

XVI LEGISLATURA – DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Artesia	3			-	-
Ferrovie Nord Milano	1			-	1
Pol Rail Italia				20	-
F.N.M. Autoservizi SpA	2				3
Altre parti correlate	14.605	55.454	-	-	529.023
Gruppo CDDPP	2.088	45		46.334	10.169
Gruppo ENEL	5.033	22.831		61.729	3.722
Gruppo ENI	1.341	5.115		6.419	2.177
Gruppo Equitalia		149		-	-
Gruppo Finmeccanica	110	24.886		44.995	163
Gruppo Fintecna		122		89	60
Gruppo GSE	2.014	453		369.330	3.295
Gruppo Invitalia	72			-	26
Gruppo Ist. Pol. Zecca Stato		54		93	-
Gruppo RAI	5	5		1	-
Gruppo SACE		2		-	-
Gruppo SOGIN	2			-	1
Gruppo Anas	3.569	1.790		28	176
Enav SpA	371			5	740
EUR SpA		2			
TOTALE	2.862.311	515.219	302.822	-	813.524
					1.249.747

Rapporti finanziari

Denominazione	(in migliaia di euro)			
	31.12.2009		2009	
	Imm.ni Finanz.	Crediti	Oneri	Proventi
Imprese controllate	1.699.805	-	-	-
TAV SpA	1.699.805			
Controllanti	-	564.272	401	23.384
Ferrovie dello Stato SpA		564.272	401	23.384
TOTALE	1.699.805	564.272	401	23.384

ANDAMENTO ECONOMICO DELLE SOCIETÀ CONTROLLATE

TAV S.P.A. (100%)

TAV ha come scopo la progettazione e costruzione delle linee e delle infrastrutture ferroviarie per il sistema Alta Velocità/Alta Capacità. Lo sfruttamento economico delle infrastrutture è trasferito, in forza della Convenzione RFI/TAV del 9 dicembre 2003, a RFI in qualità di Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale: la modalità individuata per il trasferimento è la scissione.

L'esercizio 2009, che si è chiuso con un risultato di pareggio in coerenza con lo scopo sociale della società, può considerarsi caratterizzato dai seguenti elementi.

Il progetto Alta Velocità/Alta Capacità – in coerenza con quanto a suo tempo stabilito dalla Convenzione del 9 dicembre 2003 tra RFI e TAV (e successive modifiche) – ha registrato nel corso dell'ultimo esercizio il suo sostanziale completamento e TAV ha conseguito, quindi, il suo obiettivo istituzionale concernente l'attivazione delle linee Alta Velocità/Alta Capacità ad essa affidate.

Alla luce di quanto sopra, in coerenza con gli indirizzi e le logiche di efficientamento economico ed organizzativo dettati dalla capogruppo Ferrovie dello Stato, è da ritenersi ormai non più differibile l'integrazione delle strutture societarie di RFI e TAV.

Tale integrazione, su indicazione dei Consigli di Amministrazione della Capogruppo e di RFI, dovrà realizzarsi mediante una operazione di fusione per incorporazione di TAV in RFI.

Pertanto le società RFI e TAV avvieranno, in tempi rapidi, ed in accordo con Ferrovie dello Stato, secondo le procedure di Gruppo, la predisposizione del progetto di fusione nonché l'identificazione della migliore soluzione organizzativa in RFI per consentire il completamento delle attività che verrebbero acquisite per effetto dell'operazione citata, al fine di ottimizzare l'utilizzo nell'ambito della stessa RFI delle competenze e delle risorse di TAV.

Il progetto di fusione verrà presentato entro l'estate ai Consigli di Amministrazione di RFI e TAV per le relative determinazioni al fine di completare l'operazione non oltre il 2010, e prevedendone la retrodatazione degli effetti contabili e fiscali a far data dal 1° gennaio 2010 ai sensi dell'art. 2501-ter del codice civile.

Fatti di maggior rilievo

- Come ampiamente descritto nei principali eventi dell'anno, il 1° di gennaio è divenuta efficace, a favore di RFI, la scissione del ramo di azienda denominato "Tratta AV/AC Milano – Bologna lotti funzionali 1°, 3° e ulteriore porzione del 2°", che ha comportato una riduzione del capitale sociale di Euro 673.779.638 e della riserva costituita da versamenti in conto futuro aumento di capitale di Euro 130.385.929, secondo quanto definito nell'atto di scissione del 24 dicembre 2008;
- Nel mese di marzo è iniziato il rimborso delle *tranche* relative al finanziamento stipulato dalla Capogruppo con la Riunione Temporanea di Concorrenti composta da Cassa Depositi e Prestiti S.p.A e Dexia Crediop S.p.A ed utilizzato dalla Società per 603 milioni di euro. Il rimborso è avvenuto in quattro *tranche* - mediante le anticipazioni di cassa concesse dalla Controllante RFI - e si è concluso nel mese di

dicembre;

- In data 9 settembre è stata rinegoziata con la Capogruppo la linea di credito intercompany fino ad un ammontare massimo 400 milioni di euro per far fronte al fabbisogno finanziario originato dagli investimenti e dall’IVA maturata sugli stessi;
- come ampiamente descritto nei principali eventi dell’anno il 22 dicembre 2009 è stato stipulato l’atto di scissione parziale a favore di RFI, assegnando ad essa i rami di azienda denominati “Tratta Bologna – Firenze”, “Tratta Torino – Milano, sub-tratta Novara – Milano” e “Tratta Roma – Napoli, 2° lotto funzionale”. Il valore del patrimonio netto assegnato a RFI è pari ad € 1.462.909.203 rappresentato interamente da capitale sociale;
- come ampiamente descritto nei principali eventi dell’anno il 30 dicembre è divenuta efficace, a favore di RFI, la scissione del ramo di azienda denominato “tratte ferroviarie AV/AC Milano – Verona, Verona – Padova e Milano – Genova, terzo valico dei Giovi, costituenti il cosiddetto Asse Orizzontale”, che ha comportato una riduzione del capitale sociale di euro 480.946.810, secondo quanto definito nell’atto di scissione del 22 dicembre 2009;
- come ampiamente descritto nei principali eventi dell’anno il 31 dicembre è divenuta efficace, a favore di RFI, la scissione della parte del patrimonio costituito da immobili della tratta Milano-Bologna 1° e 3° lotto funzionale e dagli oneri economici accessori alla medesima. Tale scissione ha comportato una riduzione del capitale sociale di euro 1.652.386, secondo quanto definito nell’atto di scissione del 22 dicembre 2009;
- nel corso dell’esercizio sono stati incassati crediti IVA per complessivi (capitale ed interessi) euro 370 milioni, nonché crediti per imposte dirette dell’esercizio 1994 per circa euro 3,3 milioni comprensivo della quota interessi.

