



Definizione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di dismissione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale di Ferrovie dello Stato italiane Spa

Atto del Governo 251

Informazioni sugli atti di riferimento

Atto del Governo:	251	
Titolo:	Schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante definizione dei criteri di privatizzazione e delle modalità di dismissione della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze nel capitale di Ferrovie dello Stato italiane Spa	
Norma di delega:	Articolo 1, comma 2, della legge 14 novembre 1995, n. 481	
Numero di articoli:	1	
	Senato	Camera
Date:		
presentazione:	2/12/2015	2/12/15
annuncio:	2/12/2015	2/12/15
assegnazione:	2/12/2015	2/12/15
termine per l'espressione del parere:	22/12/2015	22/12/15
Commissione competente :	8ª Lavori pubblici, comunicazioni	IX Trasporti
Rilievi di altre Commissioni :	5ª Bilancio	V Bilancio
	6ª Finanze e tesoro	

Presupposti normativi

Lo schema di Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri è predisposto ai sensi dell'articolo 1, comma 2, della **legge n. 481/1995** (Norme per la concorrenza e la regolazione dei servizi di pubblica utilità. Istituzione delle Autorità di regolazione dei servizi di pubblica utilità). Tale disposizione prevede che per la **privatizzazione dei servizi di pubblica utilità**, il Governo definisca i criteri per la privatizzazione di ciascuna impresa e le relative modalità di dismissione e li trasmetta al Parlamento ai fini dell'espressione del **parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari**.

Sulle modalità di privatizzazione la relazione illustrativa richiama il **decreto-legge n. 332/1994** (Norme per l'accelerazione delle procedure di dismissione di partecipazioni dello Stato e degli enti pubblici in società per azioni). Tale provvedimento ha individuato due specifiche modalità attraverso le quali effettuare la vendita delle partecipazioni: l'**offerta pubblica di vendita** e la **trattativa diretta** con i potenziali acquirenti. E' stata prevista anche la possibilità di effettuare la cessione mediante ricorso contestuale ad entrambe le procedure. Per ogni singola operazione è stata demandata ad un decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri la scelta della modalità di vendita tra quelle indicate nel decreto-legge.

L'art. 1-bis del D.L. n. 332 del 1994 subordina inoltre la dismissione delle partecipazioni

[Le modalità di privatizzazione](#)

alla creazione di organismi indipendenti per la regolamentazione delle tariffe ed il controllo della qualità dei servizi di rilevante interesse pubblico. Nella relazione illustrativa si ricorda in proposito che l'**Autorità di regolazione dei trasporti** svolge le funzioni di regolamentazione e controllo del settore ferroviario.

Per quanto riguarda la **destinazione dei proventi delle privatizzazioni**, l'art. 13 del D.L. n. 332/1994 prevede che questi siano destinati al fondo di ammortamento del debito pubblico (di cui all'art. 2 della L. n. 432 del 1993).

Contenuto

Il **comma 1** dell'articolo unico dello schema di DPCM prevede l'alienazione di una quota della partecipazione detenuta dal Ministero dell'economia e delle finanze in Ferrovie dello Stato S.p.A., in modo tale da consentire comunque il **mantenimento di una partecipazione dello Stato al capitale di Ferrovie dello Stato non inferiore al 60 per cento**. Attualmente il MEF detiene il 100% del Capitale di Ferrovie dello Stato s.p.a., suddiviso in n. 36.340.432.802 azioni ordinarie del valore nominale di 1 euro.

Vendita della partecipazione fino al 40%

La norma fa espressamente **salva l'assegnazione dell'infrastruttura delle rete ferroviaria nazionale, gestita da Rete Ferroviaria italiana S.p.A.** (RFI), che opera in base alla concessione quarantennale di cui al decreto ministeriale n. 138T del 31 ottobre 2000.

L'esclusione di RFI

Si ricorda in proposito che la **direttiva 2012/34/UE** che ha istituito lo Spazio ferroviario unico europeo, recepita con il decreto legislativo n. 112 del 2015, prevede l'accesso equo e non discriminatorio di tutti gli operatori all'infrastruttura ferroviaria.

Come evidenziato nella Relazione illustrativa, la scelta è pertanto quella del **collocamento sul mercato di una quota di minoranza, fino ad un massimo del 40%**, del capitale della Capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.a.

