

Il resto del Sistema AC/AV: Terzo Valico dei Giovi tratta AC/AV Milano - Genova e Milano - Verona-Padova

A seguito della delibera CIPE del 29 settembre 2003 n. 78 (che nell'ambito del Primo Programma delle Opere Strategiche legge 443/2001, approvava la progettazione preliminare del Terzo Valico dei Giovi Linea AC/AV Milano-Genova) nel mese di marzo 2004 è stata eseguita una valutazione economica preliminare del progetto Terzo Valico dei Giovi confermata con un *Dossier* di Valutazione nell'ottobre 2004. Il documento è stato trasmesso ai competenti Ministeri in vista della successiva istruttoria al CIPE.

Nell'ottobre 2004 RFI ha elaborato anche il *Dossier* di valutazione dell'asse AV/AC Milano-Verona-Padova (Venezia) al fine di valutare la sostenibilità del progetto ed il complessivo impatto sui conti della Società. Il documento è stato trasmesso ai competenti Ministeri in vista della successiva istruttoria al CIPE.

In ambedue i *Dossier* è previsto l'intervento dello Stato, non solo a fronte delle esigenze finanziarie ma anche delle esigenze reddituali della Società, attraverso una contribuzione che sollevi la Società stessa da larga parte degli oneri finanziari e di ammortamento.

Con decreto congiunto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero delle Economia e delle Finanze del 24 novembre 2004 veniva deliberata l'estensione dello schema di finanziamento relativo all'Asse AC/AV Torino-Milano-Napoli ex articolo 75 anche alle opere del Terzo Valico dei Giovi – Tratta AC/AV Milano-Genova e delle tratte AC/AV Milano-Verona, incluso l'adeguamento del Nodo di Verona, autorizzando l'innalzamento del Contratto di Finanziamento sottoscritto tra RFI/TAV ed ISPA il 23 dicembre 2003 da 25 a 36 miliardi di euro.

Convenzione RFI-TAV del 9 dicembre 2003

La Convenzione del 9 dicembre 2003 stabilisce 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.

Con riguardo alla predetta Convenzione le parti contraenti hanno ravvisato la necessità di concordare una migliore formulazione di alcune clausole relativamente alla tratta Milano-Genova.

In particolare con scambio di note RFI/TAV del 19 marzo 2004 si è convenuto di eliminare la limitazione dell'oggetto della Convenzione del 9 dicembre 2003, rispetto alla Convenzione Originaria del 24 settembre 1991, al Terzo Valico dei Giovi piuttosto che alla tratta AC/AV Milano-Genova.

L'eliminazione di tale limitazione dalla Convenzione vigente è stata peraltro circoscritta convenendo le parti, con lo scambio di note citato, che a seguito della verifica dell'intero progetto di alta velocità effettuata dal Governo e dal Parlamento, ai sensi dell'art.2, comma 15, della Legge 23 dicembre 1996, n.662, la tratta Milano – Genova ha, allo stato, validità tecnico – economica limitatamente alla parte compresa tra l'immediato entroterra portuale di Genova (bivio Fegino) e Novi Ligure/Tortona (definita "Terzo Valico di Giovi"). Pertanto si è deciso

di non realizzare allo stato l'intera tratta Milano – Genova e di sviluppare solo il progetto del “Terzo Valico dei Giovi”.

Si ricorda che la Convenzione prevede che TAV, in qualità di società di scopo, consegnerà 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.

Nodo AV/AC di Bologna

Il 6 agosto 2004 è stato sottoscritto il 2° Atto Integrativo alla Convenzione RFI/TAV del 9 dicembre 2003, disciplinante i rapporti tra RFI e TAV per la realizzazione degli interventi da adeguamento del Nodo AV/AC di Bologna. In tale Atto Integrativo, sono state recepite le clausole, atte a fronteggiare il rischio derivante da una insufficienza o da una discontinuità della provvista finanziaria, da reperirsi a cura di Infrastruttura S.p.A., come prescritto dall'art.75 della legge 289/2002. Detta clausola, con finalità analoghe a quelle predisposte con riguardo al 1° Atto Integrativo alla Convenzione RFI/TAV relativo alla sub-tratta AV/AC Novara-Milano, sarà inserita negli appalti di importo superiore a euro 15 milioni, per i quali non sia stata ancora spedita la lettera d'invito, con la sola esclusione di contratti con Enti pubblici o privati proprietari e/o gestori di servizi interferenti.

La ristrutturazione del debito

In attuazione del Decreto congiunto del Ministero dell'Economia e delle Finanze e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 24 novembre 2004 che stabiliva la riconduzione sotto l'alveo dell'articolo 75 dei prestiti già contratti da TAV ed assistiti dalla garanzia della Legge 78/94 nonché la loro ristrutturazione, TAV ed RFI hanno dato mandato ad ISPA per il rifinanziamento e la ristrutturazione del debito contratto da TAV per l'asse Torino-Milano-Napoli.

L'operazione di ristrutturazione ha l'obiettivo di allungare la durata media dei finanziamenti al fine di renderla più coerente al periodo di previsto utilizzo economico del progetto Alta Velocità/Alta Capacità e di sostituire la garanzia prevista dalla Legge n. 78/1994 (garanzia finale dello Stato) con il meccanismo previsto dall'art. 75 della sopra richiamata Legge Finanziaria 2003.

L'aumento del capitale sociale di TAV

In data 22 dicembre 2004 RFI ha sottoscritto per intero l'aumento di Capitale Sociale della controllata TAV per euro 108.008.829,18 deliberato dall'Assemblea Straordinaria del 25 giugno 2004, al fine di finanziare (in esecuzione a quanto previsto dalla modifica apportata al Contratto con ISPA) la quota degli interessi maturati ed in scadenza ai sensi del *Credit Facility Agreement* relativi ai tre *Project Loan Tranches* sottoscritti nel febbraio del 2004.