Da quanto sopra emerge che il progetto Alta Velocità/Alta Capacità ha registrato nel corso dell’ultimo esercizio il suo sostanziale completamento. La Società TAV ha quindi conseguito il suo obiettivo istituzionale di attivare le linee Alta Velocità/Alta Capacità ad essa affidate.

Complessivamente il valore delle opere realizzate per la costruzione dell’infrastruttura Alta Velocità/Alta Capacità - includendo quelle già trasferite a RFI (pari a circa 15 miliardi di euro) - ha superato a fine 2009 i 26 miliardi di euro. Il valore delle opere realizzate durante l’anno si è ridotto rispetto ai livelli degli esercizi precedenti a seguito dell’ormai sostanziale completamento del progetto Alta Capacità/Alta Velocità e si è attestato su circa 700 milioni di euro.

Evoluzione del contenzioso arbitrale

Come già esposto ampiamente nelle relazioni ai bilanci dei precedenti esercizi, si rammenta che sono tuttora in corso alcuni contenziosi arbitrali attinenti ad alcune tratte di seguito elencate.

Tratta Milano-Verona

La procedura arbitrale, attivata dal *General Contractor* CEPAV DUE/ENI nell'esercizio 2000, riguarda la richiesta di CEPAV DUE avente ad oggetto il riconoscimento dei maggiori oneri e dei danni subiti per effetto dell'anomalo prolungamento del rapporto contrattuale ritenuto imputabile a presunte inadempienze di TAV.

Rispetto a quanto riportato nella relazione al Bilancio dell'esercizio precedente si segnalano i seguenti significativi sviluppi.

Si sono tenute alcune udienze a seguito delle quali il Collegio arbitrale ha disposto ulteriore consulenza tecnica d'ufficio, nominando un nuovo CTU e fissando termine al 30 settembre 2009 (poi prorogato al 19 ottobre 2009) per il deposito della Relazione dello stesso.

In data 19 ottobre 2009 il CTU ha trasmesso al Collegio arbitrale la propria relazione.

In data 25 novembre 2009 sono state depositate le memorie conclusionali ed in data 10 dicembre 2009 le relative repliche.

In data 15 dicembre 2009 si è tenuta l'udienza di discussione nell'ambito della quale il CTU ha depositato una memoria di precisazione in merito ai rilievi sollevati dalle parti in ordine alla propria relazione; in esito a tale udienza il Collegio arbitrale si è riservato di decidere.

Con lodo emesso in data 18 febbraio 2010, il Collegio arbitrale ha dichiarato TAV obbligata a pagare al Consorzio Cepav Due la somma di euro 44.176.787,00, oltre accessori, a titolo di corrispettivo delle prestazioni progettuali oggetto di causa, inclusi i relativi oneri, nonché la somma di euro 1.115.000,00, oltre accessori, a titolo di risarcimento del danno, compensando tra le parti le spese del giudizio e ponendo solidalmente a carico delle parti medesime gli onorari e le spese a favore degli arbitri e dei consulenti tecnici.

Considerato che, ai sensi dell'art. 12 del Decreto Legge 112/2008 convertito nella Legge 133/2008, RFI è subentrata a TAV nella Convenzione stipulata in data 15 ottobre 1991 con il Consorzio Cepav Due/ENI, il suddetto lodo arbitrale ex art. 111 c.p.c. spiega effetti anche nei confronti di RFI ed è impugnabile anche dalla medesima RFI.

Allo stato, ferma restando la già proposta impugnazione del lodo parziale in data 4 gennaio 2007, oggetto di giudizio tuttora pendente, sono in corso di definizione con i difensori e di concerto con la Controllante e la Capogruppo le iniziative da intraprendere avverso il lodo arbitrale in questione.

Tratta Milano-Bologna

Il contenzioso arbitrale in essere, attivato dal *General Contractor* CEPAV UNO/ENI nell'esercizio 2006, riguarda la controversia avente per oggetto la richiesta, da parte del *General Contractor*, del riconoscimento dei maggiori tempi di esecuzione dei Lotti in cui è suddivisa l'Opera e di conseguenza la rideterminazione del Termine di Ultimazione Sostanziale (TUS) di ciascuno dei Lotti.

La Società ha respinto tutte le domande formulate dal *General Contractor* e a sua volta ha contestato a CEPAV UNO una serie di inadempimenti contrattuali, chiedendo la condanna all'esatto adempimento e al risarcimento dei danni.

Rispetto a quanto riportato nella relazione al Bilancio dell'esercizio precedente si segnalano i seguenti significativi sviluppi.

In data 30 maggio 2009 il CTU ha depositato una prima relazione.

Successivamente il Collegio arbitrale ha assegnato alle parti termine per il deposito di note

istruttorie sul prosieguo del procedimento, effettuato dalle parti nel mese di giugno 2009.

Nel mese di luglio, con nuova ordinanza, il Collegio arbitrale ha formulato al CTU un quesito integrativo, fissando il termine al 30 aprile 2010 per il deposito della seconda Relazione e disponendo una proroga di ulteriori 180 giorni del termine per l'emissione del lodo definitivo e così fino al 27 dicembre 2011.

Allo stato è in corso la seconda fase della consulenza tecnica d'ufficio i cui termini di completamento sono in via di ridefinizione.

A tal fine il CTU ha chiesto una proroga di tre mesi del termine per il deposito della propria relazione attualmente fissato al 30 aprile 2010.

Inoltre, con istanza congiunta richiesta in data 31 ottobre 2008, TAV ed il Consorzio CEPAV UNO hanno sottoposto al Collegio arbitrale due ulteriori quesiti aventi ad oggetto taluni profili applicativi della clausola di *audit* prevista dall'art. 35 dell'Atto Integrativo TAV-CEPAV UNO/ENI ed attivata da TAV in data 22 aprile 2008 .

