

RETE FERROVIARIA ITALIANA (R.F.I.) S.p.A.

ESERCIZIO 2008

PAGINA BIANCA

RELAZIONE DEL CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

PAGINA BIANCA

MISSIONE DELLA SOCIETA'

RFI è la Società del Gruppo Ferrovie dello Stato preposta alla gestione dell'infrastruttura. In base al Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 138 - T del 31 ottobre 2000, la Società gestisce in regime di concessione l'infrastruttura ferroviaria nazionale. Tale concessione è stata rilasciata per la durata di 60 anni.

RFI è proprietaria dell'infrastruttura in parte riveniente dall'ex Ente pubblico (e costituente parte del patrimonio dell'Ente stesso) ed in parte successivamente acquisita con mezzi propri (ottenuti in passato tramite finanziamenti da terzi e versamenti in conto capitale sociale dallo Stato prima e da Ferrovie dello Stato dopo ed attualmente attraverso contributi in conto impianti dallo Stato).

La Società rappresenta, quindi, a tutti gli effetti in via esclusiva il Gestore dell'infrastruttura nazionale.

Le principali attività correlate alla missione di RFI sono rappresentate da:

- la progettazione, la costruzione, la messa in esercizio, la gestione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
- la promozione dell'integrazione delle infrastrutture ferroviarie e la cooperazione con altri gestori delle infrastrutture ferroviarie;
- lo svolgimento delle attività di certificazione ed omologazione del materiale rotabile ai fini della sicurezza della circolazione;
- il completamento del Programma AV/AC, anche attraverso la prosecuzione nel rapporto convenzionale con la Società controllata TAV S.p.A.;
- gli altri compiti attribuiti al Gestore dell'Infrastruttura ai sensi della vigente normativa, quali ad esempio: accesso all'infrastruttura ed ai servizi, riscossione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura da parte delle Imprese Ferroviarie, rilascio del certificato di sicurezza.

In tale ambito, le funzioni principali sono costituite da:

- garantire il coordinamento e la sicurezza della circolazione ferroviaria sull'intera rete;
- sviluppare la tecnologia dei sistemi e dei materiali;
- assicurare la piena utilizzabilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie;
- gestire gli investimenti finalizzati al potenziamento, ammodernamento tecnologico e sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari;
- realizzare il collegamento ferroviario via mare tra la penisola e le isole maggiori;
- provvedere alla sorveglianza sanitaria dei dipendenti, degli ambienti di lavoro, dei servizi offerti e dei luoghi aperti alla clientela;
- coordinare le attività di ricerca dell'Istituto Sperimentale sui materiali, sui prodotti e sull'ambiente;
- promuovere l'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria e la cooperazione con i diversi gestori, con particolare riguardo a quelli dei Paesi dell'Unione Europea.

LETTERA DEL PRESIDENTE

Signor Azionista

La società, in coerenza con la propria missione societaria e seguendo gli indirizzi del Gruppo, nel corso dell'anno ha proceduto sulla via dell'implementazione del piano industriale 2007-2011, adeguando la propria azione alle diverse fasi del ciclo economico che hanno caratterizzato l'anno 2008.

In particolare il primo semestre dell'anno, che ha rappresentato il momento culminante di un ciclo di crescita economica mondiale con conseguente incremento dei prezzi delle materie prime, ha visto la Società impegnata a mettere in atto tutte le azioni finalizzate a ridurre l'impatto sui costi di acquisizione di beni e servizi, specificatamente per quanto attiene agli effetti connessi all'incremento del prezzo del petrolio e quindi del costo dell'energia elettrica, tanto per la trazione che per usi industriali.

In particolare la Società è transitata dal mercato elettrico di salvaguardia al mercato libero per l'acquisto dell'energia elettrica, a partire dal primo maggio in alta tensione e dalla fine del 2008 per la copertura dei fabbisogni per usi industriali, quale risposta adeguata a contenere il forte potenziale incremento dei costi di approvvigionamento dell'energia che avrebbe pesantemente impattato sul margine operativo lordo della società. Ciò è stato possibile grazie ad una costante azione di negoziazione con l'Autorità per l'Energia Elettrica ed il Gas anche sugli aspetti di carattere normativo e regolamentare.

Il secondo semestre, diversamente dal primo, è stato caratterizzato da una fase recessiva a livello mondiale della durata e dai contorni non ancora certi, che per l'Italia, ha comportato una contrazione del PIL del -1% rispetto al +1,4% del 2007.

