

Il **Capitale investito netto**, pari a 36.016 milioni di euro, si è decrementato nel corso dell'esercizio 2011 di 71 milioni di euro per effetto, prevalentemente, della diminuzione del **Capitale immobilizzato netto** (-86 milioni di euro) e del decremento del **Capitale circolante** (-101 milioni di euro), compensato dall'incremento del **TFR e Altri Fondi** (+53 milioni di euro), nonché delle **Attività detenute per la vendita** (+63 milioni di euro).

Il **Capitale circolante** passa da un valore di 199 milioni di euro al 31 dicembre 2010 ad un valore di 98 milioni di euro al 31 dicembre 2011, con una riduzione di 101 milioni di euro, derivante dall'effetto combinato:

- del decremento del Capitale circolante netto gestionale (20 milioni di euro), dovuto alla riduzione delle rimanenze degli immobili e terreni di *trading* (38 milioni di euro) e all'incremento dei crediti e debiti di natura commerciale (18 milioni di euro);
- dell'incremento del saldo negativo delle Altre attività nette (81 milioni di euro), derivante principalmente dall'effetto della variazione negativa del saldo della gestione IVA (71 milioni di euro);

Il **Capitale immobilizzato netto** si attesta a 36.342 milioni di euro contro 36.428 milioni di euro al 31 dicembre 2010; la riduzione (86 milioni di euro) è dovuta essenzialmente:

- all'incremento delle immobilizzazioni materiali e immateriali nette (107 milioni di euro);
- al decremento della voce partecipazioni (193 milioni di euro) a seguito della svalutazione di FS Logistica SpA (102 milioni di euro), dell'incremento della partecipazione nella società FS2Move GmbH (89 milioni di euro), comprensivo dello *Shareholder Loan* per l'acquisto del Gruppo Netinera, dal decreimento della partecipazione in RFI a seguito della scissione a favore della Società (149 milioni di euro) e all'operazione straordinaria Sogin/Sita (31 milioni di euro) che ha comportato, per pari importo, l'utilizzo dell'apposito Fondo rischi accantonato nel 2010.

Il decremento del **TFR e Altri fondi** (53 milioni di euro) riflette la riduzione registrata nell'anno del Fondo rischi e oneri diversi (5 milioni di euro), il decremento netto dei fondi per passività relative alle imposte differite (16 milioni di euro) attribuibile quasi esclusivamente alla riduzione del Fondo imposte da consolidato fiscale, il decreimento del Fondo rischi su partecipazioni per l'operazione straordinaria riguardante le società Sogin/Sita avvenuta nel 2011 (31 milioni di euro) e il decreimento del fondo TFR e altri benefici ai dipendenti (1 milione di euro).

L'incremento delle **Attività nette detenute per la vendita** (63 milioni di euro), è attribuibile alla riclassifica dalle Immobilizzazione tecniche e dalle Rimanenze di *trading* dei valori netti contabili delle officine ferroviarie - terreni e fabbricati - rientranti nel piano di conferimento alla controllata Trenitalia SpA.

Passando all'analisi delle coperture si evidenzia una **Posizione finanziaria netta** che passa da un valore positivo di 25 milioni di euro al 31 dicembre 2010 a meno 87 milioni di euro al 31 dicembre 2011, con un decremento dell'indebitamento nell'anno di 112 milioni di euro, per la maggior parte dovuto alla Posizione finanziaria netta a breve, che passa da un saldo di liquidità di -352 milioni di euro al 31 dicembre 2010 a -456 milioni di euro al 31 dicembre 2011, con un miglioramento pari a 104 milioni di euro.

La Posizione finanziaria netta a medio-lungo termine passa da 377 milioni di euro al 31 dicembre 2010 a 369 milioni di euro al 31 dicembre 2011, con un leggero miglioramento dell'indebitamento pari a 8 milioni di euro.

I **Mezzi propri**, infine, evidenziano un incremento di 41 milioni di euro dovuto all'iscrizione dell'utile di esercizio.

