

Con delibera dell'Assemblea straordinaria del 21.6.2001, Ferrovie dello Stato - Società di trasporti e servizi per azioni ha cambiato la propria denominazione sociale in "RETE FERROVIARIA ITALIANA SpA", con decorrenza 1° luglio 2001.

Contestualmente alla decorrenza degli effetti giuridici della scissione, il socio unico Ministero dell'Economia e delle Finanze (già Ministero del Tesoro) ha disposto l'apporto, in conto futuro aumento di capitale sociale, di Rete Ferroviaria Italiana a Ferrovie dello Stato Holding Srl che, conseguentemente, è diventata Azionista di riferimento.

L'Assemblea straordinaria di Ferrovie dello Stato Holding Srl ha invece deliberato il 13.7.2001 la trasformazione della stessa in Società per azioni con adozione, a decorrere dalla medesima data, della denominazione sociale "Ferrovie dello Stato SpA".

Pertanto, RFI rappresenta a tutti gli effetti la continuazione della ex-Ferrovie dello Stato - Società di servizi e trasporti per azioni -, avendone conservata la partita IVA e la titolarità di tutti i rapporti non direttamente riconducibili da atto di scissione parziale alla Ferrovie dello Stato SpA. RFI assume pertanto titolarità in ordine a fattispecie – anche di rilevanza notevole – poste in essere nel tempo – oltre che dalla citata Società - dalla ex-Azienda Autonoma e dall'ex-Ente Ferrovie dello Stato.

In conseguenza di tutto quanto precede, è chiaro come RFI SpA, a seguito delle operazioni di riorganizzazione societaria:

- non comprende più il ramo d'azienda "trasporto", ceduto nel corso del 2000 a Trenitalia;
- non comprende più i rami d'azienda "Corporate" e "Centro servizi", trasferiti, mediante scissione, alla Capogruppo "Ferrovie dello Stato SpA";
- ha modificato la propria ragione sociale, mantenendo però la continuità del soggetto giuridico e conservando pertanto lo stesso codice fiscale e la stessa partita IVA;
- è unico titolare dell'atto di concessione ed esercita in via esclusiva l'attività del "gestore dell'infrastruttura" ferroviaria, in conformità alle disposizioni normative comunitarie e nazionali succedutesi negli anni;

- ha sostanzialmente modificato il portafoglio relativo alle partecipazioni azionarie detenute, gran parte delle quali sono state trasferite alla Capogruppo "Ferrovie dello Stato" in sede di scissione parziale.

Rete Ferroviaria Italiana si colloca quindi in uno scenario competitivo ed istituzionale del settore ferroviario profondamente modificato, in coerenza con gli obiettivi di risanamento posti a base del Piano d'impresa 1999-2003, con un assetto societario aperto alle necessità ed alle domande poste da un mercato dalle caratteristiche del tutto particolari.

2. CIRCONSTANZE DI SVILUPPO DELL'ATTIVITÀ

Il quadro macroeconomico di riferimento

Dopo l'elevata crescita registrata nel 2000, il quadro internazionale del 2001 è stato caratterizzato da un generalizzato rallentamento del ciclo economico.

La decelerazione dell'economia mondiale è stata accentuata nella parte finale dell'anno dagli effetti negativi degli attacchi terroristici dell'11 settembre e dal conseguente forte peggioramento del clima internazionale. Tuttavia, segnali dell'approssimarsi di un'inversione del ciclo si erano già riscontrate in precedenza in molte aree geografiche, con il surriscaldamento dell'economia, reso ancora più preoccupante dal forte aumento del prezzo del petrolio.

Per i 7 maggiori paesi industrializzati la crescita del PIL è stata modesta, pari ad appena lo 0,9% rispetto al 3,4% del 2000, mentre la dinamica degli scambi commerciali ha registrato una contrazione ancora più marcata con un aumento intorno all'1,5% a fronte dell'1,3% avutosi nel 2000.

L'area dell'euro ha seguito da vicino il rallentamento del ciclo internazionale evidenziando, già prima dell'11 settembre, una marcata decelerazione con un indebolimento della domanda interna che ha interessato tanto i consumi quanto gli investimenti. In media d'anno il PIL dell'UE è cresciuto dell'1,5%, con un tasso inferiore alla metà di quello dell'anno precedente (+3,3%).

A handwritten signature consisting of several stylized, overlapping lines forming a unique character, with a small number '8' written near the bottom right of the signature.