Tale fase recessiva ha impattato significativamente sulla capacità delle imprese appaltatrici di rispettare i livelli di produzione delle attività di investimento per l'anno 2008, programmate in crescita rispetto all'anno precedente, così come contrattualizzato, il 18 marzo 2008, con il Ministero delle Infrastrutture a seguito dell'aggiornamento annuale del Contratto di Programma 2007-2011. Ciononostante il livello di produzione dell'anno 2008 non è risultato inferiore a quello degli ultimi anni.

Gli effetti e gli impatti per la Società sono in fase di valutazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti relativamente al redigendo aggiornamento del Contatto di Programma per l'anno 2009, nell'ambito del quale la Società, al fine di tener conto del persistere di uno scenario macroeconomico recessivo e alla luce del significativo definanziamento di cassa definito dal decreto legge 112/2008 convertito in legge 133/2008 per complessivi 3.561 milioni di euro per il triennio 2009-2011 sta definendo un Piano di investimenti coerente con tali modifiche di scenario.

Nei rapporti con lo Stato non si sono registrate novità sul fronte della negoziazione del Contratto di Programma – Lato Servizi ed il livello degli stanziamenti per la gestione corrente nel corso dell'anno è stato inferiore a quello dell'anno 2007.

Il bilancio che si presenta sintetizza il sostanziale rispetto dei dettami del Dlgs 188 che richiede al Gestore dell'Infrastruttura il tendenziale equilibrio economico.

Infatti il risultato d'esercizio in continuità con l'anno precedente presenta un valore positivo pari a 38,9 milioni di euro con un miglioramento rispetto all'anno precedente di 22 milioni di euro.

Tale risultato è l'effetto netto del peggioramento del margine operativo lordo (-68,4 milioni di euro) e del miglioramento delle partite sotto il Mol (+90,4 milioni di euro).

In tale confronto è necessario tener a riferimento il significativo diverso perimetro dell'attività della società svolta nei due anni per effetto dell'operazione di acquisizione del Ramo Manovra da Trenitalia divenuta efficace dal 1 gennaio 2008.

Il peggioramento del Margine Operativo lordo è ascrivibile:

- alla già citata riduzione dei ricavi da Stato (-113,4 milioni di euro);
- ad un incremento dei costi operativi (+ 27 milioni di euro e pari all'1,1% rispetto all'anno precedente), prevalentemente generato da un incremento del costo del lavoro (+20 milioni di euro) dovuto all'effetto unitario medio del lavoro in forza dell'accordo con le OOSS del 24.1.2008 e, tra gli altri, all'incremento del costo dell'energia elettrica. In relazione al costo del lavoro va segnalato che il significativo piano di riduzione delle consistenze dell'anno 2008 ha portato ad uscite per 2.094 unità; nel contempo per effetto della scissione parziale delle attività di manovra da Trenitalia sono state acquisite 1.570 unità;
- l'incremento dei ricavi delle vendite e prestazioni (+72 milioni di euro) prevalentemente connesso all'acquisizione dei servizi di manovra.

Il miglioramento delle partite sotto il MOL (+90,4) è dovuto a minori accantonamenti netti (60,7 milioni di euro), ad un maggior saldo dei proventi ed oneri diversi (60,7 milioni di euro) ed al minor contributo migliorativo delle componenti straordinarie nette (45,7 milioni di euro).

Nel corso dell'anno è stata portata a compimento una prima significativa fase del processo di ripermutazione industriale delle attività del Gestore che, in linea con il processo di riassetto patrimoniale del Gruppo Ferrovie dello Stato, ha portato al trasferimento, attraverso successivi atti di scissione societaria, porzioni di patrimonio non più strumentali all'attività di impresa verso società del gruppo e la capogruppo stessa, più idonei a cogliere le opportunità di valorizzazione. In particolare le operazioni eseguite di seguito, e ampiamente descritte nella relazione sulla gestione sono sintetizzabili come segue:

1. Scissione parziale di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in favore di FS Sistemi Urbani S.r.l. efficacia 1° dicembre 2008
2. Scissione parziale di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. in favore di Ferrovie dello Stato S.p.A. efficacia 24 dicembre.2008
3. Scissione parziale RFI vs FS Logistica efficacia 30 dicembre 2008
4. Scissione parziale RFI vs FS Sistemi Urbani efficacia 31 dicembre 2008

D'altra parte con riferimento agli asset strumentali all'esercizio ferroviario è proseguito il percorso di progressiva acquisizione, tramite scissione societaria, delle porzioni dell'infrastruttura ferroviaria AC/AV portate a completamento ed avviate dal gestore all'esercizio ferroviario.

In particolare con atto di scissione parziale del 24 dicembre è stata trasferita da TAV ad RFI e da quest'ultima attivata all'esercizio ferroviario in data 14 dicembre 2008, la Tratta AV/AC Milano-Bologna- lotti funzionali 1°, 3° e ulteriore porzione del 2°.

