

- re dell'intervento finanziario di ISPA, l'accensione di prestiti ponte con il sistema bancario;
4. approvazione, con prescrizioni, del progetto preliminare propedeutico alla linea AV/AC "Milano-Genova: terzo valico dei Giovi", autorizzando, nelle more dell'intervento finanziario di ISPA, l'accensione di prestiti ponte con il sistema bancario;
  5. approvazione in linea tecnica, con prescrizioni, del progetto preliminare della tratta ferroviaria "Genova Voltri-Brignole".

Negli ultimi mesi dell'anno la società è stata impegnata, come previsto dalla delibera CIPE n. 143/2002, nella predisposizione delle procedure automatiche atte ad assegnare, tramite l'apposito sito Internet del CIPE, ciascuno dei propri progetti d'investimento del Codice Unico di Progetto (CUP).

#### **IL DECRETO LEGISLATIVO 8.7.2003, N. 188 E LA LEGGE 24.11.2003, N. 326**

##### **Il decreto legislativo 8.7.2003, n. 188**

Nella Gazzetta Ufficiale n. 170 del 24 luglio 2003 è stato pubblicato il decreto legislativo 8.7.2003, n. 188 - "Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria". Con l'implementazione delle direttive comunitarie citate, il decreto apporta profonde innovazioni in materia di normazione del trasporto ferroviario.

Tale decreto raccoglie, in un testo unico, le principali disposizioni già presenti nel nostro ordinamento concernenti le norme relative al settore ferroviario abrogando, tra l'altro (art. 38), il DPR n. 277/98.

Il D. Lgs. n. 188/2003 all'art. 15, conferma la ratio della preesistente normativa di cui all'art. 5 del DPR n. 277/98; in tema di tendenziale equilibrio economico dei conti del gestore dell'infrastruttura al netto degli ammortamenti (si veda quanto analizzato nella sezione della Nota Integrativa in tema di Fondo ex legge 43 e sua integrazione).

Il D. Lgs. n. 188/2003 introduce inoltre alcuni elementi di innovazione, tra i quali i più rilevanti sono:

- la definizione della figura del "Richiedente" (art. 3). Questa viene estesa, oltre alle imprese ferroviarie, alle persone fisiche o giuridiche con interesse di pubblico servizio o commerciale ad acquisire capacità di infrastruttura e che non esercitano intermediazione commerciale sulla capacità acquisita; il Richiedente che non sia impresa ferroviaria può acquisire capacità solo tramite un "accordo quadro" la cui durata, salvo casi specifici, è di regola di cinque anni;
- il mutamento negli obiettivi del Gestore dell'infrastruttura (art. 14). La responsabilizzazione del Gestore dell'infrastruttura viene infatti ricondotta, nell'ambito del Contratto di Programma, all'equilibrio finanziario specificato in 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;

- l'introduzione del sistema di contabilità regolatoria (art. 15). Viene sancito l'obbligo, da parte del Gestore dell'infrastruttura, di dotarsi di un sistema di contabilità regolatoria che evidenzi i meccanismi di imputazione dei costi connessi a tutti i processi industriali relativi alla sua attività; il sistema dovrà garantire un grado di disaggregazione delle poste contabili tale da evidenziare l'attribuzione dei costi e dei ricavi ai singoli processi industriali, nonché la destinazione dei contributi ed incentivi pubblici;
- la definizione dei servizi di infrastruttura forniti ai richiedenti (art. 20). La precisazione delle linee guida generali per la produzione e l'acquisto di tali servizi sarà contenuta in un decreto del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti di successiva emanazione, che conterrà anche il quadro normativo per l'accesso all'infrastruttura ed i principi per l'assegnazione della capacità e per il calcolo del canone di utilizzo della rete;
- l'istituzione di un Organismo di Regolazione (art. 37), identificato nel ministero delle Infrastrutture e dei trasporti o sue articolazioni, al quale competono compiti di vigilanza sulla concorrenza e di risoluzione delle vertenze, qualora i richiedenti ritengano di essere stati vittime di un ingiusto trattamento da parte del Gestore. Esso agisce in piena autonomia, sia dall'organismo preposto alla determinazione dei canoni di accesso sia da RFI quale responsabile dell'assegnazione della capacità.

**La legge 24.11.2003, n. 326**

La legge 24.11.2003, n. 326, di conversione, con modificazioni del decreto legge 30.9.2003, n. 269, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 25 novembre 2003, reca "disposizioni urgenti per favorire lo sviluppo e per la correzione dell'andamento dei conti pubblici".