Come osservato per l'economia internazionale, anche in Italia l'attività economica nel 2001 ha accusato un netto rallentamento.

Dopo un'evoluzione ancora positiva nei primi tre mesi, la crescita del PIL si è praticamente fermata a partire dal secondo trimestre 2001 ed, a seguito del ridimensionamento delle importazioni, il complesso delle risorse disponibili per il paese ha registrato una flessione; in media d'anno il PIL è aumentato dell'1,8% (2,9% nel 2000), tasso leggermente superiore a quello dell'Unione europea.

Il contributo della domanda interna alla crescita del PIL è risultato molto contenuto (+1,4%); tale risultato è da attribuire alla modesta evoluzione dei consumi privati che hanno risentito del peggioramento del clima di fiducia delle famiglie e al brusco abbassamento della dinamica degli investimenti fissi lordi (+1,7%), dovuto essenzialmente al sensibile crollo negli investimenti in macchinari ed attrezzature. Su queste due componenti di spesa hanno poi ulteriormente inciso la caduta del clima di fiducia delle famiglie e delle imprese, registratisi dopo gli attentati.

La decelerazione della crescita ha coinvolto dapprima, a partire dal secondo trimestre, l'industria in senso stretto e le costruzioni e si è poi estesa, nel terzo trimestre, anche al terziario.

Per l'industria in senso stretto, i dati della produzione industriale evidenziano una vera e propria recessione in atto da inizio anno; complessivamente, il 2001 si chiude con una flessione dello 0,6% sull'anno precedente. È da rilevare che, per trovare una flessione nel dato annuo, occorre risalire al 1996 quando la produzione industriale diminuì dello 0,9%.

Le esportazioni, dopo un aumento nel primo trimestre, hanno preso a flettere significativamente in relazione alla brusca frenata dell'economia mondiale; tuttavia, il contemporaneo marcato indebolimento delle importazioni ha consentito alla domanda estera netta di continuare a fornire un apporto positivo all'economia (+0,5%).

Sul fronte dell'inflazione, il rallentamento dell'economia ed il venir meno delle spinte sui costi, in particolare quelli petroliferi, hanno favorito nella seconda metà dell'anno



9

la riduzione del tasso di inflazione che si è attestato nella media del 2001 al 2,7% (2,5% nel 2000).

Il mercato del lavoro non sembra aver risentito appieno delle conseguenze del rallentamento dell'attività produttiva, anzi ha visto rafforzata l'occupazione (+2,1%). Il conseguente restringimento dell'area dei senza lavoro ha portato il tasso di disoccupazione complessivo medio per il 2001 al 9,5% come agli inizi degli anni 90. Le retribuzioni contrattuali, dopo un'accelerazione verificatasi ad inizio 2001, hanno mantenuto per tutto il corso dell'anno ritmi d'incremento modesti: la crescita delle retribuzioni contrattuali nel complesso dell'economia si attesta intorno al 2,3%, lievemente al di sopra del valore registrato nello stesso periodo dell'anno precedente. Per quanto attiene poi alla finanza pubblica, è proseguito il processo di riduzione del deficit. Nella stima dell'ISAE l'indebitamento netto si è collocato all'1,2%, valore questo in linea con quanto indicato nell'aggiornamento del Programma di stabilità dello scorso novembre. In progressivo miglioramento, anche se ancora attestato su livelli particolarmente elevati, appare nel preconsuntivo del 2001 il rapporto debito pubblico/PIL che fa registrare una diminuzione di oltre due punti e mezzo percentuali, collocandosi al 107,9% dopo il 110,5% registrato nell'anno precedente.

Le prospettive a breve termine

Secondo le stime dell'ISAE, il rallentamento del ciclo internazionale limiterà anche per il 2002 la crescita dell'economia italiana al di sotto della crescita potenziale. Gli indicatori congiunturali evidenziano tra la fine del 2001 e gli inizi del 2002 il progressivo allentamento delle condizioni di incertezza creatasi dopo gli attentati di settembre e le tendenze sembrano volgere nella direzione di un lento miglioramento, che dovrebbe divenire più consistente nella seconda metà dell'anno.

L'Italia dovrebbe registrare pertanto una dinamica dell'attività economica relativamente contenuta nella prima metà dell'anno e in accelerazione nel semestre successivo. La crescita del PIL dovrebbe attestarsi all'1,5% nella media del 2002 ed eguagliare la crescita potenziale l'anno successivo.