Nel corso dell'anno la società ha valutato e messo a punto la propria politica di gestione dei servizi previsti dall'articolo 20 del Dlgs 188/2003 nelle more dell'emanazione dei decreti attuativi di determinazione sia delle condizioni di fornitura sia dei criteri di determinazione dei prezzi.

Il persistere dell'assenza di tale quadro applicativo di dettaglio ha comportato una intensa attività di esplicitazione delle motivazioni alla base delle scelte gestionali di fornitura dei servizi verso le Imprese ferroviarie, nonché di interlocuzione sistematica e particolarmente intensa e dialettica nella fase di elaborazione del Prospetto Informativo della Rete pubblicato il 12 dicembre 2008 e valido dal 14 dicembre 2008, anche con gli uffici preposti del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (Direzione Generale per il Trasporto ferroviario e Ufficio di Regolazione dei Servizi Ferroviari).

Sempre sotto il profilo del quadro normativo di riferimento, al fine di consentire all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie lo svolgimento dei compiti affidati con il Dlgs 162/2007, è stata stipulata - in data 21 maggio 2008 - una Convenzione fra il Ministero dei Trasporti, F.S. S.p.a. e l'Agenzia.

Tale Convenzione ha fissato le linee guida per il passaggio delle competenze da RFI all'Agenzia, con la contemporanea utilizzazione da parte dell'Agenzia stessa del personale di RFI, che svolge le attività richiamate dalle competenze stesse.

Nel corso dell'anno con successivi verbali tra le parti si è compiutamente operato il trasferimento delle competenze, in precedenza in capo a RFI:

- emanazione di norme e standard di sicurezza della circolazione ferroviaria;
- definizione di standard tecnici del materiale rotabile;
- omologazione del materiale rotabile o di sue parti, per ciò che concerne la sicurezza della circolazione;
- rilascio, rinnovo, modifica e revoca del certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie;
- attività di ispezione e *audit*, nonché di monitoraggio sulla sicurezza della circolazione.

RELAZIONE SULLA GESTIONE

PRINCIPALI RISULTATI RAGGIUNTI NEL 2008

		2007	2008
Redditività			
ROE	RN/MP*	0,05%	0,12%
ROI	RO/CI*	-0,58%	-0,40%
ROS	RO/RIC	-6,87%	-4,76%
MOL/RICAVI OPERATIVI	MOL/RIC	4,79%	2,14%
ROTAZIONE DEL CAPITALE INVESTITO	RIC/CI*	0,09	0,08
COSTO DEL LAVORO/RICAVI OPERATIVI		0,62	0,64
Solidità			
QUOZIENTE DI COPERTURA	(MP+Pcons)/AF	1,06	0,98
GRADO DI INDEBITAMENTO FINANZIARIO	DF/MP	0,07	0,08
Liquidità			
QUOZIENTE DI DISPONIBILITA'	AC/Pcorr	-0,40	-0,11
QUOZIENTE DI LIQUIDITA'	(AC-RIM)/Pcorr	-0,44	-0,16
Rotazione del circolante			
GIACENZA MEDIA DELLE SCORTE (giorni)	(RIM*/RIC)x360	22,8	22,82
INCASSO MEDIO CREDITI (giorni)	(CRED*/RIC)x360	126,1	126,3
PAGAMENTO MEDIO DEBITI (giorni)	(DEB*/A)x360	147,4	141,6
TOTALE CICLO DEL CIRCOLANTE (giorni)		1,5	7,6

LEGENDA

A: Acquisti dell'esercizio (di materie, servizi, godimento beni di terzi) e investimenti

AC: Attivo circolante

AF: Attivo fisso

CI*: Capitale investito netto medio (tra inizio e fine esercizio) al netto delle partecipazioni

CRED*: Crediti commerciali medi (tra inizio e fine esercizio) al lordo del fondo svalutazione

DEB*: Debiti commerciali medi (tra inizio e fine esercizio)

DF: Debiti finanziari

MOL: Margine operativo lordo

MP*: Mezzi propri medi (tra inizio e fine esercizio) al netto del risultato di fine esercizio

MP: Mezzi propri

Pcons: Passivo consolidato (debiti a lungo termine + TFR+ fondi)

Pcorr: Passivo corrente (debiti a breve termine)

RIC: Ricavi operativi

RIM: Rimanenze

RIM*: Rimanenze medie (tra inizio e fine esercizio)

RN: Risultato netto

RO: Risultato operativo

I RAPPORTI CON LO STATO

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

Il Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria, in considerazione degli obblighi assunti nei confronti dello Stato con la sottoscrizione del Contratto di Programma 2007-2011, avvenuta il 31 ottobre 2007, ha ottemperato a quanto previsto dagli articoli 3, 4 e 8 in materia di aggiornamento annuale delle Tabelle allegate, di misurazione delle performance e di informativa sullo stato di attuazione degli investimenti.