In particolare, l'art. 26, comma 10, inserisce all'art. 1 della legge 23.11.2001, n. 410 il comma 6 bis, che prevede che *"i beni immobili non più strumentali alla gestione caratteristica dell'impresa ferroviaria, di proprietà di Ferrovie dello Stato S.p.A., ai sensi dell'art. 43 della Legge 23 dicembre 1998, n. 448 e successive modificazioni, e dell'art. 5 della Legge 23 dicembre 1999, n. 488, nonché i beni acquisiti ad altro titolo, sono alienati da Ferrovie dello Stato S.p.A., o dalle Società da essa controllate, direttamente o con le modalità di cui al presente decreto. Le alienazioni di cui al presente comma sono effettuate con esonerazione dalla consegna dei documenti relativi alla proprietà e di quelli attestanti la regolarità urbanistica, edilizia e fiscale degli stessi beni. Le risorse economico-finanziarie derivanti dalle dismissioni effettuate direttamente ai sensi del presente comma sono impiegate da RFI S.p.A. in investimenti relativi allo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria, in particolare, al miglioramento della sicurezza dell'esercizio."*

Con riferimento ai beni non strumentali di RFI, per effetto della scissione parziale del patrimonio (si veda anche quanto riportato nel paragrafo relativo), gli aspetti finanziari della norma sono stati già anticipati men-

tre, con riferimento agli aspetti economici, gli stessi formeranno oggetto di trasferimento a RFI secondo modalità in corso di definizione.

## IL NUOVO MODELLO DI FINANZIAMENTO DEL SISTEMA AV/AC

### Premessa

L'art. 75 della legge finanziaria 2003 (legge 27.12.2002, n. 289) ha radicalmente modificato le modalità di finanziamento del Progetto. Tale articolo, infatti, dispone che Infrastrutture SpA (ISPA) *“finanzia prioritariamente, anche attraverso la costituzione di patrimoni separati, gli investimenti per la realizzazione della infrastruttura ferroviaria per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità, anche al fine di ridurre la quota a carico dello Stato. Le risorse necessarie per i finanziamenti sono reperite sul mercato bancario e su quello dei capitali, secondo criteri di trasparenza ed economicità. Al fine di preservare l'equilibrio economico e finanziario del debito nei confronti di Infrastrutture SpA è a carico dello Stato l'integrazione dell'onere per il servizio del debito nei confronti di Infrastrutture SpA che non è adeguatamente remunerabile utilizzando i soli flussi di cassa previsionali per il periodo di sfruttamento economico del sistema Alta Velocità/Alta Capacità”*.

### Le integrazioni dello Stato

L'*Implementation Decree* prevede che le integrazioni statali vengano corrisposte dal ministero dell'Economia e delle finanze mediante aumenti di capitale sociale di FS e, a cascata, di RFI e di TAV. RFI – come descritto nel paragrafo relativo al decreto del 23.12.2003 – ha il compito di determinare entro il 15 settembre di ogni anno la misura dell'integrazione dell'anno successivo e ne dà comunicazione al ministero dell'Economia e delle finanze, al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti e a ISPA.

Lo Stato interviene nell'operazione solo residualmente, cioè solo nel momento in cui gli obbligati principali, RFI/TAV non riescono a far fronte agli impegni finanziari assunti con i propri flussi di cassa.

### Il ruolo di ISPA

ISPA è una società finanziaria posta sotto la vigilanza del ministero dell'Economia e delle finanze che ha il compito di finanziare la realizzazione di infrastrutture e grandi opere pubbliche, di finanziare investimenti con finalità di sviluppo economico, di fornire prestazioni di garanzie e assumere partecipazioni ed attività accessorie. Nell'ambito dei finanziamenti alle infrastrutture e alle opere pubbliche, ISPA ha l'obbligo di dare priorità al finanziamento dell'infrastruttura ferroviaria per l'alta velocità.

ISPA, per far fronte ai finanziamenti, si approvvigiona nei seguenti modi:

- attraverso l'emissione di obbligazioni (*Notes*) che verranno collocate sul mercato dalle Banche (*Arrangers*);
- attraverso l'assunzione di prestiti sul mercato interbancario (*Loans*).

**Il decreto di attuazione**

Al fine di implementare la predetta previsione legislativa, in data 23 dicembre 2003 è stato emesso dal Ministro dell'Economia e delle finanze (MEF) di concerto con quello delle Infrastrutture e dei trasporti (MIT) il decreto di attuazione, registrato dalla Corte dei Conti il 12 gennaio 2004, che prevede quanto segue:

1. l'integrazione dello Stato deve essere determinata tramite un processo strutturato che assegna ad RFI il compito di determinare i flussi di cassa previsionali con decorrenza 2009, la verifica degli stessi da parte di specialisti della materia e successivamente l'inserimento nel Contratto di Programma;
2. la misura dell'integrazione relativa ad un esercizio deve essere determinata da RFI entro il 15 settembre dell'anno precedente; la stessa deve essere comunicata al MEF, al MIT e a ISPA. A tal fine, RFI può rivedere annualmente i flussi di cassa previsionali determinati nel Contratto di Programma;
3. le integrazioni statali vengono corrisposte dal ministero dell'Economia e delle finanze mediante aumenti di capitale sociale di FS e, a cascata, di RFI e di TAV. Il versamento avviene in specifici conti presso la Tesoreria centrale dello Stato e le somme così ottenute vengono poi girocontate presso il conto di ISPA acceso anch'esso presso la Tesoreria centrale dello Stato.

Nei casi di decadenza o revoca della *Concessione*, in tutto o in parte, lo Stato garantisce il residuo debito verso ISPA, fino a quando non subentra il nuovo concessionario nel debito assunto nei confronti di ISPA stessa.