Con riferimento a tali quesiti, con Lodo parziale in data 17-23 marzo 2009, il Collegio arbitrale ha nel merito dichiarato che le verifiche previste di cui all'articolo sopra citato, si estendono ai subappalti affidati dal Consorzio, dagli assegnatari o dagli appaltatori.

A seguito del Lodo parziale, in data 27 marzo 2009 TAV ha attivato la procedura di auditing. Peraltro, a seguito della mancato adempimento da parte del Consorzio dei propri obblighi contrattuali volti a consentire l'espletamento dell'*audit* da parte di TAV e dei soggetti da questa incaricati, ha diffidato e costituito formalmente in mora il Consorzio Cepav. Tale diffida è stata contestata da Cepav Uno.

Con Atto di citazione in data 1 gennaio 2010 Cepav Uno ha impugnato presso la Corte di Appello di Roma il suddetto lodo parziale chiedendo, previa sospensione dell'efficacia del lodo parziale impugnato, che ne venga dichiarata la nullità ex artt. 827 e 828 cpc.

Tratta Bologna-Firenze

La procedura arbitrale, attivata dal *General Contractor* FIAT nell'esercizio 2008 riguarda la controversia avente per oggetto la richiesta, da parte del *General Contractor*, del riconoscimento di maggiori oneri connessi alla realizzazione della tratta AV/AC Bologna-Firenze.

Rispetto a quanto riportato nella relazione al Bilancio dell'esercizio precedente si segnalano i seguenti significativi sviluppi.

Dopo lo scambio di prime memorie e delle relative repliche, in data 7 aprile 2009 si è tenuta l'udienza per l'audizione delle parti, per il tentativo di conciliazione e la trattazione orale della controversia in esito alla quale il Collegio ha assegnato termine sino al 12 maggio 2009 per la presentazione di brevi note di udienza sulle questioni e sugli accertamenti tecnici da sottoporre al Collegio ed ha fissato l'udienza del 19 maggio 2009 per la discussione.

All'esito di tale udienza, nell'ambito della quale le parti hanno ribadito le proprie conclusioni, il Collegio arbitrale si è riservato di pronunciarsi.

Con ordinanza in data 21 luglio 2009, il Collegio arbitrale ha disposto consulenza tecnica d'ufficio formulando taluni quesiti aventi ad oggetto le domande dedotte da FIAT e TAV nelle proprie memorie, nominando il CTU e fissando termine all'11 febbraio 2010 per il

deposito della relazione del CTU. Le operazioni peritali hanno avuto inizio nel mese di ottobre.

I difensori di TAV e FIAT hanno successivamente chiesto al CTU la ridefinizione del calendario dei lavori.

Nel riscontrare tale istanza il CTU ha prorogato il termine per il deposito della prima memoria tecnica che è stata depositata in data 15 gennaio 2010, rimettendo viceversa al Collegio arbitrale le determinazioni in ordine alle ulteriori proroghe oggetto della predetta istanza congiunta.

Con successiva nota a firma congiunta i difensori di TAV e FIAT hanno altresì differito al 17 dicembre 2010 il termine per l'emissione del lodo.

Con ordinanza in data 5 febbraio 2010 il Collegio arbitrale ha prorogato il termine per la pronuncia del lodo al 15 giugno 2011 e all'1 settembre 2010 il termine per il deposito della relazione del CTU e, conseguentemente, il medesimo CTU ha ridefinito i termini per il deposito delle ulteriori memorie tecniche.

Subtratta Novara-Milano

La procedura arbitrale, attivata dal *General Contractor* FIAT nell'esercizio precedente, riguarda la controversia avente per oggetto la richiesta, da parte del *General Contractor*, del riconoscimento di maggiori oneri oggetto delle riserve, nonché il riconoscimento di ulteriori maggiori oneri e danni.

La società ha rigettato tutte le domande formulate dal *General Contractor*, contestando a sua volta a FIAT taluni inadempimenti contrattuali e chiedendo il risarcimento dei conseguenti danni.

Rispetto a quanto riportato nella relazione al Bilancio dell'esercizio precedente si segnalano i seguenti significativi sviluppi.

Dopo lo scambio delle prime memorie, nel marzo del 2009 si è tenuta l'udienza per il tentativo di conciliazione che ha avuto esito negativo. Successivamente il Collegio arbitrale ha disposto consulenza tecnica d'ufficio, che è allo stato in corso.

In data 19 marzo 2010 il CTU ha trasmesso la propria relazione.

In data 29 marzo 2010 i difensori di TAV hanno trasmesso al Collegio arbitrale Istanza di rinnovazione delle indagini e di sostituzione del consulente tecnico d'ufficio ai sensi dell'art. 196 cpc.

In data 9 aprile 2010 i difensori di FIAT hanno depositato controdeduzioni alla suddetta istanza TAV.

Il termine per l'emissione del lodo è stato fissato al 30 novembre 2010.

Si segnala inoltre che, sempre nel corso dell'esercizio precedente, il *General Contractor* FIAT ha notificato a TAV ulteriore domanda di arbitrato, con cui ha chiesto il riconoscimento di maggiori oneri oggetto di una specifica riserva avanzata nell'ambito dell'esecuzione della subtratta AV/AC Novara-Milano, ed a fronte della quale TAV ha a sua volta notificato a FIAT Atto di risposta rigettando le domande di FIAT e contestando a sua volta al medesimo *General Contractor* taluni inadempimenti contrattuali e chiedendo il risarcimento dei conseguenti danni.

Rispetto a quanto riportato nella relazione al Bilancio dell'esercizio precedente si segnalano i

seguenti significativi sviluppi.

Nel corso dell'esercizio 2009 ha avuto luogo l'udienza di costituzione del Collegio arbitrale e le parti hanno depositato le prime memorie. Inoltre, nell'udienza dell'19 novembre 2009, è stato esperito con esito negativo il tentativo di conciliazione.

Nel mese di gennaio 2010 il Collegio arbitrale ha disposto consulenza tecnica d'ufficio, designando il CTU, il quale - a seguito di oggettiva impossibilità ad espletare l'incarico conferito - è stato revocato e sostituito.