In particolare l'art. 3, comma 2, del Contratto stabilisce che annualmente, entro il mese di gennaio, venga definita l'eventuale modifica dei contenuti delle Tabelle allegate anche per tenere conto delle risorse rese disponibili dalla Legge Finanziaria approvata per l'anno in corso, dalle leggi ad essa collegate e da altre fonti.

L'evoluzione delle singole Tabelle è stata concordata tra RFI e il Ministero delle infrastrutture in data 23 gennaio, arrivando alla definizione di uno schema di aggiornamento 2008 del Contratto che, sostanzialmente, ha individuato un insieme di progetti collocati nelle Tabelle "programmatiche" B, C e D da trasferire nella Tabella A "opere in corso", a fronte delle risorse aggiuntive, nel frattempo resesi disponibili, pari a circa 3.159 milioni di euro. Nello specifico tali risorse derivano per:

- 1.035 milioni di euro dal Decreto Legge n. 159/2007 "Interventi urgenti in materia economico-finanziaria, per lo sviluppo e l'equità fiscale", convertito, con modificazioni, dalla Legge n. 127 del 3 agosto 2007;
- 1.868 milioni di euro da Fondi comunitari (incassi cicli TEN-T e FESR 2000-2006 e impegni su nuovi cicli 2007-2013);
- 256 milioni di euro da altre fonti.

Il C.I.P.E., nella seduta del 31 gennaio, ha approvato il suddetto schema formulando le seguenti prescrizioni e richieste di chiarimenti, comunicate ad RFI dal Ministero delle Infrastrutture con nota n. 145 in pari data:

- adeguamento della Tabella A per aggiornare i valori delle coperture finanziarie di cassa e competenza esposte per gli anni 2007 e 2008 (righe 7b, 10a, 10b e 16b) in conformità alla variazione dell'entità delle quote indisponibili sui capitoli 7122 e 7123 (ex art. 1, commi 507 e 758 della Legge Finanziaria 2007) operata dal competente Ministero dell'Economia;
- integrazioni al testo dell'art. 5 comma 1 lettera b del Contratto di Programma già registrato alla Corte dei Conti, per meglio precisare che il vincolo di disponibilità ai sensi della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (art. 1 - commi 758 e 759) riguarda non solo le risorse di competenza, ma anche quelle di cassa, sia per la Rete convenzionale che per la rete Alta Velocità/Alta Capacità;
- motivazione dettagliata degli incrementi di costo registrati dai progetti di investimento previsti in Tabella A, comprese le iniziative originariamente previste in altre Tabelle;

- approfondimenti in merito al fabbisogno finanziario programmatico di competenza complessivo, ossia esteso a tutte le tabelle del Contratto, ai fini della valutazione dei riflessi sui saldi di finanza pubblica e della compatibilità con gli obiettivi assunti nel quadro del patto di stabilità verso l'Unione Europea;
- chiarimenti sulla destinazione delle risorse ordinarie ed aggiuntive nelle Regioni del Mezzogiorno.

RFI ha dato pieno riscontro alle richieste e con nota del 6 febbraio ha trasmesso al Ministero competente la relativa documentazione. Inoltre, tenuto conto che nella seduta del 31 gennaio 2008, contestualmente il C.I.P.E. aveva approvato il progetto preliminare relativo alla "Sistemazione del Nodo AV/AC di Verona" con adeguamento del costo a vita intera ed assegnazione di un finanziamento pari a 16 milioni di euro a carico della Legge Obiettivo, le Parti hanno altresì concordato di provvedere alla corrispondente specifica modifica nelle Tabelle del Contratto interessate.

Il valore della Tabella A, che ad ottobre era pari a 39.271 milioni, ha quindi registrato una variazione complessiva netta pari a 3.470 milioni, per l'effetto combinato della contrattualizzazione delle risorse aggiuntive, dell'inserimento di ulteriori interventi, precedentemente collocati nelle Tabelle "programmatiche" e già provvisti di coperture finanziarie e di alcuni riallineamenti tecnici.

L'iter procedurale si è infine concluso con il parere favorevole, senza ulteriori prescrizioni, espresso da parte delle competenti Commissioni Parlamentari di Camera e Senato, rispettivamente nelle sedute del 19 e del 26 febbraio. L'aggiornamento 2008 del Contratto di Programma 2007-2011 è stato sottoscritto tra le parti in data 18 marzo e successivamente registrato alla Corte dei Conti in data 24 aprile Reg. 4 fog. 218.