10

Tale profilo, oltre a riflettere l'andamento del ciclo internazionale, risente del maggior vigore che dovrebbe gradualmente assumere la domanda interna del nostro Paese, tanto nella componente dei consumi, quanto in quella degli investimenti.

3. LINEA INFRASTRUCTURE

Evoluzione dell'infrastruttura

La lunghezza della rete esercitata nel suo complesso al 31.12.2001 è risultata di 16.053,6 Km.

A fine periodo, la rete elettrificata sia su semplice che doppio binario ammonta a 10.863,8 Km, pari al 67,7% del totale. L'incidenza delle linee a doppio binario, sia elettrificate che non, ammontano a 6.229,9 Km, pari al 38,8% del totale.

Le reti fondamentali, composta da linee e da nodi, ammonta a 6.311,8 Km, pari al 39,3% del totale.

Attività manutentiva "ordinaria" e Piano Straordinario Revisione Rete

Settore Impianti Elettrici

L'attività dei tre cantieri meccanizzati Trazione Elettrica, ad elevata tecnologia ha permesso di sostituire 800 Km. di conduttori sulle linee primarie, consolidando il livello di produttività raggiunto negli anni precedenti e confermando la validità della scelta di questo tipo di meccanizzazione per realizzare un sensibile aumento di produttività.

E' proseguita l'attività volta al contenimento dei consumi energetici attraverso le seguenti iniziative:

dotazione diffusa di strumentazione flessibile per il monitoraggio dei consumi elettrici quale "analizzatore di rete" portatile;

avvio del censimento di tutte le utenze elettriche ferroviarie, al fine di separare quelle ad uso promiscuo con le altre Società del gruppo per ottimizzarne la gestione;



11

monitoraggio degli impianti dotati di “regolatori di tensione” per valutare effettivi risparmi conseguiti ed estensione ad altre stazioni/impianti della rete.

Settore diagnostica

Nell'ottica di rendere più efficace l'azione diagnostica, supportandola con una normativa manutentiva che fissi comportamenti e precisi tempi di esecuzione, sono state emanate articolate normative quali la gestione dei difetti nelle rotaie e negli scambi e relativi provvedimenti, il controllo geometrico dei deviatoi mediante cartellino informatizzato e rilievi della geometria del binario e relative disposizioni manutentive.

La realizzazione di un treno completo per il controllo a 200 Km/h di tutti i settori tecnici dell'infrastruttura prosegue secondo i tempi contrattuali e i primi test parziali hanno dato esito positivo.

Disponibilità infrastruttura

Gli indicatori aziendali di performance dell'infrastruttura ferroviaria misuranti la durata delle anomalie responsabili del ritardo dei treni rispetto agli oggetti di manutenzione che compongono l'infrastruttura stessa, divisi per importanza di linea (linea A, B, C e D), i cui valori sono riportati di seguito, mostrano un miglioramento per ogni tipologia di linea dei risultati 2001 comparati con il 2000.

linea	Indicatori 2001	Indicatori 2000
A	67,23	89,48
B	67,84	92,27
C	51,38	82,67
D	33,12	51,37


12

Logistica e magazzini

Il completamento della chiusura del Magazzino di Napoli e, ancora di più, l'immediata e non prevista chiusura di quello di Milano hanno consentito l'avvio di una razionalizzazione dei movimenti di materiali, con effetti a partire dall'attività negoziale dell'ultimo periodo, che è stata impostata con richieste ai fornitori di consegna diretta ai luoghi di impiego, riducendo così i costi, sia relativamente alle spese di giacenza per materiali a scorta che come effetto dell'accorciamento della filiera di distribuzione.

4. E:

Viene qui di seguito rappresentata l'evoluzione e la ripartizione degli organici, in conseguenza del processo di societarizzazione:

- consistenza del personale della Società Ferrovie dello Stato – Società di servizi e trasporti per azioni al 31 dicembre 2000: pari a n° 45.006 unità;
- consistenza del personale RFI al 31.12.2001 pari a n° 38.501 unità.

Il saldo netto deriva da ingressi per 1.177 ed uscite per 7.682, comprensive dei decrementi (pari a 2.451) derivanti da scissione parziale alle Ferrovie dello Stato SpA.

