

ALLEGATO 5

CONCESSIONE F.S. - TAV

Delibera n. AS/971

Esercizio 1991

ENTE FERROVIE DELLO STATO

L'Amministratore Straordinario

- Vista la legge 17 maggio 1985, n.210 ed in particolare, l'articolo 2 lettera h) come modificato dalla legge 25 marzo 1991, n.98 di conversione del decreto legge 24 gennaio 1991, n.25;
- Vista la legge 24 giugno 1929, n.1137;
- Vista la legge 15 dicembre 1990, n.385;
- Visto il decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1990;
- Visto il Piano di Ristrutturazione per il Risana-mento e lo Sviluppo dell'Ente Ferrovie dello Sta-to, approvato con decreto interministeriale 30 a-prile 1990, n. 48/T, recante - tra l'altro - in-terventi finalizzati alla realizzazione del Si-stema Alta Velocità;
- Visto il Contratto di Programma tra il Ministro dei Trasporti e l'Ente Ferrovie dello Stato sot-toscritto in data 23 gennaio 1991, che prevede in particolare:
 - all'art. 3.4.1, l'impegno dell'Ente Ferrovie dello Stato, nel rispetto dei suoi obblighi di efficienza ed economicità, a realizzare gli in-vestimenti ivi indicati e necessari per rag-giungere, ai fini che interessano, l'obiettivo strategico di dotare il Paese di una rete di collegamenti ad Alta Velocità, in generale su nuove linee da costruire a cura dell'Ente mede-simo, in esse comprese, in via prioritaria, la Milano - Napoli e la Torino - Venezia e, ove ricorrano le condizioni, la Genova-Milano;
 - all'art 3.4.5, che "il finanziamento degli in-vestimenti relativi alla realizzazione delle linee ad Alta Velocità, ove il quadro normativo e societario renda attuabile tale modalità, sa-rà coperto con ricorso al capitale privato per una parte rilevante dello stesso, circa il 60%



del costo complessivo, restando a carico dello Stato la sola differenza (circa il 40%) nonché l'onere per interessi durante la costruzione e l'avviamento".

- Vista la propria delibera n. AS/786 del 19 marzo 1991 e le delibere ad essa connesse nn. AS/787, 788 e 789 tutte in data 19 marzo 1991, modificate ed integrate con delibera n. AS/847 in data 16 maggio 1991, e relativi decreti interministeriali autorizzativi nn. 71/T, 72/T e 73/T tutti in data 16 maggio 1991, con le quali sono state definite le linee programmatiche per la realizzazione degli impegni di cui al punto precedente ed è stato elaborato un progetto articolato per singoli settori di attività da attuarsi attraverso strutture organizzative che comportino una minore necessità di ricorso alla finanza pubblica, prevedendo in particolare:

a) di attribuire ad una partecipata dell'Ente F.S., individuata nella società "Treno Alta Velocità - T.A.V. - S.p.A.", la responsabilità finanziaria e patrimoniale della realizzazione del progetto, affidandole in concessione la progettazione esecutiva, la costruzione e lo sfruttamento economico di linee e infrastrutture per il Sistema Alta Velocità secondo criteri, termini e modalità da definirsi nella convenzione attuativa del provvedimento di concessione;

b) di impostare con il comparto dei costruttori, tramite la predetta società T.A.V. S.p.A., rapporti che assicurino efficienza di livello adeguato alle opere da realizzare e che ne prevedano la completa responsabilizzazione sugli elementi costo, tempi di consegna e qualità, attraverso formule del tipo "chiavi in mano", e per comparti omogenei, e con l'adozione di strumenti incentivanti;

c) di riservare all'Ente F.S. la facoltà di affidare il presidio della area tecnologica, ingegneristica e sistemica, nonché il controllo della fase esecutiva di realizzazione del progetto ad una propria controllata, individuata nella società "ITALFERR - SIS.T.A.V. S.p.A.", con obbligo