**Il Credit Facility Agreement**

Il *Credit Facility Agreement* (CFA) è il contratto in base al quale è stato formalizzato l'accordo tra RFI, TAV e ISPA il 23 dicembre 2003. Il CFA regola i termini e le condizioni secondo i quali deve avvenire l'erogazione del finanziamento ISPA per soddisfare il fabbisogno finanziario di RFI e TAV in relazione alla linea AV/AC per un importo pari a euro 25.000.000.000.

I tre soggetti elencati assumono le seguenti qualifiche:

1. RFI: è un prestatore di fondi (*Borrower*) e, unitamente a ciò, svolge anche la funzione di garante per le obbligazioni assunte da TAV (*Credit Facility Guarantor*);
2. TAV: è un prestatore di fondi (*Borrower*);
3. ISPA: è il finanziatore del Progetto (*Lender*) e, congiuntamente a questo, svolge una serie di attività collegate al contratto nella sua veste di *Project Facility Manager*.

I rapporti che intercorrono tra RFI e TAV sono regolati dalla *Convenzione* stipulata in data 9 dicembre 2003, per i cui dettagli si rimanda al relativo paragrafo.

L'efficacia del CFA è subordinata alla sottoscrizione di altri accordi che prendono il nome di *Transaction Documents* e tra i quali rivestono particolare importanza i seguenti atti:

- *Dealer Agreement*: è il contratto di collocamento che contiene, tra l'altro, dichiarazioni e garanzie attinenti alla veridicità ed accuratezza delle parti del prospetto informativo relative al programma;
- *Intercreditor Agreement*: regola le prelazioni dei vari creditori di ISPA, incluse RFI e TAV, in relazione al finanziamento del progetto;
- *Intercompany Agreement*: è l'accordo tra FS, RFI e TAV che stabilisce gli obblighi che ciascuna deve rispettare per consentire che le integrazioni statali di cui all'art. 75 vengano corrisposte attraverso aumenti di capitale sociale;
- *Transfer Agreement*: è il contratto tra FS, RFI e TAV inteso ad attuare il meccanismo della cessione delle integrazioni (in conformità a quanto previsto dal modello di funzionamento).

Il finanziamento contratto da RFI/TAV potrà essere utilizzato esclusivamente per effettuare:

- il disegno, la costruzione, lo sviluppo e lo start-up della linea AV/AC;
- il rimborso del debito esistente di TAV;
- il rimborso del *Bridge Credit Facility* di euro 3.000.000.000;
- le spese connesse all'operazione di finanziamento (*Transaction Expenses*).

Il *Bridge Credit Facility* è un contratto di finanziamento "ponte" stipulato con Ferrovie dello Stato in data 31 luglio 2003, a tasso variabile, della durata di 364 giorni, garantito dal finanziamento ISPA suddetto.

Con il *Credit Facility Agreement*, è stata regolamentata la ristrutturazione delle obbligazioni esistenti in capo a TAV e RFI, derivanti dai contratti di finanziamento a suo tempo stipulati dalla stessa TAV ed accollati da RFI, e garantiti dallo Stato in virtù della legge n. 78/94, per la costruzione del sistema AV/AC.

Il sistema così introdotto ha il merito, in un contesto fino ad ora non compiutamente delineato e codificato dal punto di vista normativo, di aver stabilito per legge le modalità di finanziamento del sistema AV/AC e, quindi, di aver definito il quadro di riferimento rispetto al quale vanno rapportate le responsabilità degli amministratori sul piano civilistico.

### **I chiarimenti nel frattempo intervenuti**

L'inciso contenuto nel più volte citato art. 75 secondo cui ISPA finanzia "prioritariamente" il sistema AV/AC ha tuttavia evidenziato come ISPA non assuma nell'immediato un impegno "a priori" a finanziare l'intero progetto. ISPA, infatti, si approvvigiona sul mercato mediante emissione di obbligazioni e, non avendo certezza di ottenere i fondi richiesti, ha inteso contrattualizzare il solo impegno a compiere ogni sforzo per finanziarsi sul mercato (*best efforts and endeavours*) per cui, a fronte delle richieste di RFI/TAV di fornire i finanziamenti necessari per effettuare i pagamenti dovuti, si è riservata il diritto di accettare o meno tali richieste.

Al fine di chiarire tale aspetto, sono state assunte alcune iniziative:

- da una parte, è stata richiesta l'adozione di una specifica delibera del CIPE (n. 114/2003) con la quale, prendendo atto dell'assenza di un impegno vincolante di ISPA, si dispone che "nelle more della conces-

sione degli ulteriori finanziamenti da parte ISPA, RFI e/o le società da questa controllate possono proseguire nella sottoscrizione dei contratti per la realizzazione del sistema AV/AC sull'asse TO-MI-NA";

- dall'altra, si è provveduto a richiedere pareri a primari professionisti secondo i quali, posto che la legge attribuisce particolare rilievo alle funzioni di ISPA - che infatti "finanzia prioritariamente" il Progetto - l'avverbio "prioritariamente" va letto nel senso che, tra gli obiettivi propri di ISPA, ai sensi della legge costitutiva, quello di finanziare l'AV/AC assume carattere principale e prioritario rispetto ad altri progetti di investimento. Conseguentemente, se i "best efforts" della raccolta non avessero successo, *"ciò non può avere effetto sulla realizzazione dell'opera, di cui è disposta la continuità, bensì - di regola - sul costo della raccolta, e quindi, sulla misura dell'integrazione statale (obbligazione sussidiaria)"*.