Il termine per il deposito della Relazione del CTU è fissato al 12 giugno 2010.

Il termine per l'emissione del lodo è stato fissato a fine giugno 2010.

Tratta Roma-Napoli.

La procedura arbitrale, attivata dal *General Contractor* FIAT nell'esercizio precedente, riguarda la controversia avente per oggetto la richiesta, da parte del *General Contractor*, del riconoscimento di maggiori oneri connessi alla realizzazione della Tratta AV/AC Roma-Napoli (I e II Lotto Funzionale) nonché la proroga del Termine di Ultimazione Sostanziale del II Lotto Funzionale.

La società ha rigettato tutte le domande formulate dal *General Contractor*, contestando a sua volta a FIAT taluni inadempimenti contrattuali e chiedendo il risarcimento dei conseguenti danni.

Rispetto a quanto riportato nella relazione al Bilancio dell'esercizio precedente si segnalano i seguenti significativi sviluppi.

Dopo lo scambio di prime memorie e delle relative repliche in data 15 e 16 aprile 2009 si è tenuta l'udienza per lo svolgimento del tentativo di conciliazione e per l'approfondimento di specifiche tematiche contrattuali e processuali indicate dal Collegio arbitrale nell'ordinanza di fissazione dell'udienza stessa.

In tale sede il Collegio arbitrale si è dichiarato disponibile a formulare un'ipotesi conciliativa della controversia ed a tal fine ha chiesto di acquisire in data 28 aprile 2009, una proposta transattiva.

All'esito dell'udienza il Consorzio ha confermato la richiesta di lodo parziale sulle domande già formulate nelle proprie memorie e la difesa di TAV ha chiesto termini per precisare i propri quesiti in ordine a tale richiesta, nonché per deposito di documenti e memoria.

Con Ordinanza in data 16 aprile 2009, il Collegio arbitrale ha sciolto la riserva sulle predette richieste della difesa di TAV, assegnando termini per il deposito di documenti e memorie.

In data 28 aprile 2009 le parti hanno provveduto al deposito della predetta proposta transattiva in busta chiusa.

In ragione dell'impedimento di uno degli arbitri, il Collegio arbitrale ha chiesto alle parti proroga al 15 giugno 2010 del termine per l'emissione del lodo. Tale proroga è stata rilasciata dalle parti.

Come già ampiamente rappresentato nel Bilancio 2008, i *General Contractor* CEPAV DUE, IRICAV DUE e COCIV hanno contestato la legittimità e l'applicazione della previsione legislativa recata dall'articolo 12 del decreto legge 7/2007 convertito con la legge n.40 del 2 aprile 2007 ed hanno altresì promosso giudizi arbitrali di contestazione di inadempimenti di

TAV e di conseguente risarcimento dei danni. La Società si è costituita negli arbitrati asserendo l'intervenuto scioglimento *ex lege* delle Convenzioni, respingendo gli addebiti ad essa attribuiti dai *General Contractor* ed, a sua volta, contestando inadempimenti dei medesimi *General Contractor*.

I relativi Collegi arbitrali si sono costituiti nel corso del 2007. Dopo lo scambio delle prime memorie e delle relative repliche si sono tenute alcune udienze di trattazione nell'ambito delle quali i Collegi arbitrali hanno fissato i termini per il deposito di ulteriori memorie e/o note nonché le date per lo svolgimento di ulteriori udienze di trattazione e per lo svolgimento del tentativo di conciliazione per la Milano-Genova.

In data 26 giugno 2008 è stato pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il Decreto Legge 25 giugno 2008, n. 112 - Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria, il cui art. 12 (Abrogazione della revoca delle concessioni TAV), convertito in legge con modifiche dalla Legge 6 agosto 2008, n. 133 (pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale del 21.8.2008) prevede, in particolare, quale effetto delle revoche delle concessioni rilasciate a TAV dall'Ente Ferrovie dello Stato relativamente alla tratta Milano-Verona, alla sub-tratta Verona-Padova ed alla linea Milano-Genova e relative interconnessioni, il proseguimento con RFI, senza soluzione di continuità, dei rapporti convenzionali stipulati da TAV con i contraenti generali Consorzi Iricav Due, Cepav Due e COCIV, disponendo altresì che i relativi atti integrativi prevedono la quota di lavori che deve essere affidata dai contraenti generali ai terzi mediante procedura concorsuale conforme alle previsioni delle direttive comunitarie.

La sopravvenuta modifica normativa rileva in parte in relazione agli arbitrati in questione atteso che gli stessi hanno ad oggetto, tra l'altro, la contestazione da parte dei tre *General Contractor* Consorzi Iricav Due, Cepav Due e COCIV della legittimità dello scioglimento delle Convenzioni stipulate dai medesimi *General Contractor* e TAV in forza dell'art. 12 del Decreto Legge 31.1.2007, n. 7 poi convertito nell'art. 13 della Legge 2.4.2007, n. 40 e delle relative conseguenze economiche.

Successivamente i Collegi arbitrali – ad eccezione di quello della Milano-Verona che ha provveduto alla sostituzione del Presidente causa decesso del precedente e che è stato ricostituito nel mese di luglio - hanno preso e dato atto del suddetto sopravvenuto Decreto Legge 25 giugno 2008, n. 112, con particolare riferimento all'art. 12, e, nelle more della sua conversione in legge, hanno assegnato alle parti degli ulteriori termini per il deposito di memorie concernenti l'impatto del suddetto intervento legislativo sulla controversia arbitrale, ed hanno differito le date delle previste udienze di trattazione.

Il Collegio arbitrale per la risoluzione della ulteriore controversia insorta tra TAV ed il Consorzio Cepav Due/ENI, ricostituitosi sotto la nuova presidenza, ha fissato termini per la precisazione delle conclusioni, per il deposito delle memorie conclusionali e delle relative repliche, nonché per udienza di discussione.

Rispetto a quanto riportato nella relazione al Bilancio dell'esercizio precedente si segnalano i seguenti significativi sviluppi.