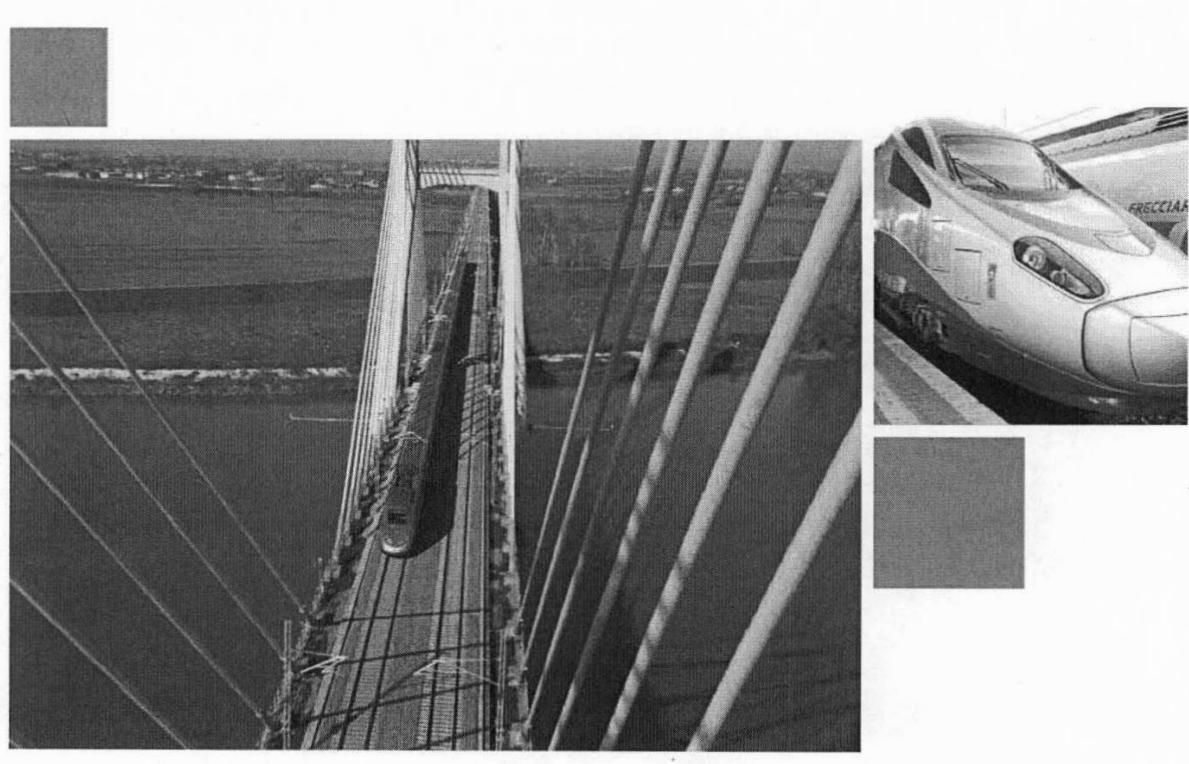
Rapporti con parti correlate

Le interrelazioni tra Ferrovie dello Stato Italiane, le società del Gruppo, e tra queste e le altre parti correlate avvengono secondo criteri di correttezza sostanziale, in un'ottica di reciproca convenienza economica indirizzata dalle normali condizioni di mercato, per l'identificazione delle quali – ove del caso – ci si avvale anche del supporto di professionalità esterne.

Le operazioni intersocietarie perseguono l'obiettivo comune di creare valore per l'intero Gruppo. A tale riguardo si sottolinea che, in coerenza con il Piano Industriale del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, è in atto una più razionale allocazione degli asset e delle risorse all'interno del Gruppo stesso, al fine di concentrare la focalizzazione di ciascuna società nel proprio *core business*, migliorare la valorizzazione e lo sfruttamento del patrimonio non strettamente correlato alle attività caratteristiche delle stesse società del Gruppo affidando detta attività a soggetti specializzati, anche mediante scissioni e conferimenti, nonché di incrementare le sinergie e le economie di scala infragruppo.

Tali processi e operazioni avvengono nel rispetto della normativa specifica del settore, di quella civileistica e tributaria, in adesione agli indirizzi fissati dai Ministeri vigilanti e tenuto conto delle caratteristiche e peculiarità delle attività esercitate da molte delle società del Gruppo.

I rapporti attivi e passivi intercorsi nell'esercizio con controllanti ed altre imprese consociate e le informazioni sui rapporti con parti correlate, sono presentate nelle note al bilancio, cui esplicitamente si rimanda.



