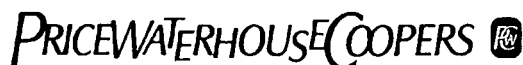


RELAZIONE DELLA SOCIETÀ DI REVISIONE

PAGINA BIANCA



PricewaterhouseCoopers SpA

RELAZIONE DELLA SOCIETA' DI REVISIONE

All'Azionista della
Rete Ferroviaria Italiana SpA

- 1 Abbiamo svolto la revisione contabile del bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana SpA chiuso al 31 dicembre 2003. La responsabilità della redazione del bilancio compete agli Amministratori della Rete Ferroviaria Italiana SpA. E' nostra la responsabilità del giudizio professionale espresso sul bilancio e basato sulla revisione contabile.
- 2 Il nostro esame è stato condotto secondo i principi e i criteri per la revisione contabile raccomandati dalla CONSOB. In conformità ai predetti principi e criteri, la revisione è stata pianificata e svolta al fine di acquisire ogni elemento necessario per accertare se il bilancio d'esercizio sia viziato da errori significativi e se risulti, nel suo complesso, attendibile. Il procedimento di revisione comprende l'esame, sulla base di verifiche a campione, degli elementi probativi a supporto dei saldi e delle informazioni contenuti nel bilancio, nonché la valutazione dell'adeguatezza e della correttezza dei criteri contabili utilizzati e della ragionevolezza delle stime effettuate dagli Amministratori. Riteniamo che il lavoro svolto fornisca una ragionevole base per l'espressione del nostro giudizio professionale.

Per il giudizio relativo al bilancio dell'esercizio precedente, i cui dati sono presentati ai fini comparativi secondo quanto richiesto dalla legge, si fa riferimento alla relazione da noi emessa in data 22 aprile 2003.
- 3 A nostro giudizio, il bilancio d'esercizio della Rete Ferroviaria Italiana SpA al 31 dicembre 2003 è conforme alle norme che ne disciplinano i criteri di redazione; esso pertanto è redatto con chiarezza e rappresenta in modo veritiero e corretto la situazione patrimoniale e finanziaria e il risultato economico della Società.
- 4 Esponiamo i seguenti richiami di informativa:
 - 4.1 Come indicato dagli Amministratori nella nota integrativa, il bilancio al 31 dicembre 2003 riflette gli effetti discendenti dalla perizia di valutazione ex articolo 2343 effettuata nel 2002 nell'ambito del conferimento di Rete Ferroviaria Italiana SpA dal Ministero dell'Economia e delle Finanze a Ferrovie dello Stato SpA; in particolare, tra l'altro, nel passivo al 31 dicembre 2003 sono iscritti: i) il fondo di ristrutturazione ex lege 448/98 (comprensivo della relativa integrazione effettuata in sede peritale) per 25,2 miliardi di Euro (28,1 miliardi di Euro al 31 dicembre 2002), il cui utilizzo a fronte degli ammortamenti è destinato a consentire, nell'ottica di quanto previsto dal Dlgs 188 dell'8 luglio 2003, che i conti del gestore dell'infrastruttura ferroviaria presentino un tendenziale equilibrio tra i ricavi

Sede legale: Milano 20124 Via Vittor Pisani 20 Tel. 0267831 Fax 0266981433 Cap. Soc. 3.754.400,00 Euro i.v., C.F. e P. IVA e Reg. Imp. Milano 12979880155 iscritta all'Albo Consob - Altri uffici: Ancona 60123 Via Corridoni 2 Tel. 07136881 - Bari 70125 Viale della Repubblica 110 Tel. 0805429863 - Bologna 40122 Via delle Lame 111 Tel. 051526611 - Brescia 25124 Via Cefalonia 70 Tel. 0302219811 - Firenze 50129 Viale Milton 65 Tel. 0554627100 - Genova 16121 Piazza Dante 7 Tel. 01029041 - Milano 20122 Corso Europa 2 Tel. 0277851 - Napoli 80121 Piazza dei Martiri 30 Tel. 0817644441 - Padova 35137 Largo Europa 16 Tel. 0498762677 - Palermo 90141 Via Marchese Ugo 60 Tel. 091349737 - Parma 43100 V.le Tanara 20/A Tel. 0521242848 - Roma 00154 Largo Fochetti 29 Tel. 06570251 - Torino 10129 Corso Montevecchio 37 Tel. 011556771 - Trento 38100 Via Manzoni 16 Tel. 0461237004 - Treviso 31100 Piazza Crispi 8 Tel. 0422542726 - Trieste 34125 Via Cesare Battisti 18 Tel. 0403480781 - Udine 33100 Via Marononi 12 Tel. 043225789 - Verona 37122 Corso Porta Nuova 125 Tel. 0458002561