### Conclusioni

Sulla base di tutto quanto sopra riportato, è stata peraltro assunta da primario professionista specifica *"legal opinion"*, che nelle sue conclusioni afferma tra l'altro *"l'esito del negoziato ed il testo contrattuale predisposto sono a nostro avviso ragionevolmente soddisfacenti, avendo portato ad un miglioramento dell'originario equilibrio contrattuale, a sostanziale vantaggio di RFI e TAV, tenuto conto anche della natura dell'operazione"*.

Per completezza di informazione, si comunica che sull'argomento si è pronunciata anche la Banca d'Italia, alla quale era stato sottoposto il programma di emissione di titoli da parte di ISPA. In proposito, la Banca d'Italia in data 21 gennaio 2004 ha espresso l'avviso che *"le esposizioni verso ISPA potranno beneficiare della migliore ponderazione (zero per cento) prevista dalle Istruzioni di vigilanza per i crediti garantiti dallo Stato italiano. Analogo trattamento prudenziale potrà essere altresì applicato dalle banche che dovessero fornire la linea di liquidità sopra descritta"*.

Infine, si segnala che l'avvio dell'operatività di ISPA è stato presentato nel mese di ottobre 2003 a Eurostat, che ha fornito le sue considerazioni con nota del 13 novembre.

### LA CONVENZIONE RFI-TAV DEL 9 DICEMBRE 2003

#### Premessa

In data 9 dicembre 2003 è stata stipulata tra RFI SpA e TAV SpA, una nuova Convenzione con la quale le Parti hanno inteso riorganizzare i propri rapporti, riordinando, con modifiche, in un testo unico, le prescrizioni contenute nella Convenzione originaria del 24 settembre 1991, nell'appendice, nell'accordo di postergazione e nei quattro atti modificativi.

La nuova Convenzione, oltre a recepire tutte le modifiche apportate alla Convenzione originaria nel corso degli anni con i vari atti modifica-

tivi, ha introdotto delle novità sostanziali, che hanno conseguentemente cambiato la natura stessa del rapporto tra le due società: da concedente (FS)/concessionario (TAV) a "Parti", con rispettivi obblighi e diritti.

La Convenzione prevede infatti che TAV, in qualità di società di scopo, consegna a RFI le opere eseguite affinché quest'ultima, in qualità di Gestore dell'infrastruttura, ne possa attuare il relativo sfruttamento economico. Il passaggio di proprietà delle opere da TAV a RFI avrà come conseguenza il trasferimento in capo a RFI di tutte le attività e passività di TAV connesse con l'opera in questione. TAV sarà completamente liberata dalle sue obbligazioni ed RFI diverrà l'unico obbligato nei confronti di ISPA.

Conseguentemente, la nuova Convenzione ha modificato l'oggetto e la durata della Convenzione originaria del 24 settembre 1991.

### **L'oggetto**

La Convenzione originaria, per quanto riguarda l'oggetto, prevedeva all'articolo 3 l'affidamento da parte del concedente al concessionario della progettazione esecutiva, della costruzione e dello sfruttamento economico della linea Milano-Napoli (tratte MI-BO; BO-FI; RM-NA) e della linea Torino-Venezia (tratte TO-MI; MI-VR e VR-VE), nonché dello adeguamento dei nodi interessati e della tratta FI-RM.

Successivamente, con appendice alla Convenzione originaria, il concedente affidava al concessionario la progettazione esecutiva, la costruzione e lo sfruttamento economico della linea GE-MI. Inoltre, per effetto di quanto disposto dal quarto Atto modificativo, la tratta Verona-Venezia si riduceva alla sola tratta Verona-Padova.

La Convenzione del 9 dicembre 2003, all'art. I.3.4., modifica l'oggetto come segue:

- gli interventi di adeguamento relativi ai nodi di Verona, Torino, Milano, Genova, Firenze e alla tratta Firenze-Roma vengono eseguiti direttamente da RFI;
- la tratta Milano-Genova si riduce alla tratta Terzo Valico dei Giovi, perché solo a quest'ultima viene riconosciuta validità tecnico-economica, in conformità a quanto verificato da Parlamento e Governo, ai sensi della legge n. 662/96;
- lo sfruttamento economico dei nodi e delle tratte, affidato nella Convenzione originaria al concessionario TAV, viene attribuito "solo a RFI, nella sua qualità di gestore della infrastruttura ferroviaria nazionale".