PRINCIPALI EVENTI DELL'ANNO

• Gennaio

La partecipazione nella società Porta Sud

Il Consiglio di Amministrazione in data 28 gennaio 2004 ha approvato la proposta di costituzione di una Società di Trasformazione Urbana (STU) per la riqualificazione dello scalo merci ferroviario di Bergamo.

In data 16 giugno 2004 è stata costituita la società Porta Sud SpA con la sottoscrizione da parte di RFI di una quota pari al 40% del capitale sociale.

L'iniziativa è motivata dal fatto che la riqualificazione della stazione di Bergamo ed il trasferimento dello scalo merci, rivestono un'importanza strategica per RFI che ha in corso di realizzazione un insieme di investimenti di carattere strutturale che interessano sia il nodo di Milano sia le linee per le relazioni verso ovest.

La possibilità di liberare le aree attualmente occupate dallo scalo merci in tre fasi temporali distinte, è suscettibile di consentire la maturazione a favore della società di diritti edificatori significativi (350.000 mc), così come sancito nel protocollo d'intesa sottoscritto il 26 settembre 2001 fra Comune di Bergamo e Gruppo Ferrovie dello Stato (l'iniziativa, oltre ad RFI, coinvolge infatti anche Centostazioni e Ferservizi).

E' da sottolineare il ruolo portante di RFI attraverso l'impegno del Gruppo nella valorizzazione infrastrutturale della funzione intermodale (completamento degli investimenti per il potenziamento e/o ammodernamento del collegamento con Milano, diramazione verso l'aeroporto di Orio e collegamento con Malpensa, realizzazione di una nuova stazione con caratteristiche di Terminal intermodale con servizi aperti e integrati) e l'accettazione di una tempistica di riscossione dei valori immobiliari dilazionata nella scansione temporale delle fasi in modo da contemperare le esigenze di frazionamento dell'opera di trasformazione ferroviaria con le esigenze della STU.

Rail Net Europe

Nel gennaio del corrente anno *RailNetEurope* (RNE), collaborazione tra i gestori delle infrastrutture ferroviarie europee nata nel 2003, ha acquisito veste giuridica costituendosi in Associazione senza scopo di lucro con sede a Vienna. I membri di RNE sono 23 per un totale di 20 Paesi interessati.

Gli organi dell'Associazione sono l'Assemblea Generale, in cui sono rappresentati tutti i soci, ed il *Managing Board*, composto dal Presidente (nominato da RFI) e da due Vice Presidenti nominati rispettivamente da Banedanmark e ÖBB Infrastruktur.

• Febbraio

La partecipazione nella società Metropark

Il Consiglio di Amministrazione del 20 febbraio 2004 ha approvato l'acquisizione dell'intero pacchetto azionario di Metropark SpA. fino ad allora detenuto da Ferservizi S.p.A. per un corrispettivo pari al valore del patrimonio netto contabile della società, così come risultante dal bilancio di esercizio 2003 (euro 3.473.967).

L'acquisizione della società Metropark avvenuta in data 12 maggio 2004 consentirà ad RFI, attraverso il controllo diretto della società, di gestire la dotazione delle stazioni nonché delle aree metropolitane, in una logica di integrazione con la gestione dell'infrastruttura di idonei

parcheggi di interscambio al fine di migliorare la qualità ed il valore dei servizi aggiuntivi alla clientela finale e di mettere a reddito aree non pienamente valorizzate.

L'acquisizione della partecipazione renderà inoltre possibile un maggior coordinamento fra gli investimenti infrastrutturali previsti nei terminali viaggiatori e merci, di quelli finalizzati alla realizzazione ed alla gestione dei parcheggi e lo sfruttamento anche per limitati periodi temporali, delle aree momentaneamente disponibili e libere da lavori.

- **Marzo**

Il Piano annuale della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario per l'anno 2004

In ottemperanza a quanto disposto dal D.M. 138 T del 31 ottobre 2000 (art. 7, comma 2) ed in accordo con quanto previsto nella Disposizione n. 56/03 del 29 dicembre 2003, RFI come Gestore dell'Infrastruttura ha provveduto ad inviare all'Organismo di Vigilanza Ministeriale, entro il 31 marzo 2004, il Piano annuale della sicurezza della circolazione dei treni e dell'esercizio ferroviario per l'anno 2004.

Il piano annuale è stato redatto secondo i seguenti macro-obiettivi:

- ✓ riduzione delle non conformità imputabili alla componente umana, tramite azioni nei settori di innovazione tecnologica, adeguamento normativo e formazione professionale;
- ✓ riduzione delle non conformità legate a esigenze nella manutenzione dell'infrastruttura e del materiale rotabile;
- ✓ proseguimento dell'attività di eliminazione delle discontinuità nell'attrezzaggio della rete con sistemi atti alla ripetizione dei segnali a bordo e di controllo della marcia dei treni;
- ✓ accelerazione dell'installazione nelle cabine di guida delle apparecchiature di bordo per la ripetizione dei segnali ed il controllo della marcia dei treni;
- ✓ completamento dell'adozione del sistema di gestione della sicurezza.

- **Aprile**

La galleria di base del Brennero

In data 30 aprile 2004 è stato sottoscritto un Accordo tra i Ministri dei Trasporti della Repubblica d'Austria e della Repubblica Italiana, il quale ha tra l'altro definito il riassetto del veicolo societario da utilizzare per la prosecuzione del progetto per la progettazione e la realizzazione della galleria di base del Brennero. In particolare, si è stabilito di procedere alla trasformazione del GEIE BBT – il cui finanziamento è a carico di RFI per il 50% - nella società Europea BBT (*Brenner Basis Tunnel SE*), in coerenza con il nuovo Regolamento Europeo n.2157/01 in materia di diritto societario, entrato in vigore nella Repubblica d'Austria il giorno 8 ottobre 2004.