tipici ed i costi relativi alla gestione dell'infrastruttura, al netto appunto degli ammortamenti; ii) il fondo oneri manutenzione ordinaria ed interessi intercalari per 4,2 miliardi di Euro (5,2 miliardi di Euro al 31 dicembre 2002) destinato, nell'attuale contesto regolamentare di riferimento, a fronteggiare oneri sia manutentivi che connessi all'avvio del sistema dell'Alta Velocità/Alta Capacità non altrimenti ristorati da contributi in conto esercizio.

Gli Amministratori hanno indicato: i) di aver utilizzato nel 2003 il fondo oneri manutenzione ordinaria ed interessi intercalari per circa 1 miliardo di Euro (0,3 miliardi di Euro al 31 dicembre 2002) ed il fondo di ristrutturazione, come consentito dal Dlgs 188/2003, per ammortamenti pari a 1,9 miliardi di Euro (1,8 miliardi di Euro al 31 dicembre 2002) e ii) che la consistenza di quest'ultimo fondo al 31 dicembre 2003 (25,2 miliardi di Euro), tenuto conto del valore complessivo dell'infrastruttura a pari data (50,7 miliardi di Euro) e dei piani di investimento, consente di neutralizzare il costo prospettico degli ammortamenti in un'ottica di periodo medio - lungo.

- 4.2 Come indicato nella relazione sulla gestione, alcuni degli attuali e precedenti rappresentanti della Società e di una sua controllata risultano coinvolti in procedimenti giudiziari attualmente in corso. Nella relazione stessa si evidenzia che, con riferimento a tali procedimenti, allo stato non sono emersi elementi che possano far ritenere che la Società sia esposta a passività o perdite, né comunque elementi che possano apprezzabilmente interessare la situazione patrimoniale, economica e finanziaria della Società.
- 4.3 Come indicato nella nota integrativa, la Società si è avvalsa della facoltà prevista dalla legge di non predisporre il bilancio consolidato, pur in presenza di significative partecipazioni di controllo, in quanto controllata dalla Ferrovie dello Stato SpA che è tenuta alla redazione del bilancio consolidato. Copia del bilancio consolidato della controllante, della relazione sulla gestione e dell'organo di controllo saranno resi pubblici ai sensi di legge. Nella nota integrativa, nel capitolo "Immobilizzazioni finanziarie: Partecipazioni", è stato indicato che dall'applicazione del metodo del patrimonio netto, nella valutazione delle partecipazioni, non sarebbero derivati significativi effetti sul bilancio d'esercizio.

Roma, 13 aprile 2004

PricewaterhouseCoopers SpA

Luciano Festi
(Revisore contabile)



**BILANCIO DI ESERCIZIO
CHIUSO AL 31 DICEMBRE 2004**

PAGINA BIANCA

INDICE

Organi sociali e Società di revisione

Lettera del presidente

Informazioni di carattere generale

Missione ed attività della società

Principali eventi dell'anno

Risorse umane

Politica ambientale

Rapporto con i clienti

Relazione sulla gestione

Quadro macroeconomico

Andamento dei mercati di riferimento

Andamento economico e situazione patrimoniale – finanziaria

Investimenti

Attività di ricerca e sviluppo

Rapporti con parti correlate

Andamento economico delle società controllate

Azioni proprie

Altre informazioni:

Contenziosi, indagini e procedimenti giudiziari in corso

Decreto legislativo 231/2001

Decreto legislativo 196/2003

Informativa relativa all'articolo 2497 ter

Fatti di rilievo intervenuti dopo la chiusura dell'esercizio

Evoluzione prevedibile della gestione

Proposta del Consiglio di Amministrazione

Prospetti contabili

Stato patrimoniale attivo

Stato patrimoniale passivo

Conti d'ordine

Conto economico

Nota integrativa

SEZIONE 1: Contenuto e forma del bilancio

SEZIONE 2: Criteri di redazione del bilancio e criteri di valutazione

SEZIONE 3: Analisi delle voci di bilancio e delle relative variazioni

Stato patrimoniale attivo

Stato patrimoniale passivo

Conti d'ordine

Conto economico

SEZIONE 4: Altre informazioni

ALLEGATO – Rendiconto finanziario

ORGANI SOCIALI E SOCIETÀ DI REVISIONE**Consiglio di Amministrazione dal 17.4.2002 al 30.06.2004**