In base al **comma 2**, l'alienazione della quota di partecipazione potrà essere effettuata, anche in più fasi con due possibili **modalità**:

Modalità di vendita

- **offerta pubblica di vendita** rivolta al pubblico dei risparmiatori in Italia, ai dipendenti del Gruppo Ferrovie dello Stato;
- offerta pubblica di vendita rivolta a investitori istituzionali italiani e internazionali.

In proposito si ricorda che per **offerta pubblica di vendita (opv)** si è soliti intendere un'operazione che consiste nel collocamento sul mercato, da parte delle società autorizzate, di azioni già esistenti, cioè non di nuova emissione, a prezzi e quantità prefissati. L'introito che deriva dalla loro vendita spetta ai soci (in questo caso il Ministero dell'economia) e non alla società emittente. Con l'espressione **investitore istituzionale** si intende invece un operatore economico che esercita in modo continuativo e professionale l'attività di investimento, in valori mobiliari o immobiliari, di rilevanti risorse finanziarie, frutto di raccolta presso comunità, spesso molto ampie, di risparmiatori (quali compagnie di assicurazioni, banche di investimento e di affari, fondi comuni di investimento, fondi pensione, hedge fund, Società di Gestione del Risparmio, enti pubblici previdenziali); per approfondimenti vedi [qui](#). L'offerta pubblica di vendita può essere rivolta al **pubblico indistinto** dei risparmiatori o ad **investitori istituzionali**. L'offerta ad investitori istituzionali può essere realizzata o attraverso "un'offerta istituzionale", destinata alla generalità degli investitori istituzionali o attraverso collocamenti privati, riservati ad una selezione di investitori individuati. Nel caso in cui i destinatari dell'OPV siano i risparmiatori, la società emittente dovrà darne preventiva comunicazione alla CONSOB, consegnando contestualmente il prospetto informativo dell'operazione e realizzare tale operazione nel rispetto degli obblighi previsti dal Testo Unico della Finanza (decreto legislativo n. 58/1998). Nelle altre due fattispecie di offerta, invece, la società non è obbligata a rispettare norme particolarmente restrittive in termini di informativa e trasparenza in quanto si presume che le categorie di destinatari necessitino di minor tutela a motivo della loro professionalità. Ai sensi del Testo unico della finanza, l'attività di collocamento tra il pubblico e gli investitori istituzionali può essere esercitata solo dagli intermediari autorizzati, pertanto, qualora i destinatari dell'OPV siano tali categorie, la società dovrà avvalersi dell'aiuto di un [global coordinator](#) (cioè un intermediario che in un'operazione di collocamento assume compiti di coordinamento e di consulenza; il compito può essere svolto da banche di investimento italiane o estere a ciò autorizzate ai sensi del Testo unico bancario, decreto legislativo n. 385/1993). Per approfondimenti vedi [qui](#).

Il **comma 3** consente di attivare **forme di incentivazione** per la partecipazione all'offerta pubblica di vendita da parte dei dipendenti del gruppo Ferrovie dello Stato, tenuto conto anche della prassi di mercato e di precedenti operazioni di privatizzazione. Tali forme di incentivazione potranno tradursi in:

La partecipazione dei dipendenti

- quote dell'offerta riservate;
- agevolazioni di prezzo; in proposito, la relazione illustrativa, analogamente a quanto avvenuto per la altre operazioni di privatizzazione, ipotizza un *bonus*

share, vale a dire una clausola che in seguito ad un'offerta pubblica di vendita o di sottoscrizione prevede l'allocazione a titolo gratuito ai sottoscrittori iniziali di un certo quantitativo di azioni in caso di possesso azionario ininterrotto per un determinato arco temporale; per approfondimenti vedi [qui](#))

- agevolazioni nelle modalità di finanziamento (si deve presumere, per l'acquisto di azioni della società).

Il **comma 4**, infine, sancisce la possibilità di prevedere forme di incentivazione in termini di prezzo, in coerenza con le prassi seguite precedenti operazioni di privatizzazione, per i risparmiatori al fine di favorire l'azionariato diffuso.