Pertanto, come previsto all'art. I.3.5, "restano di competenza e responsabilità di TAV":

- la progettazione esecutiva e la costruzione delle seguenti tratte del "Sistema AV/AC": Torino-Milano, Milano-Bologna, Bologna-Firenze e Roma-Napoli nonché gli interventi di adeguamento dei nodi di Bologna, di Roma e di Napoli;
- il progetto definitivo e la costruzione delle seguenti tratte del resto del sistema: Terzo Valico dei Giovi, Milano-Verona e Verona-Padova.

**La durata**

La modifica dell'oggetto comporta di conseguenza anche la variazione della durata del rapporto. Infatti, la stessa, nella Convenzione originaria, anche in relazione allo sfruttamento economico, era stata fissata "presuntivamente" in 50 anni (art. 26), mentre nella nuova Convenzione con l'attribuzione dello sfruttamento economico a RFI, all'art. VII.15 viene stabilito: *"la durata del rapporto cessa di avere validità ed efficacia alla data dell'ultima delle relazioni conclusive favorevoli di collaudo tecnico amministrativo della specifica Tratta o Nodo di competenza di TAV"*.

**La presa in carico delle opere da parte di RFI**

Ai sensi della Convenzione, ultimati i lavori di realizzazione di ciascuna tratta o intervento di adeguamento di nodo, e redatto il relativo verbale di ultimazione dei lavori, RFI effettua con l'assistenza di TAV, il pre-esercizio.

Inoltre RFI provvede, a mezzo di propria commissione collaudatrice, al Collaudo Tecnico Amministrativo (CTA) di ciascuna tratta, di ciascun lotto, nonché dell'intero intervento di adeguamento di ciascun nodo.

Effettuato il CTA favorevole, RFI ne dà atto in apposita relazione. A partire dalla data del rilascio di tale relazione conclusiva, il singolo lotto o la singola tratta o il singolo intervento di adeguamento di nodo saranno consegnati e trasferiti in proprietà a RFI, assieme alla relativa documentazione e alle relative attività e passività, fermo restando il recupero da parte di TAV di tutti i costi sostenuti e capitalizzati, inclusi spese generali e oneri finanziari.

Stante il concetto di unitarietà di tratta ai fini dello sfruttamento economico, e stanti le caratteristiche fortemente innovative del sistema AV/AC, tali da giustificare l'anticipazione dell'esercizio di lotti rispetto all'intera tratta, al fine di portare progressivamente a regime il sistema sotto il profilo funzionale e commerciale, una volta completato il trasferimento di proprietà da RFI a TAV dei singoli lotti di tratta, sarà effettuata una verifica complessiva di tratta, del cui esito favorevole RFI darà evidenza attraverso un apposito verbale, dall'emissione del quale potrà decorrere il pieno sfruttamento economico di tratta.

**Conclusioni**

A seguito delle significative novità sintetizzate nel presente e nel precedente punto, i principali aspetti di novità che interessano il bilancio di RFI e di TAV per l'esercizio 2003 si possono sintetizzare come segue:

1. le opere in corso di esecuzione per la realizzazione del sistema AV/AC non costituiscono più beni destinati ad essere utilizzati duramente da TAV, ma cespiti da consegnare - al momento dell'ultimazione - ad RFI;
2. una parte delle attività sui nodi vengono ad essere ricomprese nella committenza di RFI, tramite accordi specifici da stipulare entro 6 me-

si dall'approvazione della Convenzione; in particolare, per il nodo di Firenze, l'unico che registra attività già avviate, il passaggio avverrà con decorrenza 1 gennaio 2004;

3. la trasformazione della modalità di copertura, da parte di RFI, degli interessi intercalari e degli oneri assimilabili maturati sui finanziamenti in essere (da contributi in conto esercizio a aumenti di capitale sociale) che vengono capitalizzati sul progetto.

### LO SVILUPPO DEL PROGETTO LTF

#### Generalità

La società LTF (Lyon Turin Ferroviare), società di diritto francese, con sede a Chambéry, con forma di una *"Société par Actions Simplifiée"* e con capitale sociale di euro 1.000.000 – ripartito al 50% tra RFI e RFF – costituita in data 3 ottobre 2001 allo scopo di promuovere la progettazione, gli studi, le ricognizioni ed i lavori preliminari della "parte comune italo-francese" della nuova linea ferroviaria tra Lione e Torino (parte che si estende tra i raccordi con la linea storica fra Bussoleno/Bruzolo in Italia e Saint Jean de Maurienne in Francia) ha proseguito nel corso del 2003 le attività di competenza.

Si ricorda che l'attuale programmazione delle opere di competenza di LTF è così suddivisa:

- "Parte fissa" (costo stimato euro 322.000.000) comprendente la realizzazione di tre discenderie in territorio francese (Modane – 3.992 m; St. Martin – 2.040 m; La Praz – 2.500 m) e di un cunicolo esplorativo in territorio italiano (Venaus – 7.000 m);
- "Parte opzionale" (costo stimato euro 125.000.000) comprendente, oltre al completamento della progettazione, lo scavo di gallerie geognostiche a partire dal fondo delle discenderie ed il completamento del cunicolo di Venaus.