Quanto all'arbitrato TAV-Cepav Due/ENI, a seguito dello scambio di ulteriori memorie di replica, concernenti altresì l'impatto del suddetto intervento legislativo sulla controversia

arbitrale, delle memorie conclusionali e relative repliche e dello svolgimento di udienze di discussione, il Collegio arbitrale ha comunicato alle parti i quesiti di CTU, con riserva di integrazione, fissando un'udienza all'esito della quale il Collegio arbitrale ha fissato termini per il deposito delle osservazioni sulla formulazione dei quesiti formulati dal Collegio e delle relative repliche e per udienza di trattazione.

Le parti hanno depositato le predette osservazioni, inoltrando peraltro successive istanze congiunte per il differimento dell'udienza di trattazione; il Collegio arbitrale ha accolto tali istanze ed ha da ultimo differito l'udienza al mese di giugno riservandosi di comunicare la nuova data.

Il termine per l'emissione del lodo è fissato al 31 dicembre 2010; è in corso di formalizzazione una proroga di tale termine di circa tre mesi.

Quanto all'arbitrato TAV-Iricav Due/Fintecna a seguito dello scambio di ulteriori memorie di replica, concernenti altresì l'impatto del suddetto intervento legislativo sulla controversia arbitrale, delle memorie conclusionali e relative repliche e dello svolgimento di udienze di discussione, il Collegio arbitrale ha disposto lo svolgimento di una consulenza tecnica d'ufficio, nominando il CTU e fissando il termine per il deposito della relazione del CTU al 30 ottobre 2009, successivamente prorogata al 31 dicembre 2009 su istanza congiunta delle parti.

Le operazioni peritali hanno avuto inizio in data 20 aprile 2009 con la definizione del calendario dei lavori ed in data 5 maggio 2009 si è tenuta un'udienza avente ad oggetto la richiesta di chiarimenti di TAV in ordine ai quesiti di CTU, in esito alla quale il Collegio arbitrale ha apportato talune integrazioni ai quesiti medesimi.

I CCTT di TAV e Iricav Due hanno depositato, in data 21 settembre 2009, la prima memoria tecnica e, in data 16 novembre 2009, le rispettive memorie di replica.

Su istanze congiunte delle parti sono intervenute proroghe dei termini per lo svolgimento dei lavori peritali e per l'emissione del lodo.

Nel mese di gennaio 2010 si è tenuta un'udienza presso il Collegio arbitrale al fine di verificare il grado di evoluzione dei lavori peritali, nonchè la necessità e/o l'opportunità della nomina dei coadiutori del CTU.

Con ordinanza in data 5 febbraio 2010 il Collegio arbitrale ha fissato ulteriore udienza di trattazione ed ha prorogato il termine per il deposito della relazione del CTU al 31 marzo 2010.

Nell'ambito di tale udienza, tenutasi in data 3 marzo 2010, il termine per l'emissione del lodo è stato prorogato al 15 maggio 2011 ed il Collegio arbitrale ha assegnato termini per il deposito di ulteriori note e memorie tecniche prorogando al 30 aprile 2010 il termine per il deposito della relazione di CTU.

Il termine per l'emissione del lodo è fissato al 15 maggio 2011.

Quanto all'arbitrato TAV-COCIV, a seguito dello scambio di ulteriori memorie di replica, concernenti altresì l'impatto del suddetto intervento legislativo sulla controversia arbitrale e dello svolgimento di un'udienza di trattazione, il Collegio arbitrale ha disposto lo svolgimento di una consulenza tecnica d'ufficio, nominando il CTU e fissando il termine per il deposito

della relazione del CTU al 30 settembre 2009.

Le operazioni peritali hanno avuto inizio con la definizione del calendario dei lavori ed i consulenti tecnici di TAV e COCIV hanno provveduto al deposito di una prima memoria tecnica.

Con successive istanze congiunte le parti hanno poi chiesto al Collegio arbitrale la proroga del termine per il deposito della Relazione del CTU, allo stato fissato al 19 ottobre 2010, nonché la proroga dei termini per il deposito delle ulteriori memorie tecniche allo stato fissate al 30 aprile 2010 ed al 21 giugno 2010.

In data 18 febbraio 2010 si è tenuta un'udienza di trattazione con la presenza del CTU.

Il termine per il deposito del lodo è fissato al 23 marzo 2012.

L'insieme delle norme sopra menzionato ha inteso ridefinire le modalità di affidamento delle opere in oggetto, nonché le priorità di realizzazione rispetto ai limiti della finanza pubblica e degli obblighi di equilibrio economico e finanziario del gestore dell'Infrastruttura. Tuttavia non è possibile escludere che dall'esito delle complesse vicende descritte possano derivare per TAV degli esborsi la cui magnitudine non è attualmente stimabile. A tale proposito, oltre a rammentare che TAV è società di scopo i cui costi sono interamente riconosciuti da RFI nel momento del trasferimento delle infrastrutture realizzate, si rileva che, ai sensi dell'art. 111 del codice di procedura civile, la successione di RFI a TAV nelle convenzioni con i *General Contractors* rileva anche per le fattispecie in corso sopra descritte; i tre arbitrati stanno proseguendo tra i *General Contractors* e TAV, ma i relativi lodi, così come già il sopra citato lodo del 1° arbitrato TAV-Cepav Due/ENI, spiegheranno effetti anche nei confronti di RFI e saranno anche da quest'ultima impugnabili.

Con riferimento agli arbitrati connessi con la tratta Milano – Verona ed a quelli relativi al 3° Valico dei Giovi, si richiama quanto già rappresentato nella presente Relazione con riferimento ai Rapporti con lo Stato, per segnalare che la tratta Treviglio- Brescia, che rappresenta un lotto funzionale delle tratta Milano-Verona ed il 3° Valico dei Giovi ricadono nell'ambito di applicazione delle previsioni della legge Finanziaria 2010, recata dall'articolo 2 commi 232-234. Tale norma introduce una nuova modalità di finanziamento "per *tranches*" (c.d. lotti costruttivi) per specifici progetti, tra cui quelli citati come indicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con la nota del 3 febbraio 2010. Con la stessa nota il Ministero informava dell'esito delle delibere CIPE susseguitesi nel corso dell'anno 2009 con particolare riguardo alle risorse dal CIPE stanziare per l'avvio dei due progetti citati. Tra le condizioni poste dalla norma al CIPE per autorizzare tale modalità di finanziamento su specifici progetti, il punto c) del comma 232 stabilisce che il contraente generale o l'affidatario dei lavori deve assumere l'impegno di rinunciare a qualunque pretesa risarcitoria, eventualmente sorta in relazione alle opere individuate, nonché a qualunque pretesa anche futura connessa all'eventuale mancato o ritardato finanziamento dell'intera opera o di lotti successivi; dalle determinazioni assunte dal CIPE non devono in ogni caso derivare nuovi obblighi contrattuali nei confronti di terzi a carico del soggetto aggiudicatore dell'opera per i quali non sussista l'integrale copertura finanziaria.