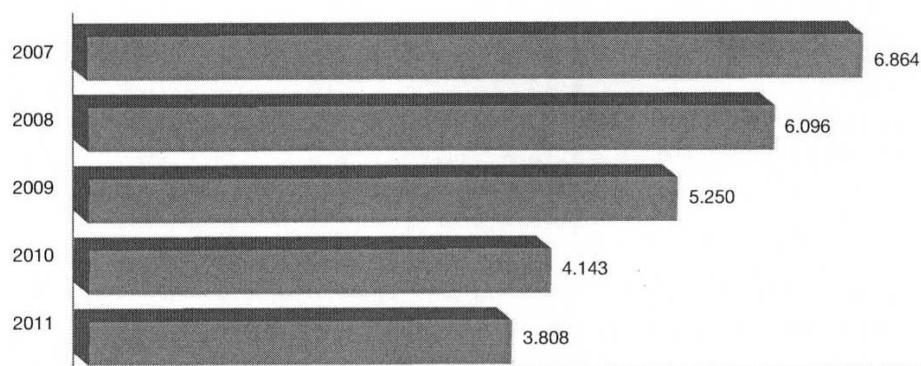
Investimenti

L'anno 2011 rappresenta – con il varo del nuovo Piano Industriale 2011-2015 che prevede investimenti pari a circa 27 miliardi di euro, di cui 6 miliardi destinati all'acquisto di nuovi treni – il primo anno in cui il Gruppo FS Italiane ha inteso porre le basi di questo imponente programma quinquennale di investimenti destinati ad accrescere sensibilmente la dotazione infrastrutturale del Paese e a fornire servizi sempre più qualificati e diversificati grazie all'offerta di nuovi treni più confortevoli e tecnologicamente evoluti, e di stazioni moderne sempre più integrate con il tessuto metropolitano.

La spesa per investimenti complessivi realizzati dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel corso del 2011 (3.808 milioni di euro) prosegue nel *trend "mirato"* degli ultimi due anni, mostrando una flessione (-8%) rispetto al volume di contabilizzazioni realizzato nell'anno precedente.

Investimenti del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

VALORI IN MILIONI DI EURO



In particolare, con riferimento agli investimenti tecnici, sono stati contabilizzati 2.927 milioni di euro per interventi legati all'infrastruttura, (di cui 2.493 milioni di euro per la Rete Convenzionale e 434 milioni di euro per la Rete Alta Velocità/Alta Capacità sulla To-Mi-Na); 385 milioni di euro per interventi connessi al trasporto e 89 milioni di euro per altri investimenti.

La composizione degli investimenti risulta così articolata:

RFI ha destinato sulla Rete Convenzionale:

- il 53% della spesa al mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ed alle tecnologie, dedicandosi in particolare alla realizzazione di investimenti finalizzati all'innalzamento dei livelli di sicurezza e al miglioramento dell'efficienza della gestione della circolazione ferroviaria;
- il 47% della spesa alla realizzazione di opere relative ai grandi progetti di sviluppo infrastrutturale (ammodernamento e potenziamento di corridoi, aree metropolitane e bacini regionali).

Nella tabella seguente vengono evidenziati i volumi delle attivazioni 2011 distinti per tipologia di opera e sono riportati, per confronto, anche gli analoghi dati riferiti ai due anni precedenti.

		2009	2010	2011
Rete AV/AC				
Nuove linee	km	143	0	0
Rete convenzionale				
Nuove infrastrutture	km	63	36	17
Nuove linee	km	24	36	17
Raddoppi	km	35	-	-
Varianti	km	4	-	-
Ammodernamento linee		284	40	74
Eletrificazioni	km	-	-	-
Blocchi	km	284	40	74
Tecnologie di sicurezza	km	613	102	443
SCMT	km	29	-	351
SSC	km	10	-	-
SCC/CTC	km	432	102	86
ERTMS	km	142	-	6
Apparati di stazione	n.	32	18	16
ACEI	n.	16	14	10
ACC	n.	16	4	6
Soppressione passaggi a livello	n.	73	52	70
Automazione passaggi a livello	n.	10	2	3

Sempre RFI, per la Rete Alta Velocità, ha registrato un volume di investimenti di 434 milioni di euro e a fine 2011 l'intero progetto Rete AV/AC Torino-Milano-Napoli ha raggiunto un avanzamento complessivo dell' 89%.