Nel corso del 2003 tre eventi hanno caratterizzato l'attività di LTF:

- la predisposizione del progetto preliminare;
- l'avvio della discenderia di St. Martin e dell'attività negoziale per il cunicolo esplorativo di Venaus;
- la predisposizione di un nuovo programma delle attività delle società.

#### Progetto Preliminare

In data 7 marzo 2003, a seguito dell'approvazione del CdA, è stato inviato al CIPE il progetto preliminare dell'opera, ai sensi del DL n. 443/2001 (Legge Obiettivo). In data 5 dicembre il CIPE ha approvato il progetto. Parallelamente in Francia è stata avviata una fase di consultazione con gli Enti Territoriali.

La Commissione Intergovernativa (CIG) ha approvato nel frattempo lo stesso progetto in data 8 ottobre 2003.

**Lavori di St. Martin e Venaus**

Nel mese di marzo 2003 sono stati conseguiti i lavori inerenti la discenderia di St. Martin in Francia (seconda delle tre opere geognostiche previste in quel paese).

A seguito della riunione della CIG del 26 marzo 2003, della disponibilità della UE a contribuire per il cunicolo geognostico di Venaus con 36 milioni di euro facenti parte dei finanziamenti previsti nel programma TEN (*Trans European Network*), si è provveduto ad acquisire – tramite la Capogruppo – il benestare del ministero dell'Economia e delle finanze in merito al finanziamento da parte di RFI anche della quota francese degli impegni da assumere da restituirsì entro il 2007.

La copertura finanziaria della anticipazione (pari a 19 milioni di euro) è stata assicurata dai fondi allocati ad RFI dalla legge finanziaria 2003. Nella relativa Convenzione si è previsto che la restituzione avverrà secondo un principio di “compensazione”, ovvero si prevedendo un programma finanziario che riequilibri pariteticamente entro il predetto anno i finanziamenti che RFI e RFF ogni anno mettono a disposizione, in coerenza con quanto previsto nell'accordo intergovernativo del 29 gennaio 2001, all'art. 10. Nel caso in cui LTF – e per essa RFF – non fosse in grado di rispettare tale principio entro la data ultima del 31 dicembre 2007, è stata prevista una clausola di restituzione degli importi effettivamente erogati e non compensati.

Conseguentemente, LTF ha dato avvio alle attività negoziali relative a questa specifica opera.

Il programma dei lavori geognostici risulta comunque incompleto in quanto solo nei prossimi anni sarà possibile avviare l'ultima opera, la discenderia di La Praz.

Tutto ciò è determinato dai noti problemi francesi di finanziamento.

**Nuovo programma delle attività**

Nella riunione del 26 marzo 2003 la CIG ha richiesto ad LTF la predisposizione di un nuovo programma delle attività a vita intera per la realizzazione dell'opera, per tenere conto dei ritardi nell'avvio delle opere e dei tempi necessari per gli iter approvativi dei due paesi.

Tale programma configura due scenari che prevedono la messa in servizio dell'opera fra il 2015 ed il 2018.

La CIG ha approvato tale programma secondo i due scenari configurati nella riunione dell'8 ottobre 2003.

**LA PARTECIPAZIONE ALLA SOCIETÀ STRETTO DI MESSINA**

Nell'assemblea degli Azionisti di Ferrovie dello Stato del 24 aprile 2003, l'Azionista ministero dell'Economia e delle finanze ha espresso parere favorevole circa la partecipazione di RFI all'aumento di capitale della società Stretto di Messina, precisando che l'impegno di sottoscrizione da parte di RFI potrà estendersi anche ad azioni risultate eventualmen-

te inoptate, alla sola condizione che la partecipazione complessiva di RFI non superi il 15%.

In esecuzione a quanto deliberato in data 15 novembre 2001 dall'assemblea dei soci della Stretto di Messina SpA – in merito ad un aumento in conto capitale di complessivi euro 16.010.163,87 – RFI in qualità di socio al 12,8813% - a seguito della delibera del Consiglio di Amministrazione del 16 novembre 2001, ha provveduto al versamento, con valuta 31 gennaio 2002, della prima tranche del suddetto aumento, di importo pari a euro 1.374.830,46 e, con valuta 28 febbraio 2003, ha provveduto al versamento pro-quota della seconda tranche per un importo pari a euro 687.481,76.

In data 28 aprile 2003, l'assemblea straordinaria degli Azionisti ha deliberato:

- un primo aumento del capitale sociale, a pagamento, da euro 76.635.958,80 ad euro 383.179.794,00, da eseguirsi entro il 31 dicembre 2003, mediante emissione di n. 59.407.720 azioni ordinarie del valore nominale di euro 5,16 ciascuna; in esecuzione a tale delibera, RFI ha effettuato, con valuta 10 dicembre 2003, il versamento di euro 11.846.020,46 (tre decimi della quota spettante per il suddetto aumento di capitale) e, con valuta 22 dicembre 2003, il versamento di euro 136.487,16 (tre decimi della quota spettante ad RFI per l'acquisto di azioni non optate); conseguentemente, la percentuale di possesso da parte di RFI è passata dal 12,8813% al 13%;
- un secondo aumento, a pagamento, per un importo massimo di euro 2.200.000.000, mediante emissione di azioni ordinarie, la cui attuazione è demandata al Consiglio di Amministrazione, da eseguirsi in una o più *tranche* entro il termine di cinque anni dalla data dell'assemblea, una volta che sia stato interamente liberato il precedente aumento di capitale.