L'operazione è stata così articolata:

- costituzione di una Società di diritto italiano controllata al 100% da RFI (BBT S.p.A., costituita nel luglio 2004);
- costituzione di analoga società di diritto austriaco (BBT AG, costituita nel luglio del 2004);
- costituzione della Società europea con sede ad Innsbruck (costituzione avvenuta nel dicembre 2004);

Importi in milioni di euro

FASE II - PROGETTAZIONE	90,00
PARTE ITALIANA	24,50
PARTE AUSTRIACA	24,50
PARTE UE	41,00
FASE II - CUNICOLO ESPLORATIVO	430,00
PARTE ITALIANA	107,50
PARTE AUSTRIACA	107,50
PARTE UE	215,00
FASE III - REALIZZAZIONE	3.980,00
TOTALE	4.500,00

- fusione per incorporazione delle due società (BBT S.p.A. e BBT AG) nella BBT SE, conformemente al regolamento CE n.2157/2001 dell'8 ottobre 2001 avvenuta in data 16 dicembre 2004;
- contestuale scioglimento del GEIE BBT, essendo rimasta la SE come unico partecipante allo stesso e non potendo esistere un Gruppo Europeo di Interesse Economico con socio unico.

Conclusa la fase di costituzione del veicolo societario (BBT SE è stata iscritta il 16 dicembre 2004 nel Registro delle Imprese presso il Tribunale di Innsbruck al numero FN 251414b), si sta avviando l'attività di supporto a BBT SE per la selezione e nomina degli *Advisor* (finanziario e legale) e si dovrà consolidare il presidio dei risultati degli studi e delle analisi in relazione agli effetti per RFI.

La Fase I, il cui costo è stato pari a euro 18,5 milioni, è stata finalizzata alla redazione del progetto preliminare della galleria di base del Brennero.

Nella tabella seguente si riepilogano i principali impegni finanziari per la costruzione della galleria di base del Brennero relativamente alla Fase II e alla Fase III.

Interventi sul Capitale sociale

In data 22 aprile 2004 l'Assemblea degli Azionisti ha deliberato, in sede ordinaria, la destinazione del 5% dell'utile d'esercizio 2003, pari a euro 1.467.871, a riserva legale con riporto a nuovo dell'importo residuo.

In tale occasione, l'Assemblea ha anche deliberato l'apporto a titolo di futuri aumenti di capitale sociale di euro 2.555 mila, connesso alla realizzazione di un programma di investimenti per lo sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie.

Modifica statuto RFI

Il 22 aprile 2004 l'Assemblea straordinaria della società ha deliberato la modifica dello Statuto sociale di RFI al fine di compiere un primo adeguamento alla riforma del diritto societario (D.Lgs. n. 6/2003, recante "Riforma organica della disciplina delle società di capitali e società cooperative"). In tale sede è stato modificato l'oggetto della Società inserendo specifico riferimento al D.Lgs. n.188/2003 e più precisamente:

Art.4.1- La società ha per oggetto, ai sensi della Concessione rilasciata dal Ministro dei Trasporti in data 31 ottobre 2000 e del decreto legislativo n.188 del 2003 e successiva decretazione applicativa:...

- **Maggio**

LTF s.a.s. (collegata)

Il 5 maggio 2004 è stato firmato a Parigi dai due Ministri interessati un *Memorandum* di Intesa tra Italia e Francia per la realizzazione del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione. A seguito di tale evento il 18 maggio 2004 LTF ha dato avvio alla progettazione definitiva dell'opera, per un impegno complessivo di euro 32 milioni.

- **Giugno**

Costituzione Ente Unico di Accreditamento “Sistema Italiano di accreditamento- S.I.A.c.”

Nel mese di giugno si è costituito l'Ente Italiano di Accreditamento denominato “Sistema Italiano di accreditamento” (S.I.A.c.). Il S.I.A.c. è un'associazione con personalità giuridica, senza scopo di lucro che opera con il riconoscimento dello Stato e sotto la vigilanza del Ministero delle Attività Produttive ai sensi del Decreto Legislativo 22 gennaio 2004, n.34 che ha come scopo la vigilanza e il controllo sull'intero Sistema di Qualità.

L'organo responsabile della gestione dell'Ente è il Consiglio direttivo, composto, oltre che dal Presidente, da un rappresentante di ogni socio promotore e da un numero massimo di tre componenti eletti dall'Assemblea tra i candidati proposti dai soci ordinari.

Sono soci promotori dell'Ente (art. 6 dello statuto S.I.A.c.): le organizzazioni imprenditoriali, gli istituti metrologici primari, gli enti di normazione, gli enti pubblici e le loro forme associative nonché le società con struttura a rete di rilevante valenza nazionale nel settore delle *public utilities*.

Sono soci ordinari dell'Ente (art. 7 dello statuto S.I.A.c.): le pubbliche amministrazioni; le associazioni di categoria rappresentative di specifici comparti produttivi/di servizi e le società di rilevante valenza nazionale; le associazioni, enti, istituzioni di rilevante valenza nazionale che hanno finalità statutarie di studio, ricerca, diffusione della cultura di valutazione della conformità; le associazioni rappresentative a livello nazionale dei soggetti che utilizzano direttamente o indirettamente i servizi degli organismi accreditati quali destinatari finali; la federazione rappresentativa delle principali associazioni degli organismi accreditati.