In proposito si ricorda che nella **legge n. 147 del 2013** (stabilità 2014) il **comma 180** dell'articolo 1 ha istituito, presso il Ministero del lavoro e delle politiche sociali, un **Fondo per l'incentivazione di iniziative** rivolte alla **partecipazione dei lavoratori al capitale e agli utili delle imprese** e per la diffusione dei **piani di azionariato** rivolti a lavoratori dipendenti. Al fondo sono assegnati 2 milioni di euro per il 2014 e 5 milioni di euro per il 2015, mediante corrispondente riduzione delle risorse destinate alle misure per l'incremento della produttività del lavoro di cui all'articolo 1, comma 482, della L. n. 228/2012. Le modalità ed i criteri di utilizzo del Fondo sono demandati ad un apposito decreto interministeriale, da adottare entro 60 giorni dall'entrata in vigore della legge.

L'articolo 56-*ter* del **D.L. n. 69/2013** ha previsto la presentazione al Parlamento, da parte dei Ministri dello sviluppo economico, della giustizia, dell'economia e delle finanze e del lavoro, di una **relazione** sulla disciplina, sulle esperienze e sulle prospettive dell'**azionariato diffuso** ovvero la partecipazione anche azionaria dei dipendenti agli utili dell'impresa, allo scopo di individuare le opportune misure, anche normative e di incentivazione fiscale, volte a diffondere l'azionariato diffuso in ambito nazionale, in attuazione di quanto previsto dall'**articolo 46 della Costituzione** (ai sensi del quale ai fini della elevazione economica e sociale del lavoro e in armonia con le esigenze della produzione, la Repubblica riconosce il diritto dei lavoratori a collaborare, nei modi e nei limiti stabiliti dalle leggi, alla gestione delle aziende). La relazione non risulta presentata.

[Le privatizzazioni nel programma di governo](#)

Lo schema di DPCM si colloca all'interno di un più ampio **programma di privatizzazioni** reso noto a partire dalla nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza 2013, nella quale è stata prevista una riduzione del debito pubblico nel periodo 2014-2017 di 0,5 punti percentuali di Pil all'anno derivante dagli introiti delle privatizzazioni e delle dismissioni immobiliari. Nell'ambito del [piano destinazione Italia](#),

presentato il 13 dicembre 2013, il Governo ha poi specificato che "il Ministero dell'economia e delle finanze ha individuato le prime partecipazioni per le quali si intende procedere all'avvio delle operazioni di dismissione: ENI (per le quote eccedenti il 30%), STM, ENAV per le partecipazioni dirette, SACE, Fincantieri, CDP Reti, TAG (Trans Austria Gasleitung) e Grandi Stazioni/Cento Stazioni per quelle indirette [...] Una seconda fase di dismissioni prevede nel 2014 la cessione di quote di minoranza di Poste e di altre aziende nazionali, con la possibilità che anche i lavoratori dipendenti possano partecipare al capitale, sul modello di compartecipazione sperimentato in Germania". Il 25 novembre 2013 [è stato nominato](#) dal Ministro dell'economia, il comitato permanente di consulenza globale e garanzia per le privatizzazioni.

Tale impostazione è stata confermata anche nel DEF 2014 (Documento di Economia e Finanza) e nel **DEF 2015**. Nell'ambito di quest'ultimo, il programma nazionale di riforma (**PNR**), che definisce, in coerenza con il programma di stabilità, gli interventi da adottare per il raggiungimento degli obiettivi nazionali di crescita, produttività, occupazione e sostenibilità delineati dalla nuova Strategia Europa 2020, conferma la **cessione delle partecipazioni di ENEL, Poste italiane, Ferrovie dello Stato, ENAV e Grandi stazioni Spa**.

Per quanto riguarda **Poste Italiane**, il Consiglio dei ministri ha approvato il 16 maggio 2014 il DPCM per i criteri di cessione di una quota fino al 40 per cento del capitale di Poste Italiane Spa, con mantenimento in capo allo Stato di una partecipazione, detenuta dal MEF, non inferiore al 60%. Sullo schema di DPCM (atto n. 77), è stato acquisito il parere della IX Commissione Trasporti, espresso nella [seduta del 26 marzo 2014](#). La Consob ha quindi approvato il 9 ottobre 2015 il Prospetto Informativo, presentato dal Ministero dell'Economia e delle Finanze e da Poste Italiane S.p.A., relativo all'offerta pubblica di vendita (OPV) finalizzata all'ammissione alle negoziazioni delle azioni della Società sul Mercato Telematico Azionario (MTA) della Borsa Italiana S.p.A, dando così avvio all'operazione di privatizzazione. In base ai criteri fissati dal [D.P.C.M. 16 maggio 2014](#), anche in quel caso è stata prevista l'offerta pubblica di vendita rivolta al pubblico dei risparmiatori in Italia, inclusi i dipendenti del gruppo Poste italiane Spa, e/o a investitori istituzionali italiani e internazionali. **Dal 27 ottobre 2015, le azioni di Poste Italiane sono quotate** sul Mercato Telematico Azionario (MTA). Nell'ambito dell'offerta globale di vendita, sono state assegnate n. 498.300.000 azioni, di cui n. 453.000.000 azioni relative alla vendita da parte dell'azionista Ministero dell'Economia e delle Finanze e per le restanti n. 45.300.000 azioni relative all'esercizio integrale dell'opzione di sovrallocazione ai fini di un *over allotment* nell'ambito del collocamento istituzionale.