Il Gestore della Rete realizza inoltre interventi di potenziamento, riqualifica e ristrutturazione del patrimonio immobiliare inherente le stazioni di cui è proprietario (circa 2.300 stazioni, cui è associata una superficie complessiva di oltre 11 milioni di metri quadrati), parte delle quali sono gestite – comunque nelle sole parti commerciali – da soggetti diversi (Grandi Stazioni SpA, Centostazioni SpA).

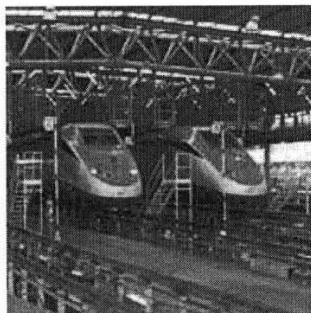
Le nuove stazioni per l'Alta Velocità presentano il seguente stato di avanzamento lavori:

- Torino Porta Susa: i lavori relativi all'interramento e al quadruplicamento dei binari della stazione (Passante) hanno raggiunto un avanzamento dell'85% circa, mentre per il solo Fabbricato Viaggiatori (per il quale nel settembre 2011 è avvenuta l'apertura della porzione comprendente la fermata metropolitana) l'avanzamento è del 60% circa. Il completamento è atteso nel luglio 2012, con contestuale trasferimento di tutti i servizi ferroviari, mentre nel dicembre 2012 è prevista l'ultimazione dei binari del quadruplicamento Porta Susa-Stura;
- Reggio Emilia: i lavori, avviati nel maggio 2010, presentano un avanzamento pari al 30%. L'attivazione della fermata è prevista con l'orario invernale del 2012. È in corso di definizione la Convenzione con il Comune di Reggio Emilia per specificare le modalità esecutive di realizzazione dell'annesso parcheggio, di cui è già stata completata la progettazione definitiva;
- Bologna Centrale: l'avanzamento dei lavori ha raggiunto il 70% del totale. Si prevede l'attivazione della stazione AV per fasi, secondo le seguenti tempistiche: giugno 2012 per il passante AV senza servizio viaggiatori, dicembre 2012 per l'attivazione della stazione AV, luglio 2013 per il completamento di tutte le opere;

- Firenze Belfiore: sono terminati i lavori ferroviari e sono in fase conclusiva le opere di completamento del lotto 1 (Scavalco); sono invece in corso le opere relative al lotto 2, avviate nel marzo 2010. L'attivazione della stazione AV all'esercizio ferroviario è prevista ad agosto 2015, laddove il completamento della parte commerciale è previsto entro dicembre 2016;
- Roma Tiburtina: nel novembre 2011 è stata inaugurata la nuova Stazione Tiburtina, con l'apertura al pubblico del servizio viaggiatori. Attualmente sono in corso alcuni lavori di completamento della viabilità sul lato Pietralata, nonché alcune attività relative agli impianti di informazione al pubblico a messaggio variabile e a messaggio fisso. Proseguono, inoltre, i lavori per la Nuova Circonvallazione Interna e le infrastrutture connesse;
- Napoli Afragola: la realizzazione del nuovo fabbricato di stazione, già appaltata a maggio 2006 con contratto poi risolto per inadempimento della Società appaltatrice, è stata riaffidata il 17 giugno 2009 con consegna, in data 29 luglio 2009, delle prestazioni all'A.T.I. appaltatrice. Quest'ultima ha redatto il Progetto Esecutivo e le attività di cantiere sono state avviate il 20 aprile 2010. L'attivazione della prima fase funzionale, con l'apertura al pubblico del servizio viaggiatori, è prevista nel secondo semestre 2012, mentre il completamento delle opere relative ai servizi commerciali dovrebbe avvenire entro il primo semestre 2013;
- Fabbricato Viaggiatori Stazione Vesuvio Est: in considerazione della sospensione da parte della Regione Campania della Delibera di stanziamento delle risorse POR (Programma Operativo Regionale) relative alla fase di progettazione definitiva e realizzazione del fabbricato di stazione, nonché del definanziamento dell'intervento nell'ambito del PON (Programma Operativo Nazionale) 2007-2013, si è proceduto a una sostanziale revisione delle attività. Stante l'attuale situazione, si prevede l'avvio della progettazione definitiva a gennaio 2016, con previsione di apertura al pubblico della stazione nel primo trimestre del 2021.