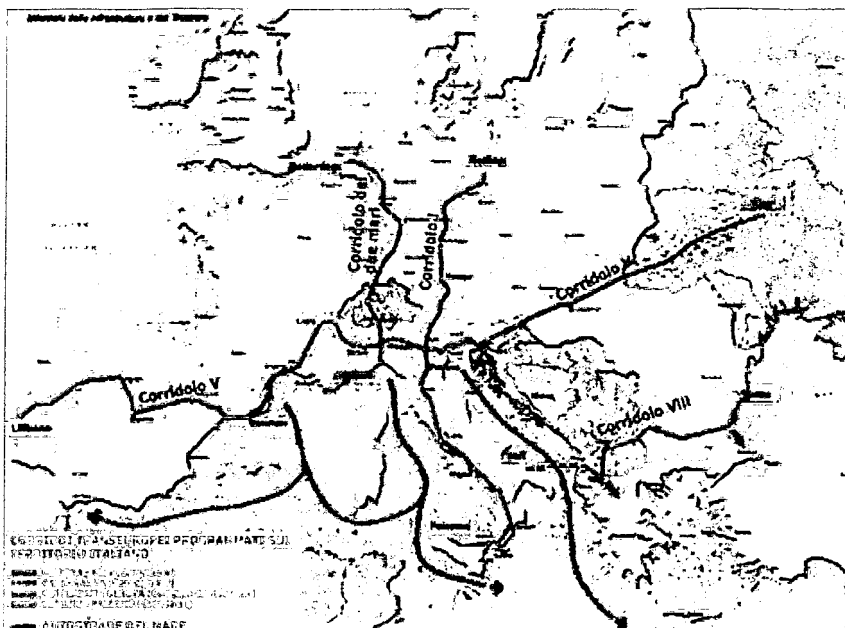
RFI in quanto “Società a rete di rilevante valenza nazionale nel settore delle *public utilities*...” (art.6 dello statuto S.I.A.c.) è inserita nel direttivo dell'Ente Unico in quanto socio promotore.

Reti transeuropee di trasporto (TEN)

Le delegazioni dei rappresentanti del Consiglio, del Parlamento Europeo e della Commissione hanno raggiunto un accordo informale sulla Decisione per lo sviluppo delle TEN, che identifica 30 Progetti prioritari, tra cui i seguenti di interesse italiano:

- ✓ l'asse ferroviario Berlino – Palermo con l'inclusione del Ponte di Messina e la galleria del Brennero entrambi da completare entro il 2015;
- ✓ l'asse ferroviario Lione – Trieste – Budapest con l'inclusione della galleria del Moncenisio da completare entro il 2015-2017 e dei tratti Venezia-Ronchi Sud- Trieste-Divaca e Capodistria-Divaca-Liubiana da completare entro il 2015;
- ✓ il sistema Galileo, da completare entro il 2008;
- ✓ le Autostrade del mare per le tratte Mediterraneo Est e Mediterraneo Ovest.

L'accordo conferma l'introduzione della figura del Coordinatore europeo, che relazionerà sulla sua attività a Commissione, Consiglio e Parlamento Europeo, e della Dichiarazione di Interesse europeo, che nel caso di progetti prioritari non iniziati entro il 2010 o non completati entro un tempo ragionevole rispetto alla data prevista, potrà essere ritirata.



Accordi con le Ferrovie Federali Svizzere

La trasformazione del sistema ferroviario europeo ed il conseguente recepimento da parte degli stati membri della UE, delle direttive riguardanti la liberalizzazione dell'accesso, hanno imposto una complessa attività di rivisitazione normativa con l'obiettivo di trasformare le "stazioni comuni" in "stazioni di collegamento reti".

La trasformazione delle stazioni comuni in "stazioni di collegamento reti" ha come conseguenza lo spaccettamento delle attività svolte nell'ambito delle attuali stazioni comuni, la loro contrattualizzazione e il pagamento, mediante fatturazione, dei servizi effettivamente prestati.

Nello specifico per il contratto tra Italia e Svizzera, con riferimento alla stazione di Domodossola, alimentata dal traforo del Sempione, è stato istituito uno specifico Gruppo di Lavoro per il rinnovo della Convenzione/Concessione del Sempione in scadenza, al quale sono stati chiamati a collaborare i gestori delle infrastrutture nazionali dei due Stati. Nel Gruppo di lavoro sono state ricondotte anche le tematiche del superamento dell'organizzazione in Enti Comuni Internazionali con riferimento ai nuovi contratti tra RFI e le ferrovie federali svizzere.

• Luglio

SCISSIONE TAV

In adempimento agli impegni assunti con la Convenzione RFI-TAV del 9 dicembre 2003, in data 27 luglio è stato stipulato un atto di scissione parziale che ha previsto l'assegnazione ad RFI, quale beneficiaria, del ramo d'azienda scisso dalla società TAV composto dai "nodi di Firenze, Torino, Milano, Genova e Verona e dalla tratta Firenze-Roma".

Tra le poste oggetto di scissione è compresa anche la quota del debito contratto da TAV verso ISPA utilizzata per il finanziamento delle opere oggetto di scissione. Conseguentemente i relativi interessi passivi maturati dalla data di "tiraggio" delle risorse alla data di efficacia della scissione, oggetto di capitalizzazione, e pari a euro 1.181.105,47 sono rientrati nel perimetro di

scissione. L'operazione ha interessato la società TAV con un riduzione del proprio patrimonio netto di € 166.567.404 di cui euro 147.010.339 quale capitale sociale ed euro 19.557.065 quale riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale. Conseguentemente RFI ha ridotto il valore della partecipazione per la quota di capitale sociale suddetta ed i propri crediti immobilizzati per versamenti in conto futuri aumenti di capitale per il valore residuo. Con tale atto si è dato esecuzione alle deliberazioni del 25 giugno 2004 adottate dalle rispettive Assemblee straordinarie che hanno approvato il progetto di scissione redatto dai Consigli di Amministrazione di RFI (11 giugno) e di TAV (17 giugno).

Tale operazione si inserisce in un più ampio ambito di accordi negoziali fra le predette società sanciti nella Convenzione stipulata il 9 dicembre 2003 la quale attribuisce ad RFI la committenza dei nodi e della tratta oggetto di scissione al fine di consentire alla stessa RFI di realizzare in proprio i lavori e meglio gestire le interferenze con l'esercizio ferroviario convenzionale.

La scissione è stata fatta sulla base dei valori patrimoniali alla data del 30 giugno 2004 con effetto dal 1° gennaio 2004.