[Il piano](#)

[La privatizzazione di Poste](#)

L'opzione di sovrallocazione" è la possibilità concessa al coordinatore globale di incrementare la quantità di titoli offerti acquistandoli dall'emittente al prezzo di sottoscrizione. L'*over-allotment* è uno strumento utilizzato al fine di facilitare l'attività di stabilizzazione del prezzo dei titoli sul mercato secondario dopo la chiusura dell'offerta, necessario a far sì che, nelle collocazioni sul mercato effettuate tramite un *global coordinator*, si disponga di titoli in eccesso rispetto al quantitativo originario con la facoltà di chiedere in prestito un quantitativo di titoli. Il *global coordinator* viene quindi a disporre di una somma (data dal numero di azioni oggetto dell'*over-allotment* per il prezzo di offerta) che può essere usata per l'attività di stabilizzazione del prezzo.

Per quanto riguarda l'**ENAV (Ente nazionale di assistenza al volo)**, sempre nel Consiglio dei ministri del 16 maggio 2014, è stato approvato lo schema di D.P.C.M. per l'**alienazione di quote di minoranza del capitale di ENAV Spa**, società controllata totalitariamente dal Ministero dell'economia e delle finanze. Sullo schema di D.P.C.M. (atto n. 78) è stato acquisito il parere della IX Commissione Trasporti, espresso nella [seduta del 26 marzo 2014](#). Il D.P.C.M. è in attesa di pubblicazione sulla "Gazzetta Ufficiale". Il decreto prevede che la partecipazione alienata possa arrivare fino al 49%, in modo da assicurare il mantenimento in capo allo Stato della quota di controllo del 51%. Lo schema di decreto prevede che l'operazione potrà essere effettuata anche in più fasi, ricorrendo, anche congiuntamente, a un'offerta pubblica di vendita (rivolta al pubblico dei risparmiatori in Italia, inclusi i dipendenti di Enav e delle sue controllate, e/o a investitori italiani e istituzioni), e/o a una trattativa diretta da realizzare attraverso procedure competitive e comunque assicurando che non insorgano situazioni di conflitti di interessi. Sono previsti incentivi per i dipendenti in caso di offerta pubblica di vendita.

[l'ENAV](#)

Con il Consiglio di Amministrazione di **Grandi Stazioni S.p.A.** tenutosi il **16 novembre 2015** le Ferrovie dello Stato italiane ed Eurostazioni (che detengono rispettivamente il 60% ed il 40% del capitale di Grandi Stazioni), hanno **avviato il processo di privatizzazione** relativo alla vendita dell'intero capitale sociale della nuova società GS Retail, che deriverà dalla scissione di Grandi Stazioni S.p.A., attraverso una procedura competitiva. La decisione fa seguito alla precedente delibera del Consiglio di Amministrazione del 30 giugno 2015 che ha previsto la scissione non proporzionale della società Grandi Stazioni in tre aziende: GS Rail (nuova denominazione di Grandi Stazioni S.p.A., di proprietà al 100% del Gruppo FS Italiane), GS Immobiliare (focalizzata sulla valorizzazione degli immobili di proprietà detenuti da Grandi Stazioni e di proprietà al 60% di FS ed al 40% di Eurostazioni) e GS Retail, da privatizzare completamente. In particolare GS Retail S.p.A. dovrebbe essere focalizzata sulle attività tipicamente commerciali delle stazioni del *network* in particolare sulle locazioni commerciali, sui Media&Advertising e sui servizi ai viaggiatori. Le manifestazioni di interesse sono attese entro il 14 dicembre 2015 e l'operazione di scissione sarà realizzata attraverso lo scorporo e la contestuale assegnazione alla costituenda società Grandi Stazioni Retail, tra le altre, delle attività relative allo sfruttamento economico in esclusiva degli spazi commerciali, media & advertising, deposito bagagli, servizi igienici nelle 14 principali stazioni ferroviarie italiane e nelle due stazioni in Repubblica Ceca, Praga Centrale e Mariánské Lázně. Le stazioni italiane interessate sono: Bari Centrale, Bologna Centrale, Firenze S. Maria Novella, Genova Brignole, Genova Piazza Principe, Milano Centrale, Napoli Centrale e Piazza Garibaldi, Palermo Centrale, Roma Termini e Roma Tiburtina, Torino Porta Nuova, Venezia Mestre, Venezia S. Lucia, Verona Porta Nuova.