In forza del disposto della legge 133/2008 che ripristina le convezioni con i *General Contractor* sulle tratte del cd Asse Orizzontale ,che la norma 2007 aveva abrogato, e ne dispone la

prosecuzione in capo ad RFI e della Legge Finanziaria 2010 RFI ha avviato il confronto con i *General Contractor* per pervenire alla definizione dei Lotti Costruttivi del Terzo Valico dei Giovi e della Tratta AV/AC Treviglio – Brescia e, quindi, alla sottoscrizione degli Atti Integrativi alle Convenzioni, per l'avvio delle opere, che non potranno che muoversi, nell'alveo delle condizioni disegnate dalla norma stessa.

Relativamente agli altri arbitrati sopra menzionati, ancora in corso, gli oneri, anche significativi, che potrebbero derivare dalla definizione del contenzioso, risultano ancora incerti e la loro quantificazione non è al momento suscettibile di una stima attendibile. In attesa di una loro definizione, nessun onere è stato contabilizzato nel valore delle opere in corso di esecuzione, che comunque dovranno essere rilevate dal committente RFI ad un valore comprensivo di tale eventuale maggiore onere.

Contenziosi, indagini e procedimenti giudiziari in corso

Indagini e procedimenti penali

Per quanto riguarda l'evoluzione del contenzioso di natura penale, fermo restando quanto già esposto nel Bilancio 2008, si segnalano i seguenti aggiornamenti.

In relazione al procedimento pendente innanzi al Tribunale di Perugia per fatti corruttivi (nell'ambito quale la Società, RFI - subentrata ad FS - ed Italferr si sono costituite parti civili), si informa che il processo è proseguito nel 2009 con l'audizione dei testi. La prossima udienza è stata programmata per il 1° giugno 2010 per la discussione.

Si rammenta, al riguardo, che a conclusione dell'udienza preliminare in data 8 giugno 2006 sono stati emessi due provvedimenti dal Giudice per le indagini preliminari: la sentenza di non doversi procedere in relazione a talune posizioni processuali e il decreto che dispone il giudizio per altre posizioni processuali.

Con riferimento al procedimento scaturito a seguito del sopraccitato rinvio a giudizio, si rammenta che all'udienza del 11 gennaio 2007 il Tribunale ha pronunciato sentenza di non doversi procedere, nei confronti di quasi tutti gli imputati, ivi compreso un'ex Amministratore della Società, dichiarando la prescrizione di molte imputazioni.

All'esito della suddetta sentenza di non doversi procedere, la Società, in linea con la posizione assunta dal Gruppo, ha proseguito la costituzione di parte civile in ordine alle ipotesi delittuose sopravvissute (riciclaggio, ricettazione e favoreggiamento, contestate a soggetti estranei alla Società).

Si segnala, infine, che il 12 maggio 2009 è stata depositata la sopraccitata sentenza di non luogo a procedere emessa in data 8 giugno 2006.

In relazione al Procedimento penale avanti il Tribunale di Frosinone avviato a seguito di una indagine presso la Procura della Repubblica di Frosinone a carico di un ex Amministratore nonché di esponenti del *General Contractor* IRICAV UNO, della consorziata Italstrade e della Ditta Pegaso, concernente una ipotesi di lesioni colpose ai danni di un privato in connessione con la fase esecutiva dei lavori della tratta Alta Velocità/Alta Capacità Roma - Napoli, non sono pervenuti aggiornamenti sugli sviluppi del giudizio.

Per quanto attiene all'indagine concernente il disastro verificatosi a seguito dello scoppio di una tubatura del gas in località San Benedetto del Querceto (Comune di Monterenzio), si informa che la Società - individuata quale soggetto che potrebbe assumere la qualità di responsabile civile qualora dagli accertamenti tecnici disposti in loco dovesse emergere una interferenza tra l'evento ed i vicini cantieri del Consorzio Cavet - ha tempestivamente provveduto alla nomina di un difensore e - d'intesa con il Gruppo - di un consulente tecnico che ha preso parte agli accertamenti peritali. Inoltre, al fine di fornire utili contributi all'indagine per le conseguenti valutazioni sul piano delle eventuali responsabilità civili in ordine all'evento, la Società assistita dal difensore si è spontaneamente presentata presso il Pubblico Ministero titolare dell'indagine per evidenziare i rapporti contrattuali vigenti, i ruoli e le competenze del committente TAV, del *General Contractor* FIAT e del Consorzio Cavet.

Da informazioni acquisite dallo Studio Legale incaricato, poiché in sede di indagine è già emersa la sua estraneità rispetto ai fatti (gli accertamenti tecnici operati hanno escluso qualsiasi responsabilità della Società nella verifica dell'evento), la TAV è ormai estranea al procedimento penale, che è proseguito a carico di altri soggetti.

Con riferimento al procedimento penale dinanzi al Tribunale di Firenze concernente idrogeologia e terre di scavo della tratta Alta Velocità/Alta Capacità Bologna – Firenze a carico di esponenti del Consorzio Cavet e delle ditte esecutrici - procedimento che non coinvolge esponenti della Società - si segnala che con lettera del 19 giugno 2008 gli imputati dei reati nel suddetto procedimento giudiziario, hanno costituito in mora il Ministro per le Infrastrutture e Trasporti, il Ministro per l'Ambiente e la Tutela del territorio e del mare, il Presidente della Regione Toscana, il Presidente della Provincia di Firenze, il Presidente dell'Osservatorio Ambientale della tratta Alta Velocità/Alta Capacità Bologna – Firenze, i legali rappresentanti di RFI, TAV, ITALFERR ed il procuratore speciale del *General Contractor* FIAT.