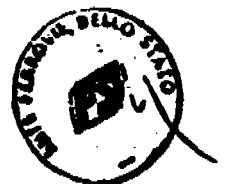


per la concessionaria di stipulare con detta società, secondo i criteri e le modalità definiti nella convenzione attuativa del provvedimento di concessione, idonei accordi per la definizione dei reciproci obblighi e dei relativi aspetti economici, da regolarsi secondo condizioni di mercato privato;

d) di riservare in via esclusiva all'Ente F.S. l'esercizio tecnico delle linee realizzate dalla Concessionaria verso il pagamento di un corrispettivo tale da consentire il recupero e la remunerazione del capitale investito dalla Concessionaria stessa, con regole da definirsi nella Convenzione attuativa del provvedimento di concessione sulla base delle quali dovrà essere stipulato apposito strumento contrattuale;

e) di affidare ad una controllata dell'Ente F.S., individuata nella società "Treno Alta Velocità Commerciale - T.A.V.CO - S.p.A.", la commercializzazione dei servizi Alta Velocità sulle linee realizzate dalla Concessionaria;

- Considerato che, allo scopo di soddisfare le riferite esigenze per l'impostazione dei rapporti con il comparto dei costruttori, l'Ente F.S. ha ritenuto di dover ricorrere alla figura del "General Contractor", inteso come soggetto che assuma in proprio la piena e assoluta responsabilità della completa realizzazione delle opere affidategli, sia curandone direttamente la fase esecutiva sia appaltandola in tutto o in parte a terzi;
- Visto il parere n. 570/91 in data 19 giugno 1991, con il quale il Consiglio di Stato, cui l'Ente Ferrovie dello Stato si è rivolto per verificare la correttezza giuridica delle soluzioni ipotizzate, ha ritenuto, tra l'altro, che:
 - il rapporto intercorrente tra l'Ente delle Ferrovie dello Stato e la S.p.A. T.A.V, così come ipotizzato, vada ricondotto nell'ambito dell'istituto della concessione di costruzione e gestione;
 - i rapporti tra la S.p.A. TAV e i general contractors intercorreranno tra soggetti privati e saranno oggetto di contratti di prestazioni e



- servizi conclusi con le regole del diritto privato;
- Considerato che l'Ente Ferrovie dello Stato ha ottenuto:
 - la disponibilità della F.I.A.T S.p.A. ad assumere il ruolo di general contractor esclusivamente quale stazione appaltante, fermo restando l'obbligo da parte della medesima di garantire in proprio la realizzazione delle opere ai prezzi ed entro i termini prefissati;
 - la disponibilità di E.N.I ed I.R.I. (previa delibera dei rispettivi organi di gestione) ad assumere ab externo la garanzia di realizzazione delle opere, ai prezzi ed entro i termini prefissati, da parte di soggetti complessi che provvedano direttamente alla esecuzione delle prestazioni e servizi loro affidati dalla concessionaria, e nei quali assumano posizione di rilievo società proprie partecipate;
 - Considerato che l'Ente F.S. intende trasferire alla società concessionaria le disponibilità che sono e che saranno assicurate dallo Stato in attuazione dell'impegno assunto con il riferito articolo 3.4.5 del Contratto di Programma, ed in particolare garantire:
 - il 40% delle risorse finanziarie necessarie per la realizzazione delle opere oggetto di concessione, da corrispondersi sia attraverso l'assunzione di quote di capitale di rischio della Concessionaria medesima, sia attraverso l'erogazione di contributi diretti;
 - per il solo periodo di costruzione ed avviamento e per la durata che sarà determinata negli atti integrativi alla convenzione attuativa, la copertura degli oneri finanziari connessi ai capitali di credito che saranno ottenuti dalla stessa Concessionaria per il finanziamento della quota di costo a suo carico, pari al rimanente 60% del costo globale;
 - Tenuto conto che il costo delle opere da realizzare, sulla base delle stime allo stato disponibili, è stato valutato, a valori correnti e ipotizzando un'inflazione del 5% annuo, in circa lire 30.000 miliardi, per cui il contributo del 40% è stimabile in lire 12.000 miliardi, cui vanno aggiunti gli interessi sulla quota residua, scom-



putata della quota dei capitali di rischio, per il tempo di costruzione e di avviamento della rete;