[La privatizzazione di Grandi Stazioni](#)

Il Gruppo Ferrovie dello Stato

L'**assetto organizzativo** di FS è quello di Gruppo industriale con una **Holding Capogruppo, Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.**, le cui azioni appartengono interamente allo Stato per il tramite del socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze, a cui fanno capo le Società Operative nei diversi settori della filiera e altre Società di servizio e di supporto al funzionamento del Gruppo.

[La struttura di Ferrovie dello Stato S.p.a](#)

Le **società controllate direttamente da FS S.p.a.** sono quattordici, le principali sono (tra parentesi la partecipazione di FS):

- **Trenitalia** (100%), che gestisce le **attività di trasporto** passeggeri e di logistica;
- **RFI** (100%), gestore dell'infrastruttura ferroviaria;
- **FS Logistica** (100%), per la logistica ferroviaria del sistema nazionale delle merci;
- **Busitalia Sita Nord** (100%), opera nel trasporto persone con autobus nel centro - nord;
- **Italferr** (100%), che opera sul mercato italiano e internazionale dell'ingegneria dei trasporti ferroviari;
- **Grandi Stazioni** (60%), gestisce il network delle 14 principali stazioni ferroviarie italiane;
- **Centostazioni** (60%), per la valorizzazione, riqualificazione e gestione di 103 immobili ferroviari sul territorio nazionale;
- **Netinera Deutschland** (51%), una capogruppo che controlla sette società che governano circa 40 imprese nei Länder tedeschi che operano nel trasporto ferroviario, nel trasporto passeggeri su strada, nella logistica, nella manutenzione e riparazione dei veicoli, nelle infrastrutture ferroviarie;
- **Fercredit** (100%), società di Servizi Finanziari (Factoring, Leasing e Credito al Consumo);
- **Ferservizi** (100%), il Centro Servizi Integrato, che gestisce per la Capogruppo e per le Società del Gruppo FS le attività di *back office* (acquisti, servizi immobiliari, servizi amministrativi, servizi informatici e tecnologici);
- **FS Sistemi Urbani** (100%), per la valorizzazione del patrimonio del Gruppo non funzionale

all'esercizio ferroviario e lo svolgimento di servizi integrati urbani.

A queste si aggiungono, **sessantuno società controllate indirettamente**, la maggior parte delle quali estere (*fonte: Corte dei Conti "Determinazione e relazione della Sezione del controllo sugli enti sul risultato del controllo eseguito sulla gestione finanziaria delle Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. per l'esercizio 2013"- DOC X, n. 178 ,trasmessa alla Camera il 29 luglio 2014).*

Il **Ministero dell'economia e delle finanze**, di intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha deliberato il **27 novembre 2015**, a seguito della decadenza del precedente Consiglio di Amministrazione della Società, la **nomina del nuovo Consiglio di amministrazione di Ferrovie dello Stato** nelle persone di Gioia Ghezzi (Presidente), Daniela Carosio, Giuliano Frosini, Simonetta Giordani, Federico Lovadina, Renato Mazzoncini e Wanda Ternau. Il Consiglio di amministrazione resterà in carica per il triennio 2015-2017. Il 1° dicembre 2015 il

CdA ha nominato l'Ing. **Renato Mazzoncini** quale **Amministratore Delegato** della Società e Direttore generale, con ampie deleghe operative.

Il nuovo CdA

Per consultare i principali **dati finanziari della società FS** si può consultare il [Bilancio di esercizio 2014](#), approvato il 28 maggio 2015, che evidenzia un risultato netto dell'esercizio 2014 di 89 milioni di euro, con un miglioramento rispetto all'esercizio precedente di 13 milioni di euro (+17,1%) e la [Relazione semestrale 2015](#), presentata il 28 settembre 2015.