Anche nell'esercizio in esame è proseguita l'opera di contenimento degli organici. Infatti, sulla base degli accordi con le parti sindacali intervenuti sia negli anni precedenti che nel 2001, si è dato esito alle domande di risoluzione incentivata del rapporto di lavoro presentate dal personale avente titolo.

Inoltre, nell'ambito della gestione delle risorse umane, si è dato ulteriore corso all'attuazione dei progetti di incremento della produttività del personale, anche attraverso il riequilibrio professionale per la gestione delle eccedenze verso strutture/processi/attività, risultati in carenza.



5. SVILUPPO DELLA DOMANDA E ANDAMENTO DEI MERCATI

A seguito dell'avvenuta cessione al 1° dicembre 2000 del ramo d'azienda trasporto a Trenitalia, il mercato di riferimento della Società è caratterizzato sostanzialmente:

- dai rapporti con lo Stato, per i contributi in conto esercizio, erogati principalmente per la copertura dei costi di manutenzione ordinaria dell'infrastruttura ferroviaria;
- dalla commercializzazione dei servizi del gestore dell'infrastruttura, con particolare riferimento al pedaggio ed al consumo dell'energia per l'utilizzo delle tracce da parte delle imprese commerciali;
- altre prestazioni infrastrutturali.

Si tratta quindi di un mercato atipico, regolato da un complesso sistema di normative comunitarie e nazionali, incentrato sul conseguimento, da parte delle imprese che vogliono accedere all'infrastruttura ferroviaria, della licenza e del certificato di sicurezza previsti.

Nel corso del 2001, oltre a Trenitalia ed a Metronapoli, sono stati attivati servizi da parte di Ferrovie Nord Milano e Rail Traction Company.

Le previsioni sono per l'allargamento del mercato ad altre quattro imprese per giugno 2002

6.1.

In data 21 febbraio 2001 è stata presentata la "Carta dei servizi" del Gruppo Ferrovie dello Stato.

L'adozione della "Carta dei servizi" è prevista dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 30.12.1998. Con tale strumento le aziende di servizio dichiarano i loro impegni verso la clientela, riguardanti tutti gli aspetti del servizio e tutti i segmenti dell'offerta. Gli impegni sono costituiti dal rispetto di un sistema di indicatori precisi e misurabili che sintetizza il livello di servizio reso dall'azienda. Le performance dell'azienda, misurate da tali indicatori, sono tenute periodicamente

sotto controllo da un impianto di monitoraggio interno, a cura delle singole aziende, ed esterno, a cura di istituti di ricerche di mercato.

La "Carta dei servizi 2001" della Società RFI è inserita nel contesto della "Carta dei servizi" del Gruppo Fs che, allo scopo di assicurare una visione completa degli aspetti di qualità, ha una configurazione modulare, congruente e funzionale al percorso di rinnovamento organizzativo costruito in questi anni.

La "Carta dei servizi 2001" della Società RFI definisce e descrive, con riferimento ai "Fattori della Qualità" individuati dalle fonti istituzionali, una serie di impegni specifici riguardanti, in particolare, le prestazioni che la Società stessa determina e gestisce nei confronti della clientela. Queste si configurano nel campo della regolazione della circolazione dei treni e nel campo dei servizi presenti nelle stazioni. Le stazioni costituiscono gli ambienti in cui è maggiormente percepita dalla clientela la qualità dei servizi erogati.

Gli impegni che la Società ha assunto verso la clientela sono individuati da una serie di "indicatori della qualità erogata" che definiscono gli obiettivi per quanto attiene:

- sicurezza del viaggio;
- sicurezza personale e patrimoniale in stazione;
- pulizia e condizioni igieniche (in stazione);
- confortevolezza del viaggio (permanenza in stazione);
- servizi aggiuntivi a terra;
- servizi per viaggiatori portatori di handicap (accessibilità in stazione);
- informazioni alla clientela.

La Società garantisce gli impegni relativi alle informazioni al pubblico anche per le 13 stazioni gestite dalla Società Grandi Stazioni.

Le indagini di "customer satisfaction" effettuate nel 2001 hanno sostanzialmente dato evidenza dell'efficacia delle azioni messe in atto per migliorare le performance della Società nei riguardi della clientela delle stazioni.