In merito agli obblighi di misurazione delle performance, l'art. 8 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. A tal fine già nel novembre 2007 è stata sottoposta da RFI all'approvazione del Ministero una nota metodologica che individua le variabili di controllo e ne definisce le modalità di calcolo per i progetti di investimento ferroviari.

In data 29 febbraio, in ottemperanza al disposto contrattuale, la Società ha trasmesso i valori obiettivo necessari alla valutazione delle performance, 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 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 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 6 agosto è stata emanata la Legge n. 133 “Conversione in Legge, con modificazioni, del decreto legge 25 giugno 2008, n.112, recante disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria” che ha operato riduzioni sugli stanziamenti di cassa a “legislazione vigente” per il periodo 2009-2011 per un importo complessivo pari a 3.561 milioni di euro.

Tale definanziamento è il risultato di quanto disposto dall’articolo 60 commi 1 e 10 che hanno ridotto le dotazioni finanziarie recate dalla Legge Finanziaria 2008 le quali comprendevano anche la quota resa indisponibile per l’anno 2009 dai commi 507 e 508 della Legge 27 dicembre 2006 n.296 (Legge Finanziaria 2007).

Tale riduzione ancorché non esposta nella Tabella E della Legge Finanziaria 2009 ha comportato anche un definanziamento di competenza che dovrà essere necessariamente contrattualizzato nell’aggiornamento 2009 del Contratto di Programma avendo già acquisito il parere del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

Il 29 novembre 2008 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale (Supplemento Ordinario n.280) il Decreto Legge n.185 riguardante “Misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anti-crisi il quadro strategico nazionale” che riporta agli articoli 21 e 25 disposizioni di interesse del Gruppo FS sotto diversi profili.

In particolare l’art. 21 comma 1 ha autorizzato la concessione di contributi quindicennali per la prosecuzione degli interventi di realizzazione di opere strategiche di preminente interesse nazionale (legge 443/2001, Legge Obiettivo) per un valore nominale di 3.150 milioni di euro, la cui allocazione non viene definita, e quindi restando in attesa del normale iter procedurale che attribuisca gli stanziamenti ai singoli progetti d’investimento ed ai diversi beneficiari, rimane ancora da definire un’ eventuale quota a beneficio di RFI.

L’art. 25 comma 1 ha invece istituito un fondo per gli investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato pari a 960 milioni di euro per l’anno 2009.

La ripartizione del fondo dovrà essere definita con Decreto del Ministro dell’Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e dovrà in ogni caso rispettare il criterio di attribuzione geografica previsto dal successivo comma 3 (15% per investimenti al nord, 85% per investimenti al sud).

In data 22 dicembre 2008 è stata emanata la Legge Finanziaria 2009 (L. n.203 recante “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato”) e la Legge di Bilancio n.204 ad essa collegata. La Legge Finanziaria ha recepito quanto disposto dalla Legge 133 del 2008 in tema di definanziamento, apportando la riduzione prevista (3.561 milioni di euro) sulle risorse di cassa di Tabella F per il triennio 2009-2011.

Per l’anno 2009 non sono state previste risorse aggiuntive di competenza, mentre relativamente agli stanziamenti di cassa sono stati previsti i seguenti importi:

- 2.363 milioni di euro a valere sul capitolo 7122 per l’anno 2009 per la prosecuzione degli investimenti ferroviari previsti dalla Tabella “A” del CdP 2007-2011;

- 3 milioni di euro a valere su capitolo 7123 per l'anno 2009, quali contributi relativi a specifici provvedimenti legislativi;
- 100 milioni di euro per la rete AV/AC e per la rete convenzionale quale rata annuale dei contributi quindicennali in conto impianti stanziati dalla Legge Finanziaria 2006, a partire rispettivamente dal 2006 e dal 2007 sul capitolo 7124;
- 1.600 milioni di euro per la realizzazione del sistema AV/AC Torino-Milano-Napoli quale quota relativa all'anno 2009 dei complessivi 8.100 milioni di euro stanziati dalla Legge Finanziaria 2007 sul capitolo 7124.

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

La definizione del nuovo schema di Contratto di Programma, Parte Servizi, avviata già nel mese di luglio 2007 con le competenti strutture dell'allora Ministero delle Infrastrutture e del Ministero dell'Economia e delle Finanze, meglio illustrata al medesimo punto delle Informazioni di carattere generale del Bilancio di Esercizio 2007 cui si fa rimando, non ha registrato nel corso del 2008 novità di rilievo.