#### **LA SCISSIONE PARZIALE DEL PATRIMONIO**

Nel corso dell'esercizio si è realizzato un percorso per pervenire al riassetto organico del patrimonio immobiliare del Gruppo, fino a quel momento tutto concentrato in RFI.

A tale esito si è pervenuti nella seconda metà dell'anno, dopo che nella prima parte era stata di contro sviluppata analoga attività tecnica in vista del processo di cartolarizzazione previsto dalla legge n. 410/2001 (privatizzazione e valorizzazione del patrimonio immobiliare pubblico), pur nelle incertezze operative.

In tale ambito, la Capogruppo – nell'ottica di una accelerazione delle valorizzazioni, anche attraverso una migliore allocazione delle risorse – ha approfondito le modalità più opportune, previa verifica e costante riscontro con l'Azionista di riferimento ministero dell'Economia e delle finanze. L'operazione si è strutturata mediante una scissione parziale dal corpo di RFI (società scissa) – ai sensi degli articoli 2504 *septies* e seguenti del c.c. - a favore di una società di nuova costituzione (beneficiaria) deno-

minata “*Ferrovie Real Estate*” - controllata al 100% da Ferrovie dello Stato SpA - di una porzione del suddetto patrimonio, non asservita ad attività proprie del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e che ha riguardato le seguenti categorie di patrimonio:

- immobili riconducibili al c. d. patrimonio non industriale (alloggi, uffici, etc);
- immobili non asserviti ad utilizzi riconducibili all'attività caratteristica del Gestore dell'infrastruttura (OMC – *Operation and Maintenance Centre*, OGR – *Officina Grandi Riparazioni* e depuratori).

La suddetta operazione non ha interessato gli *asset* immobiliari che – sebbene destinati a divenire, in breve, non più strumentali – risultano ancora utilizzati dal gestore dell'esercizio nella propria attività industriale (prevalentemente scali e terminali merci).

Con l'operazione di scissione la Capogruppo persegue prioritariamente l'obiettivo di massimizzare, attraverso una più mirata attività di valorizzazione/alienazione del patrimonio non strettamente vincolato alle attività di gestione infrastrutturale, la generazione di risorse finanziarie suscettibili di essere utilizzate anche per il finanziamento del piano degli investimenti di RFI, con una significativa riduzione delle risorse finanziarie richieste all'Azionista ministero dell'Economia e delle finanze.

La scissione parziale – il cui progetto è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione nella seduta del 26 giugno 2003 e sottoposto all'assemblea dei soci in data 27 giugno 2003 - è stata formalizzata con atto notarile del 28 ottobre 2003 e – con decorrenza 31 ottobre 2003 – ha riguardato le voci patrimoniali riportate nella pagina seguente.

| <i>Voce di bilancio</i>                                                 | <i>Valori di trasferimento</i> |
|-------------------------------------------------------------------------|--------------------------------|
| <b>STATO PATRIMONIALE ATTIVO (valori in euro)</b>                       |                                |
| <b>A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI</b>               | <b>0</b>                       |
| <b>B) IMMOBILIZZAZIONI</b>                                              |                                |
| <b>I. Immateriali</b>                                                   | <b>0</b>                       |
| <b>II. Materiali</b>                                                    | <b>2.800.335.649</b>           |
| 1. Terreni, fabbricati ed infrastruttura ferroviaria e portuale         | 2.673.321.834                  |
| 2. Materiali rotabile, navi traghetto, impianti e macchinari            | 0                              |
| 3. Attrezzature industriali e commerciali                               | 0                              |
| 4. Altri beni                                                           | 0                              |
| 5. Immobilizzazioni in corso ed acconti                                 | 127.013.815                    |
| <b>III. Finanziarie</b>                                                 | <b>0</b>                       |
| <b>TOTALE B) IMMOBILIZZAZIONI</b>                                       | <b>2.800.335.649</b>           |
| <b>C) ATTIVO CIRCOLANTE</b>                                             |                                |
| <b>I. Rimanenze</b>                                                     | <b>0</b>                       |
| <b>II. Crediti</b>                                                      | <b>20.688.484</b>              |
| 1. Verso clienti                                                        | 0                              |
| 2. Verso imprese controllate                                            | 0                              |
| 3. Verso imprese collegate                                              | 0                              |
| 4. Verso controllanti                                                   | 20.688.484                     |
| 5. Verso altri                                                          | 0                              |
| <b>III. Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni</b> | <b>0</b>                       |
| <b>IV. Disponibilità liquide</b>                                        | <b>0</b>                       |
| <b>TOTALE C) ATTIVO CIRCOLANTE</b>                                      | <b>20.688.484</b>              |
| <b>D) RATEI E RISCONTI</b>                                              | <b>0</b>                       |
| <b>TOTALE DELL'ATTIVO (A+B+C+D)</b>                                     | <b>2.821.024.133</b>           |
| <b>STATO PATRIMONIALE PASSIVO (valori in euro)</b>                      |                                |
| <b>A) PATRIMONIO NETTO</b>                                              | <b>871.000.000</b>             |
| <b>B) FONDI PER RISCHI ED ONERI</b>                                     | <b>950.024.133</b>             |
| Fondo ristrutturazione industriale                                      | 0                              |
| Fondo di ristrutturazione ex lege n. 448/98                             | 0                              |
| Integrazione fondo di ristrutturazione ex lege n. 448/98                | 916.000.000                    |
| Fondo per manutenzione ordinaria e interessi intercalari                | 0                              |
| Altri                                                                   | 34.024.133                     |
| <b>C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO LAVORO SUBORDINATO</b>               | <b>0</b>                       |
| <b>D) DEBITI</b>                                                        | <b>1.000.000.000</b>           |
| <b>E) RATEI E RISCONTI</b>                                              | <b>0</b>                       |
| <b>TOTALE DEL PASSIVO E DEL PATRIMONIO NETTO (A+B+C+D+E)</b>            | <b>2.821.024.133</b>           |