Alla lettera citata sono state allegate le domande di risarcimento avanzate nell'ambito del procedimento giudiziario nei confronti dei sottoscrittori della stessa.

In risposta alle lettere sopra menzionate ha fatto seguito uno scambio di lettere in cui la Società, di intesa con le altre società del Gruppo interessate, ha fornito precisazioni ed informazioni ed ha altresì riscontrato le richieste del Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti in relazione alla lettera sopra citata del 19 giugno 2008; inoltre ha respinto fermamente l'attribuzione di responsabilità a carico delle società del Gruppo FS in relazione alle circostanze oggetto del giudizio penale.

Si segnala che in data 3 marzo 2009 è stata emessa dal Tribunale di Firenze la sentenza del processo di primo grado in relazione al procedimento penale in oggetto.

La sentenza dispone: condanne in relazione ai reati concernenti l'illecito smaltimento di rifiuti; provvisori per risarcimento danni; assoluzioni per i reati di danneggiamento colposo di corsi d'acqua e pozzi privati. Quanto al reato di furto d'acque pubbliche, il giudice ha sollevato questione di legittimità costituzionale ed ha disposto la sospensione del procedimento giudiziario.

Nel mese di giugno sono state depositate le motivazioni della sopra citata sentenza emessa in data 3 marzo 2009.

Si segnala inoltre che è pervenuta notizia che la Corte d'Appello di Firenze, adita per il giudizio di secondo grado, ha accolto l'istanza di CAVET e ha sospeso l'esecuzione della

condanna al pagamento della provvisoria.

Infine con lettera in data 19 novembre 2009 la Regione Toscana ha diffidato e costituito in mora: i Ministri delle Infrastrutture e dell'Ambiente, il legale rappresentante del CIPE, di FS, RFI e TAV a rinnovare l'Accordo Procedimentale; il Ministro dell'Ambiente a non svincolare le fidejussioni rilasciate da TAV se non previo rinnovo dell'Accordo Procedimentale; il Ministro dell'Ambiente, il Ministro delle Infrastrutture, il legale rappresentante del CIPE e TAV ad erogare le somme previste nell'Addendum del 2002 all'Accordo Procedimentale per interventi di mitigazione dell'impatto idrogeologico dell'opera ferroviaria.

Con lettera in data 21 dicembre 2009 condivisa tra con RFI, Italferr ed FS, TAV ha respinto con ampie argomentazioni l'intimazione pervenuta.

La Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la Programmazione e il Coordinamento della Politica Economica, in data 11 gennaio 2010, ha a sua volta riscontrato la diffida regionale segnalando l'insussistenza allo stato delle risorse economiche pretese.

Da ultimo anche il Ministero per l'Ambiente e il Territorio, in data 5 febbraio 2010, ha riscontrato la diffida della Regione Toscana.

Nel corso dell'esercizio son inoltre intervenuti i seguenti eventi.

In data 16 gennaio 2009 è stato redatto presso la sede legale di TAV il "Verbale di Polizia Giudiziaria" dalla Guardia di Finanza, I Gruppo Roma.

In tale Verbale si evidenzia che a seguito del sequestro da parte della Guardia di Finanza di Capua di un'area in località San Tammaro (CE) di circa 3.168 mq per violazione all'art. 256 (attività di gestione di rifiuti non autorizzata), comma 3 del D.Lgs nr. 152/2006, è stato acceso presso la Procura della Repubblica di Santa Maria Capua Vetere un procedimento penale e che da successivi accertamenti della Polizia Giudiziaria è stato appurato che tale area include due particelle di cui la TAV risulta proprietaria.

Premesso quanto sopra, la Guardia di Finanza ha proceduto alla notifica nei confronti del legale rappresentante della Società del Decreto di sequestro preventivo emesso in data 13 ottobre 2008 dal G.I.P. del Tribunale di Santa Maria Capua Vetere, dell'informazione di garanzia ex art. 369 c.p.p. emessa in data 21 ottobre 2008 dal P.M. e del Verbale di sequestro ex art 354 redatto in data 3 ottobre 2008 dalla Guardia di Finanza di Capua.

Con separato atto si è proceduto a redigere nei confronti del legale rappresentante di TAV Verbale di identificazione, elezione domicilio e nomina del difensore di fiducia, in quanto persona indagata nel predetto procedimento penale.

In data 12 marzo 2009 un ex Amministratore ha comunicato, alle competenti strutture di FS Holding e per conoscenza alla TAV, che ha appreso di essere indagato in un procedimento penale pendente avanti la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Santa Maria Capua Vetere.

Con la suddetta lettera l'ex Amministratore ha evidenziato che, secondo quanto verbalmente riferitogli, l'indagine sarebbe connessa alla sua pregressa qualità di legale rappresentante di TAV S.p.A.

In data 23 ottobre 2009 un ex Amministratore Delegato della Società ha comunicato, alle competenti strutture di FS Holding e per conoscenza alla TAV, che ha appreso di essere indagato in un procedimento penale avanti la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Roma.

Il procedimento penale è stato aperto dalla Procura della Repubblica di Roma a seguito di querela sporta dalla Società Asfalti Sintex S.p.A. in relazione all'operazione di subentro della Baldassini Tognozzi alla Pontello S.p.A. nell'ATI costituita con la querelante e l'impresa COMSA nel contratto di appalto per la realizzazione del Lotto 9 del Nodo AV Bologna.

Con decreto del 9 dicembre 2009 il GIP di Roma ha disposto l'archiviazione del procedimento in oggetto.

In data 8 gennaio 2010 è pervenuto a TAV ordine di esibizione da parte della Procura della Repubblica di Torino di una serie di documenti con riferimento ai lavori effettuati sulla sub-tratta Torino-Novara, lotti A2 e A3. In particolare la documentazione richiesta riguarda i subappalti affidati dal Consorzio esecutore CAVTOMI a due Società Consortili, Agognate e Briandrate e, in tale ambito, il rapporto intercorrente tra le predette Società Consortili ed una delle consorziate, la Cogefer S.p.A.

Per la medesima fattispecie Italferr ha ricevuto un analogo ordine di esibizione proveniente dalla medesima Procura.