Con riferimento agli stanziamenti dello Stato relativi all'anno 2008 a valere sul capitolo 1541 e pari complessivamente a 1.054 milioni di euro, alla fine dell'anno 2008 il Ministero dell'Economie e delle Finanze ha operato il trasferimento della quota stanziata per un valore pari a 11,9 milioni di euro dal capitolo della Società a quello della neonata Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria, secondo quanto previsto dall'articolo 26 del Dlgs n. 162/2007 secondo il quale, al funzionamento dell'Agenzia si provvede, tra gli altri, attraverso l'istituzione di un apposito fondo che viene alimentato, nei limiti della somma di 11.900.000 euro annui, con corrispondente riduzione delle somme di previsto trasferimento da parte dello Stato e destinate all'espletamento dei compiti previsti dal presente decreto attualmente svolti da parte del gruppo F.S. S.p.A. Conseguentemente è ridotta l'autorizzazione di spesa dallo stato di previsione della spesa del Ministro dell'Economia e delle Finanze: legge 23 dicembre 2005, n. 266, articolo 1, comma 15, per l'importo di 11.900.000 euro”

Per gli effetti di tale determinazione si rimanda al paragrafo “La sicurezza d'esercizio Ferroviario” della presente relazione sulla gestione concernente l'Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria.

La richiesta dei trasferimenti per l'anno 2009 effettuata allo Stato dal Gruppo Ferrovie dello Stato è stata avanzata, per quanto relativo ad RFI, in coerenza con lo schema suindicato di Contratto di Programma – parte Servizi, nel quale le prestazioni rese dal Gestore per la disponibilità dell'infrastruttura ferroviaria nazionale (pari a 1.080 milioni di euro) sono assoggettate al regime IVA del 20% (216 milioni di euro), ad eccezione dei trasferimenti relativi al *Safety*, *Security* e Navigazione (pari 100 milioni di euro) da corrispondere a titolo di indennizzo dei costi sostenuti.

Per l'anno 2009 lo stanziamento complessivo iscritto sul capitolo 1541 del Bilancio Previsionale dello Stato per la Società, , ammonta a 863 milioni di euro.

La Legge Obiettivo

Nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche previsto dalla legge n. 443/2001 (Legge Obiettivo) il CIPE, con delibera n. 7 del 31 gennaio 2008 ha approvato con prescrizioni il progetto definitivo "Nuovo collegamento Arcisate Stabio".

Inoltre nel corso delle sedute del 31 gennaio e 27 marzo 2008, il CIPE ha approvato le progettazioni delle seguenti opere:

- "Sistemazione del Nodo AV/AC di Verona" (progettazione preliminare), con assegnazione di un finanziamento di 16 milioni di euro per la progettazione definitiva dell'opera stessa;
- "Quadruplicamento della tratta Fortezza-Verona (Brennero)" (progettazione preliminare) con assegnazione di un finanziamento di 53 milioni di euro per la progettazione definitiva dell'opera stessa.

La Corte dei Conti – Sezione centrale di legittimità su atti del Governo e delle Amministrazioni dello Stato ha ricusato il visto e la conseguente registrazione dei suddetti provvedimenti del CIPE mediante le Delibere n. 18 e 19 del 13 novembre 2008. La motivazione di tali ricusazioni risiede nel fatto che tali Delibere CIPE non conterrebbero “una congrua, seria e affidabile indicazione dei mezzi e delle modalità di copertura finanziaria della realizzazione delle opere”.

Inoltre, in data 24 luglio 2008 la Corte dei Conti ha emesso la Delibera n. 11/2008 con la quale ha ricusato il visto e la conseguente registrazione della Delibera CIPE n. 136 del 21 dicembre 2007 “Approvazione del progetto preliminare del Raddoppio ferroviario della Pontremolese”, principalmente in quanto non presenta una previsione di fonti di copertura, sia pure programmatica e tendenziale, degli oneri per la realizzazione dell'opera in questione.

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 stanziolate dallo Stato, il ricorso al mercato finanziario quale modalità aggiuntiva di copertura del fabbisogno finanziario residuo del progetto. Nel corso del 2008 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 in data 8 luglio 2008.

Il finanziamento, per l'esercizio 2008, degli interventi relativi al Progetto è stato assicurato dagli stanziamenti della Legge Finanziaria 2007 e da operazioni con la Capogruppo per il reperimento di risorse dai mercati finanziari.

In particolare, per quanto attiene ai contributi in conto impianti sono stati erogati a RFI e TAV 630 milioni di euro quale quota (pari al 70%) dello stanziamento da 900 milioni di euro previsto dalla Legge Finanziaria 2007 per il 2008. Tale stanziamento infatti, inizialmente sottoposto al vincolo di cui all'art. 1 comma 758 della stessa Legge, è stato sbloccato per il 70% dall'art. 3 del decreto-legge n. 159 del 2007, successivamente convertito nella Legge n. 222 dello stesso anno.