In particolare le interviste effettuate alla clientela del segmento di trasporto di media/lunga percorrenza hanno evidenziato un miglioramento della percentuale di

gradimento sulla "permanenza in stazione" dal 78,2% - dato 2000 - all'81,1% - dato 2001; miglioramento analogo si riscontra tra la clientela del trasporto regionale, la cui percentuale di gradimento sulla "permanenza nella stazione di partenza" passa dal 76,7% - dato 2000 - al 79,2% - dato 2001.

La Società ha elaborato, in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario, un Piano di intervento riferito all'arco temporale 2001-2003.

Tale Piano – articolato in azioni da sviluppare in materia di nuove tecnologie, nuove politiche per il fattore umano e per la sua formazione – ha l'obiettivo di ridurre sia il numero degli incidenti "tipici" dell'esercizio ferroviario, che le conseguenze che gli stessi provocano in termini di danni alle persone.

In coerenza con questo obiettivo, con Ordini di Servizio n. 423, 424, 425 e 426 del 7.5.2001, in materia di sicurezza sono state ridisegnate anche le missioni delle strutture organizzative interne della Società.

Nel 2001, il numero degli incidenti "tipici", quelli cioè direttamente connessi alla circolazione dei treni (deragliamenti, collisioni, incendi, investimenti ai passaggi a livello), evidenzia - rispetto all'esercizio precedente - un ulteriore miglioramento delle performance riferite alla sicurezza dell'esercizio ferroviario. Si è passati dai 95 incidenti del 2000 (100 nel 1999) ai 91 del 2001.

Inoltre, come ulteriore conferma che il sistema ferroviario resta comunque il mezzo più sicuro tra le diverse modalità di trasporto, gli incidenti registrati nel quinquennio precedente mostrano un trend decisamente in discesa, passando dai 146 del 1997, ai 107 del 1998, ai 100 del 1999, ai 95 del 2000 ed ai 91 del 2001.

8. PUNTUALITÀ

Gli obiettivi di puntualità - che caratterizzano l'intero comparto del trasporto ferroviario, e quindi rivestono significatività anche per il gestore dell'infrastruttura - sono indicati nella "Carta dei Servizi 2001 del Gruppo Ferrovie dello Stato", nella sezione "Il sistema di trasporto/mobilità ferroviaria".

I risultati di puntualità raggiunti a livello complessivo sono stati soddisfacenti, in particolare:

- La percentuale di arrivo entro 15' per il settore passeggeri a media e lunga percorrenza effettivamente riscontrata per il 2001 ha rispettato pienamente l'obiettivo indicato (88%).
- La percentuale di arrivo entro 5' per il settore passeggeri trasporto regionale effettivamente riscontrata per il 2001 è stata migliore rispetto all'obiettivo fissato (89% contro 85%).



17

9. IL CONTO ECONOMICO RICLASSIFICATO

<i>Migliaia di euro</i>	2001	2000
Ricavi delle vendite e delle prestazioni	1.028.625	3.082.424
Variazioni dei lavori in corso su ordinazione	0	-30.539
Capitalizzazioni	432.020	418.339
Ricavi da Stato ed altri Enti	1.501.983	1.479.246
Totale ricavi	2.962.628	4.949.469
Acquisti di beni e servizi	1.117.440	1.767.248
Variazioni minuziose inutile prime	43.596	303.982
Costo del Lavoro	1.661.449	2.970.386
Altri costi di gestione	25.087	36.580
Totale costi	2.847.572	5.078.196
Margine operativo lordo	115.056	-(128.727)
Ammortamenti e svalutazioni cespiti	-(1.088.072)	-(1.402.948)
Svalutazione dell'attivo circolante	0	-(21.562)
Accantonamenti fondi rischi ed oneri	-(89.383)	-(170.208)
Utilizzo fondi rischi ed oneri	1.036.039	998.530
Saldo proventi/oneri diversi	10.758	51.035
Risultato operativo	-15.602	-673.880
Saldo gestione finanziaria	7.920	83.825
Retifiche di valore di attività finanziarie	0	(248.781)
Componenti straordinarie nette	90.512	145.694
Risultato ante imposte	82.830	-693.142
Imposte sul reddito	-(85.000)	(104.841)
Risultato netto	-2.170	-(797.982)

A seguito delle operazioni straordinarie effettuate nel corso degli esercizi 2000 e 2001, il paragone con l'esercizio precedente non presenta in gran parte delle voci sopra riportate possibilità di significativi riscontri.

Tuttavia, per un'analisi comparativa delle principali voci economiche, si rinvia ai commenti esposti nell'ambito della Nota integrativa.