- Considerato che qualora il costo reale delle opere da realizzare risulti inferiore alle previsioni o il mercato determini un successo dell'iniziativa superiore alle attese ovvero si realizzino condizioni tali da consentire ulteriori margini di ammortamento del capitale investito (oltre il 60% di parte privata), dovrà intervenire un meccanismo di ammortamento della quota di capitale pubblico erogata in qualità di contributo dall'Ente F.S. alla concessionaria ed eventualmente di rimborso degli oneri finanziari sovvenzionati nel periodo di costruzione ed avviamento;
- Ritenuta l'inderogabile necessità funzionale, organizzativa ed economica di affidare alla medesima società concessionaria la realizzazione delle opere di adeguamento della rete e degli impianti ferroviari esistenti, per renderli utilizzabili dalle nuove linee ad Alta Velocità, nella misura che si renderà necessaria una volta definita la fase progettuale;
- Considerato che gli interventi di cui al precedente alinea, dovendo essere effettuati su beni che sono e che resteranno di proprietà dell'Ente F.S., debbono essere realizzati mediante concessione di sola progettazione e costruzione, con onere finanziario a totale carico dell'Ente concedente;
- Considerato che tali beni verranno destinati ad uso promiscuo, con obbligo per la società "Treno Alta Velocità - T.A.V. - S.p.A." di corrispondere all'Ente F.S. un corrispettivo per l'uso tenuto anche conto dei vantaggi derivanti alla Società stessa dalla realizzazione degli interventi di cui ai due precedenti alinea;
- Vista la relazione n. SL1.90/91 del 2.8.1991 della Funzione Centrale Segreteria Generale e Affari Legali, presentata dal Direttore Generale in pari data;
- Vista la Direttiva n.22 del 14 giugno 1991 dell'On. Ministro dei Trasporti,



D E L I B E R A

Articolo 1

E' affidata alla società "Treno Alta Velocità - T.A.V. - S.p.A.", la concessione per la progettazione esecutiva, la costruzione e lo sfruttamento economico delle seguenti opere facenti parte del Sistema Alta Velocità:

- a) linea Milano - Napoli ed in particolare le tratte, comprensive delle relative interconnessioni, Milano-Bologna, Bologna-Firenze e Roma - Napoli;
- b) linea Torino - Venezia, ed in particolare le tratte, comprensive delle relative interconnessioni, Torino - Milano, Milano - Verona e Verona - Venezia.

I rapporti fra l'Ente F.S. e la società "Treno Alta Velocità - T.A.V. - S.p.A." formeranno oggetto di apposita convenzione attuativa che verrà successivamente stipulata, nella quale, tra l'altro, verrà sanzionato che, al termine della scadenza della convenzione medesima le opere e le infrastrutture di cui sopra realizzate dalla predetta società, passeranno nella libera e definitiva disponibilità dell'Ente, senza alcuna ulteriore pretesa da parte della società medesima.

Articolo 2

Il costo delle opere di cui al precedente art. 1 è valutato in presunte £ 30.000 miliardi (lire trentamiliardi) sulla base delle stime allo stato disponibili.

Saranno a carico dell'Ente concedente sia il 40% (quaranta per cento) del costo definitivo dell'opera, da corrispondersi attraverso l'assunzione di quote di capitale di rischio della società concessionaria e attraverso l'erogazione di contributi diretti, sia, per il solo periodo di costruzione ed avviamento e per la durata che sarà determinata negli atti integrativi alla convenzione attuativa, la copertura degli oneri finanziari connessi ai capitali di credito che saranno reperiti sul mercato dalla concessionaria in aggiunta alla parte di costo finanziata con capitale proprio.



Articolo 3

E', altresì, affidata alla società "Treno Alta Velocità - T.A.V. - S.p.A.", la concessione per la progettazione esecutiva e la costruzione dei seguenti ulteriori interventi su oeni e linee di proprietà dell'Ente F.S. facenti parte del Sistema Alta Velocità:

- a) adeguamento dei nodi, per quanto concerne il Sistema Alta Velocità, per renderli utilizzabili dal Sistema stesso;
- b) adeguamento della tratta Firenze - Roma.

La disciplina dell'attuazione dei suddetti interventi formerà oggetto di apposito Atto Integrativo alla convenzione attuativa di cui all'ultimo comma del precedente art. 1.

Articolo 4

L'esercizio e l'utilizzo delle infrastrutture realizzate dalla società concessionaria è riservato, in via esclusiva, alla gestione unitaria dell'Ente Ferrovie dello Stato.

Articolo 5

Il Direttore Generale è incaricato di dare esecuzione alla presente delibera ed a quelle ad essa collegate.

Roma, - 7 AGO. 1991

L'AMMINISTRATORE STRAORDINARIO

Antonio P. Mecci



E COPIA CONFORME ALL'ORIGINALE
COMPOSTA DI 12 PAGINE

DIRETTORE GENERALE
(Sic Dr. Giuseppe)