Presidente	BERNINI Giorgio
Amministratore Delegato	MORETTI Mauro
Consiglieri	LO BOSCO Dario
	SOPRANO Vincenzo
	SPAZZADESCHI Gabriele

Consiglio di Amministrazione dal 30.06.2004 al 30.11.2004

Presidente	MASERA Rainer Stefano
Amministratore Delegato	MORETTI Mauro
Consiglieri	LO BOSCO Dario
	SOPRANO Vincenzo
	SPAZZADESCHI Gabriele

Consiglio di Amministrazione dal 30.11.2004 all'assemblea approvazione bilancio 31.12.2006

Presidente	MASERA Rainer Stefano
Amministratore Delegato	MORETTI Mauro
Consiglieri	LO BOSCO Dario
	SOPRANO Vincenzo
	BASILE Maurizio

Collegio sindacale dal 27.2.2002 all'approvazione del bilancio 2004

Presidente	SETTIMI Giancarlo
Sindaci effettivi	GATTI Serafino
	ROSACE Santo
Sindaci supplenti	BILOTTI Francesco
	LA CAVA Ugo

Società di Revisione:

PricewaterhouseCoopers S.p.A.

Signor Azionista,

l'esercizio 2004 si è caratterizzato, pur nelle difficoltà oggettive determinate da un contesto economico di crescita molto contenuta in Italia e da un quadro di riferimento normativo in profonda evoluzione, per una positiva continuità nel governo dei processi di *business*, nell'ottica di una loro ottimizzazione.

Anche nel 2004, RFI ha conseguito il pareggio di bilancio: in particolare, sia il risultato industriale (MOL, margine operativo lordo), sia il risultato netto sono positivi, rispettivamente per 1,4 milioni di euro e 310 mila euro. Tale obiettivo è stato raggiunto nonostante gli effetti negativi connessi, in primo luogo, alla riduzione per 75 milioni di Euro dei contributi da Contratto di Programma (disposta dal D.L. 11 luglio 2004 n. 168: "Interventi urgenti per il contenimento della spesa pubblica"); in secondo luogo, alla mancata revisione annuale del pedaggio secondo il tasso d'inflazione programmato (prevista, peraltro, dall'art. 17, comma 8, del D.lgs. 8 luglio 2003, n. 188); in terzo luogo, alla non ancora definitiva soluzione delle questioni originate dall'operazione di scissione deliberata dal Consiglio di amministrazione di RFI in data 26 giugno 2003: in particolare, nel 2004, RFI non ha potuto ricorrere, come precedentemente avvenuto, ai margini positivi generati dalla gestione del patrimonio immobiliare trasferito a Ferrovie Real Estate.

All'interno di tale scenario, nel 2004, il raggiungimento del pareggio di bilancio è principalmente riconducibile, da una parte, al proseguimento delle azioni di efficientamento gestionale ed alla ulteriore ottimizzazione dei processi produttivi ed industriali, già avviata da RFI nel corso degli esercizi precedenti e, dall'altra, ad un sensibile miglioramento delle componenti finanziarie (in particolare, all'incremento degli interessi sul conto corrente intersocietario) e straordinarie (dovuto, principalmente, ad una rivisitazione degli accantonamenti a fondo rischi). Va osservato che, nel corso dell'esercizio 2004, si è deciso di non utilizzare il Fondo oneri di manutenzione ordinaria al fine di neutralizzare quella quota dei costi di manutenzione dell'infrastruttura non coperta dai relativi contributi erogati dallo Stato (poiché percentualmente contenuta). In armonia con i principi di prudenza, si è ritenuto mantenere nel passivo dello stato patrimoniale di RFI l'ammontare relativo al Fondo in questione.