10. LO STATO PATRIMONIALE RICLASSIFICATO

(valori in migliaia di euro)

	2001	2000
Attività	44.277.519	46.852.965
Passività	24.739.562	27.047.062
Patrimonio netto	19.537.957	19.805.903
Totale	44.277.519	46.852.965
Attività correnti	4.494.641	5.487.734
Disponibilità (1)	1.014.424	466.729
Crediti commerciali	1.272.406	1.231.391
Crediti finanziari (2)	-	-
Altri crediti	1.953.480	3.490.456
Rimanenze di lavori in corso su ordinazione al netto degli acconti fatturati ai committenti	254.206	298.032
Altre rimanenze	125	1.126
Attività a medio/lungo termine	39.782.878	41.365.231
Immobilizzazioni immateriali	539.064	315.166
Immobilizzazioni materiali	34.920.751	34.619.016
Partecipazioni	216.627	1.379.418
Crediti finanziari	4.089.745	5.024.055
Altri crediti	16.691	27.576
Passività correnti	4.072.229	4.886.503
Debiti commerciali	1.347.662	2.074.525
Debiti finanziari	22.185	170.688
Acconti su lavori in corso su ordinazione (3)	94.266	52.633
Anticipi da committenti per lavori ancora da iniziare	964.291	1.097.439
Altri debiti	1.167.666	1.271.133
Fondi rischi ed oneri	476.158	220.085
Passività a medio/lungo termine	20.667.333	22.160.559
Debiti finanziari	61.542	83.896
Altri debiti	142.303	146.056
Fondi rischi ed oneri (4)	19.277.049	20.519.485
TFR	1.186.439	1.411.122
Patrimonio netto	19.537.957	19.805.903
Capitale sociale	20.338.110	18.900.186
Riserve	-	3.176.210
Utili (perdite) portati a nuovo	797.983	1.472.510
Risultato dell'esercizio	2.170	797.983



19

A seguito delle operazioni straordinarie effettuate nel corso degli esercizi 2000 e 2001, il paragone con l'esercizio precedente non presenta in gran parte delle voci sopra riportate possibilità di significativi riscontri.

Tuttavia, per un'analisi comparativa delle principali voci patrimoniali, si rinvia ai commenti esposti nell'ambito della Nota integrativa.

III. C/ C - INTERSOCIETARIO

La gestione finanziaria di RFI, come per altre Società del Gruppo e come avviene nei più grandi Gruppi, viene eseguita dalla Direzione Finanza della Capogruppo tramite lo strumento dei c/c intersocietari.

Complessivamente il saldo netto della gestione finanziaria è positiva per 7,920 milioni di euro. I proventi finanziari ammontano a 38,147 milioni di euro dovuti prevalentemente ad un saldo positivo del c/c intersocietario.

Gli interessi passivi maturati nel 2001 ammontano a 30,227 milioni di euro e sono relativi:

- ad un indebitamento a carico di RFI per soli interessi ed a carico dello Stato in linea capitale;
- a prestiti contratti con la Cassa Depositi e Prestiti a copertura del disavanzo, per i quali non è avvenuta la retrocessione del debito allo Stato.

In data 21 giugno 2001 Ferrovie dello Stato - Società di servizi e trasporti per azioni cambia denominazione sociale in Rete Ferroviaria Italiana Società per azioni che rimane azionista di TAV Spa. Gli obblighi dell'articolo 25.2 della Convenzione attuativa della Concessione stipulata il 24 settembre 1991, che prevede che la suddetta Società assuma l'onere degli interessi intercalari relativi ai capitali di debito acquisiti dalla TAV S.p.a. sul mercato, sono conseguentemente trasferiti a RFI.

Inoltre Rete Ferroviaria Italiana Società per azioni opera come garante nell'interesse di TAV S.p.a. - attraverso lo strumento dell'accollo - garanzia autorizzata dal



29

Ministero dell'Economia e delle Finanze ai sensi della Legge 78/94 come modificata dal Decreto Legislativo 24 maggio 2001, n. 299.

Per quanto riguarda poi la gestione del debito, si ribadisce che la legge 23 dicembre 1996 n.662 (Finanziaria 1997), aveva sancito l'assunzione da parte dello Stato di tutto il debito della "Ferrovie dello Stato - Società di trasporti e servizi per azioni" con garanzia e oneri a carico dello Stato in essere al 31 dicembre 1996.