Si rappresenta, inoltre, che TAV ha avuto notizia da Italferr che in data 25 novembre 2009 la Polizia Giudiziaria, su ordine della Procura della Repubblica di Tortona, ha sequestrato la documentazione relativa al di collaudo della sub-tratta Torino – Novara e che dal Decreto di sequestro emerge che sono in corso indagini per il reato di appropriazione indebita a carico di soggetti appartenenti all'impresa Itinera, società di riferimento dei consorzi Agognate e Briandrate contro i quali la Cogefer S.p.A. ha in corso un contenzioso civile presso il Tribunale civile di Tortona.

Con riferimento alle indagini e procedimenti penali in corso, in mancanza di elementi che possano indurre a ritenere che la Società sia esposta a significative passività, non sono stati effettuati stanziamenti.

TERMINALI ITALIA S.R.L. (85%)

La società è stata costituita in data 16 maggio 2008 dalla consociata CEMAT con capitale sociale di 10 mila euro.

La società ha per oggetto le seguenti attività:

- la gestione e l'esercizio di centri attrezzati per i trasporti intermodali anche a servizio di interporti o infrastrutture similari nazionali ed internazionali, e l'esecuzione di servizi terminali, nonché la gestione e l'esercizio di scali ferroviari per trasporti nazionali ed internazionali;
- la costruzione, l'acquisto, il noleggio, l'impiego, la riparazione e la manutenzione di mezzi e delle attrezzature di ogni tipo e tecnica, funzionali ai trasporti intermodali anche per conto terzi.

La Società nel 2009 ha gestito complessivamente 22 terminali di proprietà RFI ed uno di proprietà privata; inoltre sono cessate di fatto le relazioni sui terminali di Pescara, Palermo e Lamezia Terme mentre sono stati attivati i terminali di Livorno, Parma, Brescia e Bologna precedentemente gestiti da NET oltre a Verona Porta Nuova e Padova FSL. Infatti a giugno 2009 Terminali Italia è subentrata alla Società Nord Est Terminal nella gestione dei terminali merci intermodali di Livorno Guastocce (1° Luglio), Parma Castelguelfo (1° Settembre),

Brescia Scalo (1° Ottobre), Bologna Interporto (1° Novembre) e Verona Porta Nuova (1° Dicembre).

Complessivamente nel 2009 si è registrata una perdita di traffico combinato del 21,2% rispetto al 2008. Il traffico nazionale ha sofferto maggiormente registrando una flessione del 33,4% mentre quello internazionale ha conseguito una riduzione del 13,8%.

La Società chiude l'esercizio 2009 con una perdita pari ad 2.995 mila euro.

Le voci che compongono la situazione economica della Società sono rappresentate da ricavi pari a 16.530 mila euro (9.331 mila euro nell'esercizio precedente) derivanti sostanzialmente dall'attività terminalistica e da costi operativi e ammortamenti pari a 19.581 mila euro (10.083 mila euro nell'esercizio precedente). Tali costi riguardano in particolare per 9.432 mila euro il costo del lavoro, per 8.615 mila euro servizi, materie prime e di consumo e per 1.534 mila euro gli ammortamenti. Tali componenti determinano un risultato operativo negativo di 3.051 mila euro, a cui vanno aggiunti proventi finanziari netti per 60 mila euro, proventi straordinari netti per 53 mila euro ed imposte pari a 58 mila euro.

TUNNEL FERROVIARIO DEL BRENNERO – TFB (84,08%)

L'oggetto della Società consiste nella "gestione della partecipazione al capitale sociale della Società Galleria di Base del Brennero BBT SE e dell'eventuale diverso soggetto promotore della galleria ferroviaria di base del Brennero".

In data 28 marzo l'Assemblea dei Soci ha deliberato un aumento del capitale sociale da effettuarsi in una o più *tranche* fino ad un massimo di 70.000 mila euro e fino ad un ammontare del capitale sociale di 133.791 mila euro; l'aumento del capitale dovrà essere sottoscritto e liberato dai Soci entro il 31 dicembre 2009 e le *tranche* saranno richieste dal Consiglio di Amministrazione di TFB in funzione degli effettivi fabbisogni finanziari connessi allo stato di avanzamento delle attività della Fase II (realizzazione del cunicolo pilota) della galleria di base del Brennero.

In data 27 aprile è stata eseguita la quarta *tranche* di aumento del capitale sociale, pari a 8 milioni euro, in data 30 aprile TFB ha versato la medesima alla collegata BBT.

In data 5 ottobre è stata eseguita la quinta *tranche* di aumento del capitale sociale, pari a 8 milioni di euro, secondo la delibera del Consiglio di Amministrazione del 30 luglio 2009, in data 30 settembre TFB ha versato la medesima quota alla collegata BBT.

In data 21 dicembre è stata eseguita la sesta *tranche* di aumento del capitale sociale, pari a 8.000 mila euro, secondo la delibera del Consiglio di Amministrazione del 20 ottobre 2009. L'aumento della partecipazione della collegata BBT è stato rinviato al 1° semestre 2010.

Il capitale sociale ammonta a 105.790.910 euro e la composizione azionaria risulta così composta:

- RFI 84,558% del capitale sociale;
- Provincia Autonoma di Bolzano 6,187% del capitale sociale;
- Provincia Autonoma di Trento 6,187% del capitale sociale;
- Provincia di Verona 3,068% del capitale sociale.

Le principali voci del bilancio d'esercizio chiuso al 31 dicembre 2009 evidenziano la quota di partecipazione (50%) di 92,2 milioni di euro nella Collegata BBT, disponibilità liquide per 9 milioni di euro e proventi finanziari per 85 mila euro.

NORD-EST TERMINAL S.p.A. (51%)

La partecipazione azionaria di RFI nella Nord-Est-Terminal (NET) pari al 51% del capitale sociale, è stata acquistata dalla Società FS Cargo con effetto 18 novembre 2005.

In data 21 luglio 2009 l'Assemblea dei Soci, nel corso della seduta straordinaria, ha approvato lo scioglimento della società con la sua messa in liquidazione.

Nel secondo semestre 2009 la Società Terminali Italia è subentrata alla Società Nord Est Terminal nella gestione dei terminali merci intermodali.

AZIONI PROPRIE

La società non è in possesso di azioni proprie o della controllante, né direttamente né tramite società fiduciaria o interposta persona, ai sensi dell'art. 2357 del Codice Civile.