Gli investimenti infrastrutturali relativi all'esercizio 2004 hanno superato di circa 1.000 milioni di euro quelli del 2003, per un totale di 6.632 milioni di euro. Tale cifra è comprensiva degli investimenti relativi al programma Alta velocità/Alta capacità che ammontano a 4.247 milioni di euro, di cui 4.113 milioni di euro per l'asse Torino-Milano-Napoli.

L'ormai prossimo incremento di tutte le partite finanziarie al di sotto del MOL, connesso all'entrata in esercizio delle prime linee del sistema AV/AC, nonché possibili ulteriori riduzioni dei trasferimenti dello Stato a favore della nostra società e/o eventuali modifiche degli stessi a seguito delle decisioni Eurostat, rendono necessario che RFI metta in atto idonee strategie volte a contrastare eventuali impatti negativi derivanti dal verificarsi tali eventi. Tra di esse, si segnala, in primo luogo, la necessità di proseguire il percorso di efficientamento operativo già intrapreso negli ultimi anni. In secondo luogo, si rivela fondamentale utilizzare in modo efficace la leva dei ricavi, non solo attraverso l'adeguamento annuale, previsto per legge, del canone per l'utilizzazione dell'infrastruttura ferroviaria al tasso di inflazione programmata, ma anche diversificando le fonti di produzione dei ricavi stessi. In terzo luogo, lo sviluppo del programma AV/AC non può non spingere RFI a porre in essere le più opportune misure gestionali volte a neutralizzare l'impatto degli ammortamenti e degli interessi che matureranno sul servizio del debito contratto per la realizzazione della linea AV/AC. Al riguardo, si sottolinea che l'entrata in esercizio delle prime linee del sistema AV/AC, con i conseguenti incrementi delle immobilizzazioni, rende necessario monitorare con rinnovata attenzione l'evoluzione della struttura dei costi della nostra Società. In proposito, RFI sta effettuando, d'intesa con la Capogruppo e in collaborazione con i Ministeri competenti, tutti gli opportuni approfondimenti volti a determinare le misure più adatte (anche nel senso di un possibile riesame dei criteri e delle modalità di ammortamento di "attività" particolari quali le infrastrutture ferroviarie) a garantire l'equilibrio aziendale (sia dal punto di vista reddituale, sia sotto il profilo dei flussi monetari), anche nella più estesa attività operativo – gestionale che consegnerà all'avvio del sistema AV/AC. Infine, in vista del pieno conseguimento degli obiettivi economico-finanziari del progetto AV/AC, è necessario che RFI adotti misure sempre più efficaci per ridurre il rischio di incrementi dei costi e di slittamenti dei tempi di attivazione del progetto AV/AC stesso.

PAGINA BIANCA

**INFORMAZIONI DI CARATTERE
GENERALE**

PAGINA BIANCA

MISSIONE ED ATTIVITA' DELLA SOCIETA'

RFI è la Società del Gruppo Ferrovie dello Stato preposta alla gestione dell'infrastruttura. In base al Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione 138 – T del 31 ottobre 2000, la Società gestisce in regime di concessione l'infrastruttura ferroviaria nazionale. Tale concessione è stata rilasciata per la durata di 60 anni.

RFI è proprietaria dell'infrastruttura in parte riveniente dall'ex Ente pubblico (e costituente parte del patrimonio dell'Ente stesso) ed in parte successivamente acquisita con mezzi propri (ottenuti in passato tramite finanziamenti da terzi e, attualmente, tramite versamenti in conto capitale sociale dello Stato prima e di Ferrovie dello Stato dopo).

La Società rappresenta, quindi, a tutti gli effetti in via esclusiva il Gestore dell'infrastruttura nazionale.

Le principali attività correlate alla missione di RFI sono rappresentate da:

- la progettazione, la costruzione, la messa in esercizio, la gestione e la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;
- la promozione dell'integrazione delle infrastrutture ferroviarie e la cooperazione con altri gestori delle infrastrutture ferroviarie;
- lo svolgimento delle attività di certificazione ed omologazione del materiale rotabile ai fini della sicurezza della circolazione;
- il completamento del Programma AV/AC, anche attraverso la prosecuzione nel rapporto convenzionale con la Società controllata TAV S.p.A.;
- gli altri compiti attribuiti al Gestore dell'infrastruttura ai sensi della vigente normativa, quali ad esempio: accesso all'infrastruttura ed ai servizi, riscossione del canone per l'utilizzo dell'infrastruttura da parte delle Imprese Ferroviarie, rilascio del certificato di sicurezza.