Gli ulteriori contributi in conto impianti ricevuti dallo Stato nel corso dell'esercizio 2008 ammontano:

- a 100 milioni di euro, costituenti l'annualità 2008 dei contributi stanziati nell'art. 84 della Legge Finanziaria 2006, oggetto di un'operazione di attualizzazione tra la Cassa Depositi e Prestiti (CDP) e la Capogruppo: 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 a seguito della sottoscrizione del contratto di attualizzazione di cui sopra;
- a 400 milioni di euro pari all'annualità 2008 del contributo quindicennale previsto dalla Legge Finanziaria 2007
- a 71,9 milioni di euro, pari al 17,98% dell'annualità 2007 del contributo quindicennale di 400 milioni di euro della Legge Finanziaria 2007. Tale quota, inizialmente sottoposta al vincolo di cui all'art. 1 comma 758 della stessa Legge, è stata sbloccata dal decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 170 del 11 settembre 2008.

Tali contributi in conto impianti, in analogia agli ulteriori stanziamenti da parte dello Stato di risorse destinate agli investimenti infrastrutturali, sono di pertinenza di RFI nella sua qualità di Gestore dell'infrastruttura nazionale.

A seguito della sottoscrizione del nuovo Contratto di Programma 2007-2011, parte Investimenti, nel quale a copertura del costo complessivo del Progetto in questione sono riportati i sopraccitati stanziamenti previsti nelle Leggi Finanziarie 2006 e 2007, e alla luce della Convenzione RFI/TAV del 9 dicembre 2003 e successive modifiche, che prevede che la copertura del fabbisogno finanziario per la prosecuzione dei lavori relativi al Sistema AV/AC di committenza di TAV può essere assicurata, tra l'altro, mediante "gli importi erogati da RFI a TAV nei limiti degli ammontari previsti dal Contratto di Programma", e previsti nelle Leggi Finanziarie, RFI provvede a corrispondere a TAV le risorse di competenza a valere sui contributi stanziati nelle Leggi Finanziarie ed erogati dallo Stato sotto forma di anticipazioni di cassa a titolo non oneroso.

Quindi, nel corso del 2008, a valere sui contributi sopra indicati RFI ha erogato a TAV, sulla base delle esigenze connesse all'avanzamento della parte di progetto da quest'ultima gestita:

- 78,3 milioni di euro, a valere sull'annualità 2008 dei contributi stanziati nell'art. 84 della Legge Finanziaria 2006;
- 218 milioni di euro, a valere sulla quota del contributo da 400 milioni di euro dell'annualità 2008 previsto all'art. 1 comma 964 della Legge Finanziaria 2007;

- 577,5 milioni di euro, a valere sulla quota del 70% del contributo da 900 milioni di euro dell'annualità 2008 previsto all'art. 1 comma 964 della Legge Finanziaria 2007.

Con riferimento invece alle risorse dai mercati finanziari nel corso del 2008 sono state utilizzate le residue disponibilità, pari a 572,7 milioni di euro, di cui 178,3 per RFI e 394,4 per TAV, 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, già descritto in analogo paragrafo delle Informazioni di Carattere Generale del Bilancio d'Esercizio 2007 a cui si fa rimando per maggiori dettagli.

Ulteriori risorse per il proseguimento dei lavori sono state reperite mediante la sottoscrizione, intervenuta il 16 luglio 2008, da parte della Capogruppo di un contratto con il Raggruppamento Temporaneo di Concorrenti in essere tra Cassa Depositi e Prestiti S.p.A. e Dexia Crediop S.p.A. per il finanziamento del Progetto Torino-Milano-Napoli del valore complessivo massimo di 800 milioni di euro. Tale importo è stato messo a disposizione dalla Capogruppo alle due Società mediante la sottoscrizione, avvenuta in pari data, di un contratto *intercompany*, avente condizioni finanziarie e contrattuali pari a quelle assunte dalla Capogruppo stessa nel contratto principale sottoscritto con il Raggruppamento Temporaneo di Concorrenti. Alla data del 31 dicembre 2008, sono stati erogati, secondo le necessità finanziarie del Progetto, 134,5 milioni di euro a RFI e 415,5 milioni di euro a TAV.

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 e da disponibilità residuali dell'esercizio 2007, ovvero dal residuo delle risorse assegnate con il Decreto Legge 223 del 2006 e dal residuo delle somme messe a disposizione dalla Capogruppo a valere sul contratto di mutuo con CDP.