La scissione ha riguardato le voci riportate nel seguente prospetto:

(importi in euro)	
STATO PATRIMONIALE ATTIVO	incrementi da scissione
A) CREDITI VERSO SOCI PER VERSAMENTI ANCORA DOVUTI	0
(di cui già richiamati)	
B) IMMOBILIZZAZIONI	
I. IMMOBILIZZAZIONI IMMATERIALI	
6) Immobilizzazioni in corso e acconti	56.493.985
Totale I	56.493.985
II. IMMOBILIZZAZIONI MATERIALI	
5) Immobilizzazioni in corso e acconti	151.236.435
Totale II	151.236.435
III. IMMOBILIZZAZIONI FINANZIARIE	
1) Partecipazioni in:	
a) Imprese controllate	(147.010.339)
Totale 1)	(147.010.339)
2) Crediti:	
a) verso imprese controllate	
- esigibili entro l'esercizio successivo	(19.557.065)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	0
Totale 2)	(19.557.065)
3) Altri titoli	0
4) Azioni proprie	0
Totale III	(166.567.404)
Totale B) Immobilizzazioni	41.163.016
C) ATTIVO CIRCOLANTE	
I. RIMANENZE	
II. CREDITI	
2) Verso imprese controllate	
- esigibili entro l'esercizio successivo	(3.891.525)
- esigibili oltre l'esercizio successivo	21.893.278
Totale 2)	18.001.753
III. ATTIVITÀ FINANZIARIE CHE NON COSTITUISCONO IMMOBILIZZAZIONI	
IV. DISPONIBILITÀ LIQUIDE	
D) RATEI E RISCONTI	
TOTALE ATTIVO (A+B+C+D)	59.164.769

		(importi in euro)
STATO PATRIMONIALE PASSIVO		incrementi da scissione
A) PATRIMONIO NETTO		
B) FONDI PER RISCHI E ONERI		
C) TRATTAMENTO DI FINE RAPPORTO LAVORO SUBORDINATO		
D) DEBITI		
5) Debiti verso altri finanziatori		
- esigibili entro l'esercizio successivo		47.925.122
- esigibili oltre l'esercizio successivo		47.925.122
7) Debiti verso fornitori		
- esigibili entro l'esercizio successivo		903.667
- esigibili oltre l'esercizio successivo		0
		903.667
14) Altri debiti		10.335.979
Totale D) Debiti		59.164.768
E) RATEI E RISCONTI		
TOTALE PASSIVO (A+B+C+D+E)		59.164.768

Decreto Legge 12 luglio 2004, n. 168 "Interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica"

Il 29 luglio 2004 è stato approvato definitivamente il D.L. 12 luglio 2004 n. 168, recante le misure urgenti per il contenimento della spesa pubblica.

L'art.1 al comma 6, e la Tab.1 riportano le riduzioni delle autorizzazioni di spesa che, per quanto riguarda il Gruppo Ferrovie dello Stato prevede:

- ✓ l'assegnazione di risorse per il trasporto combinato delle merci, attraverso l'attivazione del Fondo previsto dalla L.166/2002 (art.1, comma 13);
- ✓ la riduzione dell'autorizzazione di spesa per euro 75 milioni relativa al cap.1541 "somme da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato SpA o a società dalla stessa controllate, in relazione agli obblighi di esercizio dell'Infrastruttura nonché all'obbligo di servizio pubblico via nave tra terminali ferroviari" (tab.1);
- ✓ il contenimento delle spese per consulenze entro il limite della spesa media sostenuta negli anni 2001-2002, ridotta del 15%, per le pubbliche amministrazioni e per le società controllate dallo Stato (art.1 comma9).

Per effetto di tale dispositivo normativo, la quota di Contratto di Programma complessiva per il 2004 spettante ad RFI si è ridotta da euro 1.379 milioni a euro 1.304 milioni.

- **Agosto**

Basicel S.p.A.

La società Basicel S.p.A. società già partecipata della Capogruppo Ferrovie dello Stato, ha notificato con atto del 7 agosto 2004 domanda di arbitrato, con contestuale nomina dell'arbitro di propria competenza, nell'ottica dell'instaurando procedimento arbitrale previsto dall'art.14 dell'accordo del 13 ottobre 2000. La controversia si riferisce alle vicende relative all'accordo, stipulato tra le parti in data 13 ottobre 2000, avente ad oggetto il diritto di uso esclusivo di posare e mantenere cavi a fibre ottiche per telecomunicazioni lungo la rete di trasmissione elettrica di RFI S.p.A., nonché il diritto ad utilizzare quanto installato e posato esclusivamente per lo svolgimento di servizi di telecomunicazione.

Oggetto della domanda di arbitrato è la richiesta di nullità del contratto per abuso da parte di RFI dello stato di dipendenza economica di Basicel, con richiesta di deduzione di un equo indennizzo fino alla dichiarazione di risoluzione del contratto per eccessiva onerosità sopravvenuta. In ulteriore subordine, è richiesta l'inesigibilità delle prestazioni pecuniarie previste dal contratto nonché la rinegoziazione del contratto per adeguarlo alle mutate condizioni del mercato.

Operazioni di *Project Financing* dirette (centri intermodali, stazioni AV/AC)

La ricerca di fonti alternative di finanziamento di progetti infrastrutturali, da sommare all'ormai consolidato ricorso alle risorse pubbliche, ha spinto RFI ad individuare tipologie di *asset* capaci di attrarre la partecipazione dei privati.

La costruzione e gestione di nuovi Terminali Intermodali, adeguati all'evoluzione della domanda di trasporto, offre l'opportunità per il montaggio di operazioni di *Project Financing*.

In tale logica, il 24 agosto 2004, RFI, ANAS e Autostrade per l'Italia hanno siglato una Lettera di intenti per avviare la valutazione di fattibilità del progetto finalizzato alla realizzazione ed alla gestione di tre Centri Intermodali nelle aree Nord-Ovest, Centro e Sud dell'Italia (individuati dall'Unità Tecnica Finanza di Progetto del CIPE nell'ambito degli studi pilota relativi a progetti infrastrutturali di rilevanza nazionale) e selezionato un *Advisor* economico e finanziario.