In tale ambito, le funzioni principali sono costituite da:

- garantire il coordinamento e la sicurezza della circolazione ferroviaria sull'intera rete;
- sviluppare la tecnologia dei sistemi e dei materiali;
- assicurare la piena utilizzabilità ed il costante mantenimento in efficienza delle linee e delle infrastrutture ferroviarie;
- gestire gli investimenti finalizzati al potenziamento, ammodernamento tecnologico e sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari;
- realizzare il collegamento ferroviario via mare tra la penisola e le isole maggiori;
- provvedere alla sorveglianza sanitaria dei dipendenti, degli ambienti di lavoro, dei servizi offerti e dei luoghi aperti alla clientela;
- coordinare le attività di ricerca dell'Istituto Sperimentale sui materiali, sui prodotti e sull'ambiente;
- promuovere l'integrazione dell'infrastruttura ferroviaria e la cooperazione con i diversi gestori, con particolare riguardo a quelli dei Paesi dell'Unione Europea.

Il Contratto di Programma

Nella seduta del 29 settembre 2004 il CIPE si è pronunciato in merito al Secondo e Terzo Addendum al Contratto di Programma 2001-2005, rispettivamente con delibera n. 22/2004 e 23/2004. Per quanto riguarda il primo atto, che ha concluso il lungo *iter* procedurale avviato ad inizio 2003, il CIPE ha dato autorizzazione al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di procedere alla stipula del Secondo *Addendum* con RFI, Gestore della rete. L'accordo verte principalmente su due argomenti fondamentali:

- ✓ la ripartizione delle risorse recate dalla Tabella D della legge n. 289/2002 (Finanziaria 2003), pari a euro 3.942 milioni;
- ✓ la revisione dei contenuti del Contratto per adeguarlo a quanto disposto dall'art. 75 della Legge Finanziaria 2003 in merito al finanziamento degli investimenti del sistema AV/AC.

Relativamente al Terzo *Addendum*, nell'esprimere parere favorevole subordinato al recepimento di alcune indicazioni, il Comitato ha invitato il Ministero vigilante a sottoporre la bozza esaminata alle competenti Commissioni parlamentari ed a sottoporre di nuovo al suo esame lo schema di *addendum* nel caso vengano richieste sostanziali modifiche dei contenuti del testo medesimo. Nel mese di dicembre 2004 le Commissioni di Camera e Senato hanno rilasciato parere favorevole con alcune osservazioni.

Il Decreto Legge 11 luglio 2004, n.168 recante le misure urgenti per il contenimento della spesa pubblica ha disposto la riduzione dell'autorizzazione di spesa per 75 milioni di euro relativa al cap.1541 del Contratto di Programma (tab.1). Pertanto per il 2004 la quota spettante ad RFI si è ridotta da euro 1.379 milioni a euro 1.304 milioni.

Rimane tuttora irrisolto il problema relativo al fabbisogno di cassa per manutenzione ordinaria dell'anno 2003.

La legge 27 dicembre 2002, n.289 – Legge Finanziaria 2003, all'art.75 - Interventi ferroviari – aveva consentito la neutralizzazione degli oneri di manutenzione dell'infrastruttura per il 2003 tramite l'utilizzo dell'apposito fondo in quanto l'erogazione di tali contributi doveva avvenire tramite aumenti di capitale sociale.

Inoltre per l'anno 2003 le risorse pubbliche previste per la manutenzione sono state ridotte (Decreto Ministero dell'Economia e delle Finanze del 21 dicembre 2003, capitolo 1541- Unità previsionale di base 3.1.2.8.) rispetto a quanto contrattualizzato nel Contratto di Programma 2001-2005 ed a quanto concordato in sede di prima Revisione, di un ammontare equivalente ai costi totali per la manutenzione ordinaria dell'infrastruttura (euro 1.119 milioni).

Il Piano di Priorità degli Investimenti

Nell'aprile 2004, in conformità a quanto previsto all'art. 6.3 del Contratto di Programma ed alla richiesta di anticipazione della sua elaborazione rispetto al consueto mese di giugno, è stato aggiornato il Piano di Priorità degli Investimenti (PPI), che costituisce lo strumento di programmazione pluriennale, annualmente rivisto, dei fabbisogni finanziari e di verifica del programma complessivo degli interventi sull'infrastruttura ferroviaria per conservazione, rinnovo e potenziamento delle linee e degli impianti.