Come indicato nel Bilancio 2006 e 2007, 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 liquidazione, è stata perfezionata in data 1 dicembre 2008, con la stipula dei cosiddetti accordi contrattuali *Termination deeds* con la conseguenza che i crediti e i proventi derivanti dallo sfruttamento economico della Linea Torino-Milano-Napoli, precedentemente vincolati nella destinazione al rimborso dei finanziamenti concessi da ISPA, sono stati liberati e sono pertanto tornati nelle disponibilità della società. La liberazione dei suddetti crediti e proventi consentirà 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.

Si segnala inoltre che al 31 dicembre 2008 risultano in essere i contratti stipulati nell'ambito della L. 78/1994, di cui si riportano di seguito le principali caratteristiche:

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Finanziatore	Data accensione finanziamento	Ammontare del finanziamento	Tasso	Inizio rimborso (1° rata) quota capitale	Inizio pre-ammortamento (solo interessi)	Data estinzione finanziamento
<i>Banche:</i>						
RFI	09/04/1998	361.520	Fisso al 5,44% ⁽¹⁾	30/09/2005	30/09/1998	31/03/2023
RFI	20/07/1998	258.228	Fisso al 5,26% ⁽²⁾	20/07/2005	20/07/1999	20/07/2023
RFI	17/06/1999	1.000.000	Variable (2)	15/12/2006	15/09/1999	15/03/2024
RFI	14/07/2000	500.000	Stabilito in fase di erogazione (3)	15/12/2008	15/12/2000	(1)
RFI	15/12/2000	32.000	Variable (2)	15/06/2008	15/06/2001	15/12/2025
RFI	28/12/2001	200.000	Stabilito in fase di erogazione (3)	15/06/2010	15/06/2002	(1)
RFI	14/10/2002	300.000	Stabilito in fase di erogazione (4)	15/06/2011	15/06/2003	(1)
		<u>2.651.748</u>				
<i>Altre Finanziatrici:</i>						
Cassa Depositi e Prestiti	15/03/2001	(5) (6) 232.400	Fisso al 5,50% ⁽⁷⁾	30/06/2002	31/01/2002	31/12/2021
Cassa Depositi e Prestiti	12/01/2001	(6) (8) 250.000	Variable	30/06/2004	31/01/2003	31/12/2003
		<u>482.400</u>				
Totale:		3.134.148				

(1) A renta-annua dalla data di ogni erogazione.

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

(3) Fisso per ognuna delle tranches utilizzate.

(4) Fisso per le prime tre tranches, variabile per le successive.

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

(6) La data si riferisce alla delibera del Consiglio di Amministrazione della Società (in data 29 gennaio 2002, a perfezionamento dell'operazione, è intervenuta la delibera del Consiglio di Amministrazione dell'Istituto finanziatore).

(7) Il tasso è stato convertito da variabile a fisso di un'operazione di Swap di copertura del rischio di tasso del debito.

(8) Finanziamento successivamente ceduto dalla Cassa DDPP alla CPG Società di cartolarizzazione s.r.l., con un'operazione di cessione in accordo alla Legge n. 130/1998.

Su alcuni dei contratti di finanziamento sopra riportati, TAV aveva 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.

"Il resto del Sistema AV/AC: Milano – Verona, Verona – Padova e Milano – Genova (Terzo Valico dei Giovi)

Con la sottoscrizione del Contatto di Programma 2007-2011 il finanziamento del resto del sistema AV/AC è stato ricondotto nell'alveo degli investimenti finanziati dallo Stato con differenti livelli di priorità.

La progettazione della Milano-Verona, limitatamente alla tratta Treviglio-Brescia e la progettazione del Nodo di Verona sono collocate nel Contratto di Programma tra le opere in corso di esecuzione.

La prosecuzione delle attività progettuali e realizzative della tratta Terzo Valico dei Giovi è inserita nel Contratto di Programma citato in tabella "B" tra le opere prioritarie da avviare, per un importo stimato in circa 5.060 milioni di euro.

Tratta AV/AC Treviglio – Brescia.

A seguito della trasmissione avvenuta il 20 dicembre 2007 al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (MIT), ai sensi del D.L. 163/2006, del Progetto Definitivo (PD) della tratta AV/AC Treviglio – Brescia, le osservazioni e richieste di prescrizioni da parte degli Enti coinvolti sono state acquisite a mezzo di apposita Conferenza di Servizi convocata dal Ministero delle Infrastrutture, la cui prima seduta si è svolta in data 29 febbraio 2008 e si è conclusa con la seconda seduta del 19 marzo 2008. Attualmente i pareri e le osservazioni pervenute sono in fase di istruttoria da parte del Ministero medesimo per la successiva approvazione da parte del CIPE.