La **società RFI S.p.A.**, controllata al 100% dal gruppo Ferrovie dello Stato Spa, è stata costituita il 1° luglio 2001, in adempimento delle direttive comunitarie che hanno decretato la separazione fra il gestore della rete e il fornitore dei servizi di trasporto. A decorrere da questa data RFI ha acquisito gli effetti della concessione rilasciata con il decreto ministeriale n. 138-T del 31 ottobre 2000 a Ferrovie dello Stato Spa per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale. Il **D.Lgs. 8 luglio 2003, n. 188**, ha confermato al gestore dell'infrastruttura RFI la sua missione, delineandone le diverse **aree di responsabilità**:

RFI S.p.A

- garantire il coordinamento e la sicurezza della circolazione ferroviaria sull'intera rete;
- sviluppare la tecnologia dei sistemi e dei materiali;
- assicurare la piena fruibilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie;
- destinare gli investimenti al potenziamento, all'ammodernamento tecnologico e allo sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari;
- presidiare il comparto navigazione;
- 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 italiana nella Rete Ferroviaria Europea, coordinandosi con i Paesi dell'UE in merito agli standard di qualità, alle azioni e alle strategie di commercializzazione dei servizi.

Il [Contratto 2012-2016 - parte Investimenti](#), siglato tra MIT e RFI l' 8 agosto 2014, trasmesso al Parlamento il 13 gennaio 2015 e su cui la IX Commissione della Camera ha espresso il parere di competenza nella seduta del 18 marzo 2015, ha concluso il suo iter approvativo con la registrazione alle Corti dei Conti il 16 giugno 2015. Il CdP parte Investimenti, pur mantenendo sostanzialmente invariato l'impianto contrattuale con particolare riferimento agli obblighi del Gestore, contiene alcuni elementi di novità in particolare relativi alla manutenzione dell'infrastruttura che è ora disciplinata dal CdP 2012-2014 - parte Servizi. Il Contratto di Programma Parte Investimenti infatti non comprende più gli interventi di manutenzione straordinaria. A partire dal 2012, i principali obiettivi del CdP - parte Investimenti si riferiscono sul completamento delle opere già in corso e sull'avvio di opere prioritarie per l'ammodernamento e lo sviluppo dell'infrastruttura, oltre che per l'upgrading dei livelli di sicurezza.

E' disponibile sul sito di RFI il **Prospetto Informativo della Rete PRI 2015**, aggiornato al mese di ottobre 2015. Si tratta del documento che contiene tutte le informazioni necessarie ai soggetti richiedenti per accedere alla infrastruttura ferroviaria nazionale e per usufruire dei servizi connessi all'infrastruttura forniti dalla stessa RFI, che è obbligata a pubblicarlo in base al [decreto legislativo n. 188 del 2003](#). Il documento contiene:

- le caratteristiche dell'infrastruttura disponibile e le condizioni di accesso alla stessa;
- i principi, criteri, procedure, modalità e termini di calcolo e riscossione relativi al canone di pedaggio ed ai corrispettivi dovuti per la prestazione di servizi forniti dal Gestore dell'infrastruttura;
- i criteri, procedure, modalità e termini relativi al sistema di assegnazione della capacità di infrastruttura ed all'erogazione dei servizi offerti;
- le regole per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e dei servizi ad essa connessi.



Le esperienze di privatizzazioni nel passato

Per le precedenti esperienze di privatizzazione si rinvia a quanto riportato nel [dossier relativo all'atto n. 77](#) (Criteri per la privatizzazione di Poste italiane Spa).

Senato: Dossier n. 267

Camera: Atti del Governo n. 245

14 dicembre 2015

Senato	Servizio Studi Ufficio ricerche nei settori infrastrutture e trasporti	Studi1@senato.it - 066706-2451	 SR_Studi
Camera	Servizio Studi Dipartimento Trasporti	st_trasporti@camera.it - 066760-2614	 CD_trasporti

La documentazione dei Servizi e degli Uffici del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati è destinata alle esigenze di documentazione interna per l'attività degli organi parlamentari e dei parlamentari. Si declina ogni responsabilità per la loro eventuale utilizzazione o riproduzione per fini non consentiti dalla legge. I contenuti originali possono essere riprodotti, nel rispetto della legge, a condizione che sia citata la fonte.

TR0336