- **Settembre**

Modifica Statuto

In data 27 settembre 2004 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato la modifica dell'art.21 (punti 3 e 7) e l'aggiunta del punto 8 all'art.21 dello Statuto al fine di recepire le modifiche introdotte dalla riforma del diritto societario in ordine al ruolo dell'Organo di Controllo ed alla separazione tra il controllo contabile spettante ad un revisore o ad una società di revisione ed il controllo sull'amministrazione spettante al Collegio Sindacale.

Infine, ai sensi dell'art. 2364 del Codice Civile, primo comma, punto 2, l'Assemblea ha deliberato l'affidamento dell'incarico per il controllo contabile per gli esercizi 2004/2006 alla PricewaterhouseCoopers SpA..

Consolidato fiscale

Il 27 settembre 2004 il Consiglio di Amministrazione di RFI ha deliberato di esercitare, congiuntamente con la propria Capogruppo Ferrovie dello Stato SpA, l'opzione per il consolidato fiscale nazionale ai sensi degli articoli 117, comma 1 e 119, co. 1, lett.b), del D.P.R. n.917/1986 a partire dal periodo di imposta 2004. L'opzione ha la durata di tre esercizi sociali, non è revocabile e può essere rinnovata.

Tale operazione rappresenta l'unico evento dell'esercizio 2004 per il quale si possa ravvisare la fattispecie contemplata dall'art. 2497 ter del c.c. e trova la sua motivazione nel fatto che con l'ingresso di RFI S.p.A. nel consolidato, il Gruppo Ferrovie realizzerà un risparmio d'imposta derivante dall'utilizzo delle perdite fiscali conferite, nella gran parte, proprio da RFI, senza che alla Società possa da ciò derivare alcuno svantaggio.

- **Ottobre**

Consorzio Elettrico del Buthier

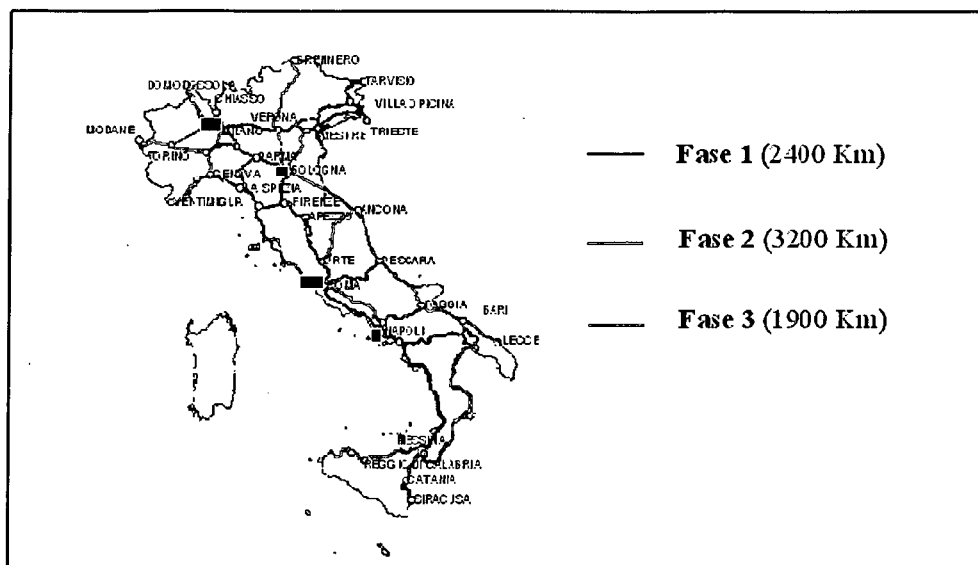
Il Consorzio Elettrico del Buthier è stato impegnato in una complessa vicenda giudiziaria contro la società ENEL S.p.A., originatasi a seguito della nazionalizzazione della rete elettrica. RFI quale consorziata insieme ad AEM Torino SpA e FINTECNA SpA ha approvato il Bilancio finale di liquidazione al 31 ottobre 2004 ed il piano di riparto a chiusura della liquidazione.

GSM-R

Il 25 ottobre è stata messa in esercizio una prima fase della rete radiomobile GSM-R che comprende l'attivazione di tutte le centrali di commutazione di rete (Roma, Milano, Bologna e Napoli) e circa 400 impianti radio distribuiti lungo le direttrici ferroviarie Torino-Venezia e Milano Reggio-Calabria con la distribuzione a tutto il personale interessato di RFI di telefoni cellulari (oltre 12.000 apparati) per l'accesso ai vari servizi forniti dalla rete.

Il GSM-R trasmette su una banda in gamma 900 MHz riservata in Europa per le attività ferroviarie. A regime la rete GSM-R interesserà le linee e i nodi della rete commerciale gestita da RFI, per una estensione superiore a 7.500 km. Pur essendo un sistema utilizzato solo dal personale che lavora in ambito ferroviario, la rete è connessa in *roaming* con le reti GSM degli operatori pubblici per disporre di risorse alternative di comunicazione sulle aree non coperte dal sistema GSM-R.

La rete GSM-R assicura all'infrastruttura ferroviaria di RFI ed al suo personale un sistema di radiocomunicazione mobile in grado di soddisfare in modo efficiente ed integrato, su scala nazionale, tutte le esigenze di comunicazione voce e di trasmissione dati connesse con l'esercizio ferroviario, compreso il controllo, in sicurezza, della marcia dei treni. Il nuovo sistema garantirà servizi di comunicazione terra-treno, sia durante la circolazione normale che nei casi di emergenza.

