 2003. L'indipendenza postulata dalle norme

¹³ Si veda la relazione sulla gestione finanziaria di Ferrovie dello Stato SpA per gli esercizi 2003-2004 (Atti parlamentari - XV Legislatura, Doc. XV, n. 18).

per il gestore dell'infrastruttura rispetto alle imprese ferroviarie, sotto il profilo giuridico, organizzativo o decisionale¹⁴, è stata infatti, ritenuta riconducibile alla intervenuta ristrutturazione societaria, nella quale RFI si connota quale entità soggettiva separata giuridicamente (in quanto soggetto societario distinto) ed organizzativamente (in quanto dotato di proprie strutture direzionali ed operative) rispetto alla società Trenitalia¹⁵.

Va peraltro tenuto presente che, in materia di funzioni essenziali - disciplinate dall'art. 6, par. 3, della direttiva 91/440/CEE -, la situazione è profondamente mutata con il ridimensionamento del ruolo di RFI per effetto della ricordata istituzione dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (unitamente con l'Organismo Investigativo Permanente) di cui al Decreto Legislativo n. 162 del 10 agosto 2007, che ha assunto le rilevanti funzioni in precedenza svolte dal Gestore della rete¹⁶.

L'unica funzione essenziale che rimane in capo a RFI, è quella dell'allocazione delle tracce.

Tra le funzioni oramai affidate all'Agenzia Nazionale - e che potevano costituire motivo di criticità in capo a RFI - si ricordano: l'emanazione di Norme e Standard di sicurezza della circolazione; la validazione dei sistemi di gestione della sicurezza e dei sistemi di mantenimento delle competenze delle Imprese Ferroviarie; il rilascio, rinnovo, modifica e revoca del certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie; le attività di ispezione ed audit nonché di monitoraggio sull'attività delle imprese ferroviarie. A ciò va aggiunto che l'Agenzia è istituzionalmente titolare di attività ispettiva sul Gestore dell'Infrastruttura.

Per quanto riguarda l'assetto complessivo del sistema ferroviario, è da rilevare che il ruolo di organismo di regolazione del settore ferroviario, che è soggetto istituzionale con carattere di unicità e di estraneità alle decisioni relative agli aspetti finanziari delle società operanti nel settore ferroviario,¹⁷ resta ancora affidato, ai sensi dell'art. 37 del decreto legislativo n. 188, "al Ministero delle

¹⁴ Ci si è già, nei precedenti referti, soffermati sul decisivo rilievo dell'uso della disgiuntiva "o" in luogo della congiunzione "e", da parte del legislatore.

¹⁵ Per tali condizioni di indipendenza, che sono quelle poste dalla Direttiva 2001/14/CE per lo svolgimento da parte del gestore dell'infrastruttura delle funzioni di assegnazione della capacità infrastrutturale, RFI ha continuato a svolgere le attribuzioni in materia di assegnazione della capacità infrastrutturale e - fino al passaggio delle competenze all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie - di rilascio delle certificazioni di sicurezza alle imprese ferroviarie.

¹⁶ Si è diffusamente riferito sul trasferimento delle competenze al precedente punto 1.1.

¹⁷ Art. 30 della direttiva 2001/14/CE.

infrastrutture e dei trasporti o a sue articolazioni". E' quindi detta amministrazione che svolge i compiti di regolazione del mercato del trasporto ferroviario e di regolamentazione dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria da parte delle imprese ferroviarie (vigilanza sulla concorrenza nei mercati, risoluzione di controversie, controllo sull'attività del gestore dell'infrastruttura).

Non si è ancora provveduto a definire, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, il quadro per l'accesso all'infrastruttura, i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità infrastrutturale, per la computazione dei canoni di accesso e per la determinazione dei corrispettivi dovuti dalle imprese ferroviarie per i servizi fruiti dalle stesse, nonché le regole in materia di fornitura di detti servizi, ai sensi del comma 11 dell'art. 17 del D. lgs. n. 188/2003 in esame.

Merita, poi, rilievo la necessità che RFI SpA, se pur inserita formalmente nel Gruppo Ferrovie mantenga, nello svolgimento della sua attività istituzionale, piena ed effettiva autonomia.

Questa condizione - ribadita dall'art. 11 del ricordato Decreto legislativo n. 188 del 2003 che ha previsto espressamente che "il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è soggetto autonomo ed indipendente sul piano giuridico, organizzativo o decisionale dalle imprese operanti nel settore dei trasporti" - si pone, infatti, quale ineludibile requisito per l'ammissibilità, sotto il profilo formale-giuridico, del nuovo assetto determinatosi a seguito della riorganizzazione societaria del Gruppo F.S¹⁸.

Tra i punti di criticità, permane quello della non soddisfacente certezza dei rapporti con lo Stato, non compiutamente realizzata con un contratto di programma oggetto di aggiustamenti continui in termini di stanziamenti e di cassa. Siffatta problematica continua a costituire un punto nodale, ai fini della gestione societaria.

Ciò, peraltro, è reso palese da talune affermazioni contenute nella relazione al bilancio di esercizio, laddove viene riferito che "per quanto attiene al piano degli investimenti, il significativo taglio di risorse finanziarie nel triennio ha portato la Società ad assumere un approccio prudente con riferimento all'avanzamento economico delle relative attività dei prossimi anni rispetto a quanto previsto dall'aggiornamento 2008 del Contratto di Programma 2007-2011. La dinamica delle

¹⁸ Sotto tale profilo è importante notare che non ha trovato esecuzione (e non ha, quindi, prodotto alcun effetto) il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 16 gennaio 2006, che aveva previsto alcune integrazioni alla concessione riguardante il gestore dell'infrastruttura ferroviaria, al fine anche di dare maggiore rilievo al ruolo propositivo, di coordinamento e di controllo della Capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A.

Sui potenziali effetti limitativi dell'atto si era soffermata questa Sezione nella "Relazione al Parlamento sulla gestione finanziaria di Ferrovie dello Stato S.p.A. per gli esercizi 2003-2004" (in Atti parlamentari - XV Legislatura, Doc. XV, n. 18).

attività di investimento della Società, caratterizzata dall'assunzione di impegni pluriennali nei confronti dei terzi fornitori, rende, infatti, necessario che lo Stato assicuri non solo la certezza delle risorse finanziarie contrattualizzate per mezzo del Contratto di Programma (stanziamenti di competenza), ma anche la sincronia finanziaria tra lo stanziamento e l'erogazione dei contributi necessari per il pagamento degli investimenti."

Si avverte, in definitiva, l'esigenza di un quadro certo dei contributi fruibili nel tempo e degli impieghi delle risorse assegnate, da realizzare sempre nel rispetto dei principi affermati dal D.lgs. 11 novembre 2003, n. 333 (di attuazione della direttiva 2000/52/CE, che modifica la direttiva 80/723/CEE relativa alla trasparenza delle relazioni finanziarie tra gli Stati membri e le loro imprese pubbliche, nonché alla trasparenza finanziaria all'interno di talune imprese).