In particolare, la nuova edizione del Piano, mantenendo continuità d'impostazione con la precedente versione in termini di obiettivi, articolazione nell'analisi dei progetti, dimensionamento dei fabbisogni e criteri di priorità, ha inteso rispondere alle richieste formulate dal CIPE in occasione dell'approvazione dell'aggiornamento 2003 (delibera n.103 del 13 novembre 2003) attraverso ulteriori contenuti aggiuntivi.

Nell'edizione del 2004, si è confermata l'impostazione strategica già delineata nel PPI precedente, che si traduce nelle seguenti azioni:

- ✓ configurazione della Rete per un'integrazione tra Sistema AV/AC e Rete convenzionale nella logica dei corridoi e dell'interoperabilità europea;
- ✓ focalizzazione degli investimenti sui nodi delle grandi aree metropolitane, in quanto elementi critici per l'efficiente funzionamento della rete e per lo sviluppo dei servizi;
- ✓ *upgrading* infrastrutturale e tecnologico delle linee e degli impianti per maggiori prestazioni (sia tecniche sia di qualità percepita dai clienti finali) e incremento dei livelli di sicurezza;
- ✓ nuove linee veloci e potenziamento della rete esistente nel Mezzogiorno per l'integrazione con le direttrici europee e lo sviluppo del traffico regionale.

In termini di risultati, l'aggiornamento del Piano delle Priorità del 2004 presenta un "monte investimenti" di 168,4 miliardi di euro, con un incremento rispetto alla versione del 2003 di oltre 3,4 miliardi (+2%). Tale piano complessivo viene coperto con risorse di natura pubblica per circa l'80% del valore totale, e per la restante quota attraverso risorse da reperire sul mercato dei capitali.

La pianificazione dei fabbisogni per l'avanzamento contrattuale dei progetti di investimento effettuata nel Piano di Priorità degli Investimenti con riferimento all'anno 2005 assomma a circa 19 miliardi di euro da coprire nella misura del 71% attraverso il ricorso a risorse pubbliche e per il restante 29% attraverso il ricorso al mercato dei capitali. La quota complessiva di risorse pubbliche si compone per il 77% di apporti al capitale sociale di RFI da stanziarsi con la Legge Finanziaria 2005, per il 19% da risorse di "Legge Obiettivo" e per la restante quota del 4% da Fondi dell'Unione Europea. In termini di ripartizione territoriale, il 42% dei fondi richiesti sarà destinato a progetti che interessano le regioni del Mezzogiorno.

Nella seduta del 20 dicembre 2004 il CIPE ha approvato l'aggiornamento per l'anno 2004, del Piano di Priorità degli Investimenti ferroviari previsto dal Contratto di Programma con RFI S.p.A. 2001-2005.

In particolare il CIPE:

- ✓ ha approvato il disegno complessivo di rete sotto il profilo tecnico trasportistico rappresentato nel Piano citato, anche con riferimento al Mezzogiorno, nonché la tempistica in via programmatica per la realizzazione del Piano;
- ✓ ha approvato, nell'ambito delle alternative presentate da RFI negli studi di fattibilità predisposti in attuazione di quanto richiesto con delibera n. 85/2002, le soluzioni di n. 7 progetti di investimento in quanto ritenute le più adeguate da un punto di vista tecnico trasportistico;
- ✓ ha rideterminato la dimensione finanziaria complessiva del Piano tenendo conto delle soluzioni progettuali dei 7 studi di fattibilità approvati, nonché delle delibere CIPE intervenute nell'ambito della procedura di Legge Obiettivo tra la presentazione del Piano delle Priorità da parte della Società (Aprile 2004) e la seduta del CIPE di approvazione del Piano stesso (20 dicembre 2004);
- ✓ ha fornito indicazioni per il prosieguo dell'attività programmatica di RFI relativamente a, fra le principali: a) introduzione dello studio di fattibilità quale documento propedeutico alla progettazione; b) controllo degli incrementi delle stime e dei costi dei progetti; c) monitoraggio sull'attuazione degli investimenti inerenti il settore sicurezza.