In data 21 marzo 1997 il Ministero del Tesoro aveva provveduto ad emanare il decreto che stabilisce, in attuazione dell'art.2 comma 12 della citata legge, le modalità per l'ammortamento del debito e per l'accensione dei mutui da contrarre in futuro.

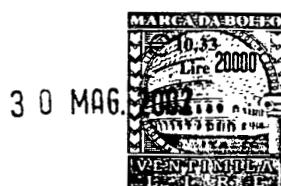
La gestione del debito in questione è stata affidata alla "Ferrovie dello Stato - Società di trasporti e servizi per azioni" mediante apposito mandato gratuito a gestire il debito stesso in nome, nell'interesse e per conto del Ministero del Tesoro, stipulato tra la suddetta Società e le competenti strutture del Ministero del Tesoro. Tale mandato, scaduto il 31 dicembre 2000, è stato prorogato al 31 dicembre 2001 con nota n.028731 del 19 dicembre 2000 del Ministero del Tesoro.

Il debito al 31 dicembre 2001 si riferisce alla quota residua dei prestiti a carico di Rete Ferroviaria Italiana Società per Azioni, per 83,7 milioni di euro, mentre il debito residuo per prestiti assunti dallo Stato ai sensi della menzionata Legge 662/96 a seguito dell'operazione di scissione parziale è stato trasferito alla Capogruppo Ferrovie dello Stato S.p.A..

12. I PROGETTI DI INVESTIMENTO AVVOLTI NELL'ESPERIENZA

Anche nell'anno 2001 si è dato corso a numerosi progetti di investimento, sia per quanto riguarda l'avvio di nuovi Progetti, sia per quanto concerne il rifinanziamento di progetti già avviati; ciò si è tradotto in assegnazioni di fondi ai progetti per complessivi 2.568,29 milioni di euro.

In particolare sono stati avviati 9 nuovi progetti di sviluppo rendendo operativi complessivi 27,32 milioni di euro di progettazioni; sono stati rifinanziati 31 progetti di sviluppo in corso per complessivi 925 milioni di euro, di cui 52,73 milioni di euro




21

per il completamento delle progettazioni e 872,26 milioni di euro per avvio o prosecuzione di attività realizzative di cui sia stata completata la progettazione.

Sono stati inoltre resi operativi 1.615,97 milioni di euro per le attività di mantenimento in efficienza della infrastruttura e per interventi diffusi sul territorio, anche tecnologici.

Per quanto riguarda le opere consegnate all'esercizio ferroviario, si riportano di seguito le principali attivazioni avvenute nel 2001:

- il raddoppio di 76 Km. di linea, delle tratte: Carini-Pinaireto, Targia-Siracusa, Verona Cà di David-Isola della Scala, Russi-Ravenna, Lambrate-Pioltello (quadruplicamento) e Ortona-Casalbordino (raddoppio a singolo binario in variante);
- 21 Km. di nuove linee: Rocca d'Evandro-Venafro (a s.b.) e Piraineto-Punta Raisi (a doppio binario);
- sono stati attivati 33 Km. di varianti di linea a doppio binario: Ospedaletti-S. Lorenzo (a doppio binario) e S. Marco Roggiano_Mongrassano (a singolo binario);
- il nuovo ponte sul Po, tra Occhiobello e Pontelagoscuro propedeutico al raddoppio della tratta;
- il sistema CTC/DCO sulle tratte: Carini-Punta Raisi e Campello-Terni, Ascoli Piceno-Porto d'Ascoli per complessivi 77 Km;
- il blocco automatico a correnti codificate tra Verona P.N. e Verona Cà di David, per complessivi 8 Km;
- il blocco automatico banalizzato su 57 Km di raddoppi e varianti: Ospedaletti-S. Lorenzo, Targia-Siracusa, Verona Cà di David-Isola della Scala, Lambrate-Pioltello e Occhiobello-Pontelagoscuro;
- 101 Km di blocco conta-assi di cui 21 sulle nuove linee, 55 sui raddoppi/varianti ed i rimanenti sulla tratta Bitetto-Acquaviva;
- 296 Km di elettrificazioni di cui 109 su raddoppi/varianti, 24 sulle nuove linee e il rimanente sulle tratte: Venafro-B° Venafro, Notarbartolo-Tommaso, Natale-Carini, Sibari-Montalto, Vigmale-Domodossola e Capriati-Vairano;



22