

APPENDICE 3

IL FINANZIAMENTO DELLA RETE ALTA VELOCITA' – TORINO-MILANO-NAPOLI

Lo schema di finanziamento attuale: il Finanziamento tramite ISPA

La Legge Finanziaria per il 2003 ha introdotto un meccanismo di finanziamento delle opere necessarie a completare il sistema di trasporto ferroviario ad alta velocità/alta capacità (AV/AC) da parte del gestore della infrastruttura ferroviaria (TAV/RFI), basato su prestiti concessi allo stesso gestore da parte di Infrastrutture S.p.A. (ISPA, poi fusa per incorporazione nella Cassa Depositi e Prestiti a far data dal 1° gennaio 2006), che si finanzia sul mercato dei capitali, principalmente, con emissioni obbligazionarie.

Il rimborso di detti prestiti erogati da ISPA ad RFI/TAV, avrebbe dovuto essere assicurato:

- *dai flussi di cassa generati nel periodo di sfruttamento economico dell'opera (ossia dai corrispettivi pagati dai gestori dei servizi di trasporto al gestore della infrastruttura);*
- *dai trasferimenti dello Stato ad RFI/TAV per la parte del servizio del debito non coperta con i flussi di cui al punto precedente²⁹.*

La decisione di Eurostat del 2005

Nel maggio 2005 EUROSTAT ha riclassificato le passività di ISPA nel Debito dello Stato, pur qualificando l'operazione come "attività finanziaria", nella forma di un prestito del Governo a RFI/TAV senza quindi alcun effetto sull'indebitamento netto, ad eccezione degli importi effettivamente versati anno per anno dallo Stato al Gruppo FS per il pagamento degli interessi e/o il rimborso del capitale. La decisione è stata in sintesi così motivata:

- *nel finanziamento del Sistema AV/AC, ISPA non assume alcun rischio;*
- *essendo i ricavi derivanti dalla gestione del progetto AV/AC insufficienti al servizio del debito e risultando quindi l'intervento integrativo dello Stato certo, sostanziale ed indispensabile, il "vero" debitore è da individuarsi nello Stato.*

Decisione dello Stato di procedere all'accollo del debito ex-ISPA

Nel corso delle ultime settimane, all'interno di un disegno complessivo orientato a garantire le risorse finanziarie necessarie al completamento dell'opera, il Governo ha valutato l'opportunità di procedere, entro l'anno corrente, all'accollo del debito ex-ISPA. Ciò avrebbe il beneficio di rendere più coerente la rappresentazione contabile di tale debito che attualmente, pur essendo stato riclassificato a tutti gli effetti quale "debito pubblico", è, formalmente, in capo ad un soggetto – RFI/TAV – al di fuori del perimetro della Pubblica Amministrazione.

Questa operazione comporterà un peggioramento dell'indebitamento netto della pubblica amministrazione per il 2006 di circa 13 miliardi.

Queste operazioni, chiudendo una fase in cui differenti sistemi di finanziamento si sono stratificati dalla partenza del progetto nel 1991 ad oggi, consentiranno una

²⁹ La norma prevedeva che "al fine di preservare l'equilibrio economico e finanziario di Infrastrutture Spa è a carico dello Stato l'integrazione dell'onere per il servizio della parte 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". La stessa norma prevede che "i crediti e i proventi derivanti dall'utilizzo del "Sistema alta velocità/alta capacità" sono destinati prioritariamente al rimborso dei finanziamenti concessi da Infrastrutture Spa; su di essi non sono ammesse azioni da parte di creditori diversi da Infrastrutture Spa fino all'estinzione del relativo debito".

ristrutturazione del sistema di finanziamento della rete AV/AC volta a dare certezza alla disponibilità dei fondi necessari al completamento dell'opera.

Infatti grazie all'operazione di accollo, e previo l'assenso dell'assemblea degli obbligazionisti (dei titoli emessi da ISPA), si renderanno disponibili i corrispettivi (pedaggi) che i gestori dei servizi di trasporto ferroviario pagheranno al gestore della rete ferroviaria AV/AC, attualmente destinati prioritariamente al soddisfacimento del debito ex-ISPA.

In sintesi il fabbisogno finanziario del progetto Torino-Milano-Napoli viene stimato in circa 33,2 miliardi.