Successivamente, la Legge n. 311 del 30 dicembre 2004 (Legge Finanziaria 2005) ha sostanzialmente recepito le richieste relative al fabbisogno di finanziamento per l'anno 2005 e stanziato fondi in aumento di capitale sociale di RFI, attraverso la controllante Ferrovie dello Stato, pari a euro 10.700 milioni (con una riduzione di euro 37 milioni rispetto alle richieste formulate con il Piano delle Priorità edizione 2004).

Il sistema Alta Velocità/Alta Capacità

Asse Torino-Milano-Napoli

Il nuovo modello di finanziamento introdotto con la Legge Finanziaria 2003 (Legge 27 dicembre 2002, n.289 – art. 75) ha inciso profondamente sulle caratteristiche economico e finanziarie del progetto AV/AC Torino-Milano-Napoli. In particolare il suddetto art. 75 dispone che Infrastrutture S.p.A. (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 S.p.A. è a carico dello Stato l'integrazione dell'onere per il servizio del debito nei confronti di Infrastrutture S.p.A. che non è adeguatamente remunerabile utilizzando i soli flussi di cassa previsionali per il periodo di sfruttamento economico del Sistema alta velocità/alta capacità”*.

Inoltre, nell'aprile del 2004 RFI ha aggiornato il *Dossier* di valutazione del progetto AV/AC TO-MI-NA, la cui precedente versione era già stata sottoposta all'esame del CIPE nella seduta del 31 gennaio 2003.

La revisione dell'analisi è stata sviluppata con l'obiettivo di valutare gli impatti economici e finanziari derivanti dall'evoluzione dello scenario normativo-contrattuale di riferimento e dalle modifiche registrate sulla stima dei tempi e dei costi. In particolare, sotto il profilo dell'assetto istituzionale, rilevano:

- ✓ le decisioni ministeriali assunte in merito alle modalità di erogazione dell'Integrazione dello Stato ex art.75 della Finanziaria 2003, da corrispondere sotto forma di aumento di capitale;
- ✓ la stipula della nuova convenzione tra RFI e TAV, perfezionata in data 9 dicembre 2003;
- ✓ la sottoscrizione del contratto di finanziamento (*Credit Facility Agreement*) del progetto tra RFI, TAV ed Infrastrutture S.p.A. (ISPA), siglato il 23 dicembre 2003.

Alla luce del mutato quadro di contesto, sono state esaminate diverse soluzioni e simulati gli effetti derivanti da differenti assunzioni in tema di: modalità di erogazione del contributo da parte dello Stato, modalità di ammortamento e profili di restituzione del debito. L'aggiornamento del *Dossier* di valutazione è stato trasmesso ai competenti Ministeri in ottemperanza a quanto previsto dal Contratto di Programma 2001-2005.

In particolare, la definizione delle modalità erogazione ed, in particolare, la natura del contributo dello Stato ai sensi del citato art. 75 della legge 289/03, è essenziale per le proiezioni del risultato economico di RFI. Infatti, la copertura degli ingenti oneri finanziari e degli ammortamenti, che già dai prossimi esercizi incideranno sui conti economici, dovrà, nei primi anni di esercizio delle tratte, essere assicurata dalla contribuzione dello Stato. Tale contribuzione, all'uopo, non potrà essere solo intesa a fornire i mezzi finanziari occorrenti ma anche a sollevare la Società, per quanto necessario, da tali oneri. In mancanza, nei primi anni di esercizio, i risultati economici saranno prevedibilmente largamente deficitari.

In accordo con quanto stabilito dall'art.75 della Legge Finanziaria del 2003, ha trovato applicazione il *Credit Facility Agreement* stipulato il 23 dicembre 2003 con Infrastrutture S.p.A. (ISPA) nonché i relativi contratti accessori stipulati in data 29 gennaio 2004.

In attuazione del Programma, è stato pubblicato da ISPA, presso il *Luxembourg Stock Exchange*, l'*Offering Circular*, tale documento, soggetto ad aggiornamento annuale, riassume tutte le caratteristiche tecniche, economiche e finanziarie del progetto AV/AC con evidenza dei soggetti coinvolti.

Le caratteristiche tecniche dei finanziamenti *“Project Loan Tranches”* sono riportate nella sezione relativa al finanziamento del progetto della controllata TAV della presente Relazione sulla Gestione.