Fig. 1: Estensione Rete GSM-R di RFI

- **Novembre**

Progetti di scissione immobiliare

Il 25 novembre il Consiglio di Amministrazione di RFI ha approvato due progetti di scissione, resi necessari per ragioni di opportunità industriale, come meglio descritto nella parte della Relazione sulla gestione relativa al patrimonio:

1. Il primo dei due progetti concerne la scissione parziale di Ferrovie Real Estate S.p.A. (FRE), a favore di Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. per “le aree e gli immobili ricadenti negli ambiti delle Stazioni di Roma Tiburtina e Torino Porta Susa- Spina 1, Spina 2 e San Paolo e altri beni minori”.
2. Il secondo dei due progetti concerne la scissione parziale di RFI a favore di FRE, per gli ulteriori immobili definiti non (o non più) strumentali all'esercizio ferroviario.

L'operazione sarà perfezionata nel corso del 2005.

- **Dicembre**

Arbitrato TAV SpA/Consorzio COCIV

La procedura arbitrale attivata dal *General Contractor COCIV* nell'esercizio 2000 è stata impugnata da TAV ed il procedimento si è concluso il 29 giugno 2004 con l'emissione di un lodo in favore di COCIV.

RFI, di concerto con la Controllata TAV e la Capogruppo, e COCIV sono addivenuti alla sottoscrizione di un accordo transattivo che ha, tra l'altro, stabilito, oltre all'abbandono del giudizio, la corresponsione in favore del Consorzio dell'importo complessivo di euro 121,4 milioni.

In attuazione dell'articolo IV.1.2 della Convenzione RFI/TAV ed in attesa della piena operatività dello schema di finanziamento del Terzo Valico dei Giovi ex articolo 75, RFI ha

concesso a TAV un finanziamento a breve termine, per far fronte agli adempimenti derivanti dall'Accordo Transattivo di cui sopra.

Operazioni sul capitale sociale

In data 17 dicembre 2004, a seguito della stipula dell'*amendment* al *Credit Facility Agreement* è stato deliberato l'aumento di capitale sociale per l'importo di euro 109.929.175, con le seguenti modalità:

- ✓ sottoscrizione e versamento dall'unico socio Ferrovie dello Stato SpA dell'aumento di capitale sociale di RFI per euro 109.929.279 deliberato dall'assemblea straordinaria dei soci in data 25 giugno 2004 (la dichiarazione di aumento del capitale sociale da euro 26.756.202.833 ad euro 26.866.132.112 è stata depositata, in data 13 gennaio 2005, al Registro delle Imprese di Roma);
- ✓ aumento di capitale sociale da RFI alla controllata TAV per un importo pari a euro 108.008.829,19;
- ✓ versamento da RFI a TAV su delega di ISPA della quota parte degli interessi di sua competenza maturati sulla parte di debito derivante da scissione (euro 1.181.108,47) più quelli derivanti dal "tiraggio" contratto direttamente (euro 739.344,26) per un totale di euro 1.920.449,73, in modo da consentire così la restituzione a TAV degli interessi pagati in via anticipata ad ISPA.

Nodo di Roma

Nell'ambito del processo di razionalizzazione societaria del settore immobiliare, si è reso necessario procedere ad una ricognizione tecnico-amministrativa in capo alla società Ferservizi in ordine alle attività di valorizzazione svolte nel tempo da quest'ultima e dalla incorporata società Roma 2000.

A conclusione di tali attività ricognitive (avvenute nel mese di dicembre), effettuate congiuntamente tra RFI e Ferservizi, che hanno riguardato il patrimonio immobiliare non strumentale di Ferrovie dello Stato ubicato nel Comune di Roma, consistente nelle aree di stazione di San Pietro, Tiburtina, Ostiense, Trastevere e Quattro Venti, oltre ad altre aree, si è giunti alla completa identificazione dei prodotti tecnici nonché degli altri oneri sostenuti dalla società Ferservizi per lo svolgimento delle citate attività.

Accordo di Programma linea ferroviaria Pontremolese

Il 2 dicembre 2004 è stato firmato un Accordo di Programma per la linea ferroviaria Pontremolese tra RFI, Ferrovie dello Stato, Ministero delle Infrastrutture, Regioni Emilia, Liguria e Toscana, Autorità portuale di La Spezia, Massa e Parma. L'Accordo è finalizzato a disciplinare gli impegni dei soggetti sottoscrittori per la realizzazione e gestione del potenziamento della linea. Ad RFI compete il completamento delle progettazioni e l'attuazione delle residue opere di potenziamento. Il Ministero si impegna al reperimento delle risorse necessarie per la completa copertura finanziaria mentre le Regioni si impegnano all'acquisto di ulteriori tratte ai sensi del D.Lgs. 188/2003.

Regione Calabria

Il 17 dicembre 2004 è stata sottoscritta tra RFI, Ferrovie dello Stato e la Regione Calabria la Convenzione attuativa della Lettera d'Intenti dell'8 luglio 2004, finalizzata alla concreta attuazione degli impegni assunti dalle Parti. I contenuti dell'atto riguardano: la realizzazione di una serie di interventi infrastrutturali, per un importo pari a euro 47,7 milioni (progettazione variante Lamezia Terme - Settingiano e collegamento con l'aeroporto, metropolitana Villa S.Giovanni - Reggio Calabria, raccordo ferroviario Gioia Tauro, piazzali merci, sottopassi pedonali ecc.) la cui copertura finanziaria è a valere sulle risorse comunitarie e nazionali;

l'istituzione di una Commissione mista Regione/FS/RFI per individuare gli interventi prioritari relativi alla tratta Catanzaro Lido – Reggio Calabria della linea ionica; la riqualificazione di stazioni impresenziate, da cedere agli Enti locali in comodato d'uso.