Per effetto della scissione, la neo costituita Ferrovie Real Estate è subentrata in ogni rapporto attivo e passivo nei rapporti contrattuali esistenti, nella custodia, nella gestione, nonché nella manutenzione ordinaria e straordinaria, mentre la stessa non è subentrata in alcun rapporto di lavoro. Le eventuali responsabilità anteriori alla data di efficacia della scissione rimangono a carico della società scissa RFI.

Le società Ferrovie Real Estate e RFI dovranno definire in sede di interpretazione - data la complessità dell'operazione di scissione - aspetti dell'atto connessi ad alcune aree di Milano, Napoli, Reggio Calabria e Roma. Al fine di dare compiutezza all'atto di scissione, in data 23 ottobre 2003 - a seguito di quanto deliberato dal Consiglio di Amministrazione del 30

luglio 2003 — è stato sottoscritto un contratto di finanziamento tra RFI e la Banca OPI Gruppo San Paolo IMI per un miliardo di euro, il cui versamento è stato effettuato in data 30 ottobre 2003. Il debito conseguente, come si evince dalla situazione patrimoniale sopra riportata, è stato trasferito alla società Ferrovie Real Estate con effetto dalla data di efficacia della scissione, mentre le liquidità sono state mantenute in capo alla società scissa, anticipando gli effetti di cui alla legge 24.11.2003, n. 326, analizzata nel relativo paragrafo.

Peraltro, è da segnalare che, a seguito delle novità legislative intercorse nelle more del completamento dell'*iter* del percorso di riassetto del patrimonio (D. Lgs. n. 188/2003 e legge 24.11.2003, n. 326, di conversione con modificazioni del DL 30.9.2003, n. 269), il Direttore Generale del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti in data 10 ottobre 2003 evidenziava *“la necessità di acquisire informazioni in relazione alle attività che codesto Gestore ha messo in atto con riferimento alle prescrizioni del NARS/CIPE dell'aprile 2001 sullo schema di prospetto informativo della rete (PIR) 2001. Interessa in particolare rimarcare la necessità che siano evidenziate tipologia, presenza e quantificazione dei beni da mettere a disposizione delle Imprese Ferroviarie per la erogazione di servizi elencati nell'art. 20 del D. Lgs. in oggetto. Anche in relazione alle previsioni dello schema di Decreto Legge (Finanziaria) ritiene necessario evidenziare la necessità che tra le tipologie dei beni alienabili non possano, evidentemente, essere ricompresi quelli citati nel richiamato art. 20 del D. Lgs. 188/03.”* In proposito, durante tutto l'*iter* del processo di scissione è stato più volte rimarcato l'impegno che *“a scissione avvenuta, la società beneficiaria — ove necessario nei termini di cui all'emanando D. Lgs. di recepimento delle direttive comunitarie n. 12, 13 e 14/01 e tenuto conto delle esigenze prospettate da RFI — provvederà a mettere a disposizione di quest'ultima, se del caso anche riattribuendone la titolarità alle medesime condizioni, un network di officine idoneo, per quantità e qualità, a garantire l'adempimento agli obblighi di servizio derivanti dal citato D. Lgs. in via di emanazione”*.

Nell'ultima parte dell'esercizio pertanto si è attivato un processo che, sulla scorta delle esigenze obiettive di RFI e della necessità di poter assicurare parità di condizioni a tutti gli operatori interessati, consenta di raggiungere i sopra citati obiettivi.

#### GLI INTERVENTI SUL CAPITALE SOCIALE

A seguito della scissione parziale di RFI, che ha dato luogo alla costituzione di Ferrovie Real Estate in esecuzione a quanto deliberato in data 27 giugno 2003 dall'assemblea straordinaria, con effetto dalla data di registrazione dell'atto di scissione, avvenuto in data 31 ottobre 2003, si è proceduto alla riduzione del capitale sociale per un importo di euro 871.000.000, passando da euro 23.693.397.060,00 a euro 22.822.376.060,00.