Finanziaria 2005

Il 30 dicembre 2004 è stata pubblicata la legge n. 311 recante “Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato” (Legge Finanziaria 2005) e il 31 dicembre è stato emanato il Decreto del Ministero dell'Economia e delle Finanze: “Ripartizione in capitoli delle Unità revisionali di base relative al bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2005”. Lo stato di previsione di spesa del Ministero dell'economia e delle finanze, per la parte corrente, in corrispondenza dell'unità previsionale di base (u.p.b.) 3.1.2.8, cap. 1541 (Somma da corrispondere all'impresa Ferrovie dello Stato SpA, o a società dalla stessa controllate, in relazione agli obblighi di esercizio dell'infrastruttura nonché all'obbligo di servizio pubblico via mare tra terminali ferroviari) reca risorse per euro 1.289,1 milioni. I contributi in conto esercizio stanziati non soddisfano interamente il fabbisogno finanziario destinato alla copertura degli oneri di parte corrente per l'anno 2005 di cui alle richieste di RFI presentate al Ministero dei Trasporti in sede di trasmissione del Piano d'impresa (pari a euro 1.485 milioni). Pertanto le risorse riconosciute ad RFI per l'anno 2005 risultano inferiori, per un importo pari a circa 196 milioni di euro. La tabella D della legge Finanziaria 2005 stanziava risorse pari a euro 10.700 milioni (capitolo 7122) quali nuovi apporti al capitale sociale di RFI (rifiinanziamento della Legge n.662/96, Art 2.14) per la copertura del fabbisogno finanziario dell'anno 2005. Le relative richieste avanzate con il PPI 2004 ammontavano a euro 10.737 milioni. Vi è stato quindi un minore stanziamento di risorse di euro 37 milioni; tale situazione implica l'esigenza di modificare la ripartizione del fabbisogno così come riportata nel PPI 2004 ed approvata dal CIPE. Questa modifica dovrà essere concordata con il Ministero dell'Infrastruttura e dei Trasporti e validata dal CIPE in sede di approvazione del Quarto *Addendum* al Contratto di Programma 2001 – 2005.

RISORSE UMANE

Generalità

Nel corso dell'anno, in maniera più intensa nel secondo semestre, è proseguita l'opera di contenimento degli organici in esito delle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro con particolare riferimento al personale con più di 37 anni di servizio utile.

Inoltre, nell'ambito della gestione delle risorse umane si è dato ulteriore corso all'attuazione dei progetti tecnologici ed organizzativi rivolti all'incremento della produttività in particolare del personale della circolazione, nonché al riequilibrio professionale per la gestione delle eccedenze.

Sono state infine acquisite dal mercato professionalità nell'ambito delle Direzioni Compartimentali Infrastrutture nei profili di Capo Tecnico (11 unità) e di Operatore Qualificato/Specializzato (106 unità) e poste le basi per ulteriori ingressi nel 2005 per le esigenze di *turn over*, per la manutenzione delle nuove tecnologie e per l'attivazione delle nuove linee Alta Velocità.

Viene qui di seguito rappresentata l'evoluzione e la ripartizione degli organici, nel periodo 1 gennaio 2004 – 31 dicembre 2004:

- consistenza del personale della Società Rete Ferroviaria Italiana SpA al 31 dicembre 2003: pari a n° 36.466 unità (di cui 364 Dirigenti e 36.102 Agenti 1^a - 9^a);

- consistenza del personale RFI al 31 dicembre 2004: pari a n° 35.625 unità (di cui 363 Dirigenti e 35.262 Agenti 1[^] - 9[^]).

Il saldo netto deriva da ingressi per 593 unità ed uscite per 1.434.

Il costo del lavoro

Relativamente al costo del lavoro, gli effetti economici di trascinamento dovuti alla *tranche* 2004 del nuovo CCNL, entrato in vigore il 1° agosto 2003, sono caratterizzati da un incremento della retribuzione fissa di euro 35 medi mensili (oltre oneri sociali) dal 1° luglio 2004 e da incrementi delle voci accessorie di euro 15 medi mensili ciascuno (oltre oneri sociali), decorrenti rispettivamente dal 1° gennaio e dal 1° settembre 2004.

La formazione

Le principali azioni formative realizzate da RFI nel corso del 2004 si riferiscono in particolare alle seguenti tematiche:

- formazione sullo sviluppo delle competenze manageriali;
- innovazioni tecnologiche e regolamentari, formazione propedeutica all'attivazione di nuovi impianti/sistemi;
- immissione in organico di nuove risorse: laureati, diplomati, ecc;
- presidio della sicurezza (di esercizio e del lavoro), anche con riferimento al personale delle Imprese Ferroviarie;
- formazione finalizzata al miglioramento delle attività manutentive;
- innovazione dei sistemi informatici di gestione;
- formazione continua e sostegno delle professionalità ferroviarie (circolazione e manutenzione);
- formazione propedeutica all'attivazione della tratta AltaCapacità/AltaVelocità Roma-Napoli;
- formazione a catalogo riferita a tematiche trasversali (*economics*, sviluppo competenze manageriali, ecc.).

Particolare attenzione è stata fornita agli interventi formativi rivolti all'aspetto istituzionale, agli aspetti di *business*, nonché nei confronti delle Imprese Ferroviarie.

La sicurezza sul lavoro

Sul versante dei rapporti istituzionali è in corso con il Ministero dell'Ambiente la stipula di un accordo di programma per la gestione delle traverse in legno impregnate con olio di creosoto tolte d'opera, e si sta collaborando, anche interfacciandosi con le Agenzie Regionali per la Protezione dell'Ambiente, all'adozione delle misure necessarie per far fronte alla procedura d'infrazione, aperta dalla Commissione UE nei confronti dell'Italia, per la non corretta applicazione della Direttiva 96/59/CE sullo smaltimento delle apparecchiature contenenti PCB. Non si prevedono sanzioni a carico della società in quanto il piano di smaltimento di tali apparecchiature è coerente con quanto disposto dal D.Lgs. 209/1999 che ha recepito la Direttiva 96/59/CE fissando il termine ultimo per il suddetto smaltimento al 31 dicembre 2010 (art.5.2).

Inoltre, nell'ambito della collaborazione intrapresa con il Consiglio Nazionale delle Ricerche, sono stati stipulati accordi finalizzati allo studio di problematiche ambientali legate alle attività svolte da RFI.