Per i lavori sulle stazioni gestite da Grandi Stazioni l'attuale avanzamento dell'investimento è pari a circa il 78% dell'importo complessivo di competenza di RFI.

Per quanto riguarda invece il *network* di Centostazioni, l'attuale avanzamento degli investimenti è di circa il 60% dell'importo complessivo di Contratto di competenza RFI.



Inoltre, con riferimento allo sviluppo del programma relativo alle 101 piccole/medie stazioni del sud Italia che rientrano nel *network Pegasus* (Programma Evoluto per la Gestione di Aree di Stazioni Ubicate nel Sud Italia), gli interventi avviati e conclusi nel 2011 riguardano in particolare gli appalti realizzati per le stazioni di Agrigento Centrale (2,8 milioni di euro), Mazara del Vallo (1,6 milioni di euro), Palermo Notarbartolo (2,6 milioni di euro), Trapani 1^a fase (1,8 milioni di euro), Paola (4,2 milioni di euro), Bagheria (1,7 milioni di euro) e Castellammare del Golfo (1,2 milioni di euro). Nel corso del 2011 non sono stati consegnati lavori ulteriori, ma si è dato nuovo impulso alle progettazioni con alcune rivisitazioni degli interventi pianificati. Si evidenzia che gli investimenti complessivi per il *network Pegasus* ammontano a circa 50 milioni di euro, di cui 1,9 milioni finanziati con contributi pubblici.

Sulle altre stazioni gestite esclusivamente da RFI, nel 2011 sono stati investiti circa 98 milioni di euro per interventi finalizzati alla sicurezza, alle informazioni al pubblico, all'adeguamento agli Obblighi di Legge delle aree con maggiore impatto sul pubblico (atrii, marciapiedi, pensiline, sottopassi, scale, rampe di accesso) e di quelle di interscambio e di accesso ai Fabbricati Viaggiatori.

Trenitalia ha contabilizzato investimenti per circa 385 milioni di euro (al netto degli anticipi per acquisto di materiale rotabile per 125 milioni di euro), destinati all'ampliamento dell'offerta e al miglioramento della qualità dei servizi, all'adeguamento tecnologico dei mezzi per la sicurezza della circolazione, all'attrezzaggio degli impianti ed ai sistemi informativi.

Gli investimenti hanno riguardato in particolare:

- per il prodotto "Frecciarossa", interventi di *restyling* che prevedono, secondo il nuovo modello commerciale, il superamento del concetto di classe e l'introduzione, come precedentemente detto, di quattro livelli di servizio. Inoltre, per quanto riguarda i servizi a mercato, e in particolare per sviluppare l'offerta AV e meglio rispondere alle esigenze della clientela, è in corso l'acquisto dei nuovi elettrotreni serie "1000". Continuano, infine, le attività relative all'implementazione dei servizi di informazione e internet a bordo attraverso la diffusione all'interno di ciascuna carrozza di un segnale di connessione di rete via etere tramite l'installazione di *hot spot Wi-Fi*;
- per il prodotto "Frecciagento", il completamento degli interventi di politensionamento e *restyling* della flotta ETR 480 e l'implementazione dei servizi di informazione e internet a bordo;
- per i prodotti "Frecciabianca", "Eurostar" e "Base", la continuazione delle iniziative volte alla riqualificazione delle carrozze e delle loco che circolano su linee convenzionali e collegano centri di media e grandi dimensioni, al di fuori della rete Alta Velocità;
- nell'ambito del Trasporto Regionale lo sviluppo/potenziamento dei servizi all'interno delle aree metropolitane, attuato anche attraverso la realizzazione di una offerta basata su tre differenti segmenti di materiale rotabile: "metropolitano" nei nodi ferroviari principali, "media distanza" fra città capoluogo, "diffuso" per servizi a carattere locale. Sono stati avviati nell'anno progetti di acquisto di 90 convogli elettrici e 40 convogli diesel; è stato, inoltre, esercitato il diritto di opzione per l'acquisto di ulteriori 50 locomotive E464 - in sostituzione di loco appartenenti a tipologie E656, E632/633 - che si sommano alle 250 locomotive E464 già commissionate e per le quali è in fase di completamento la consegna della prima *tranche* (150 loco). È in corso la commessa relativa all'ampliamento della flotta dei convogli a due piani con l'acquisto di 350 carrozze. proseguono le attività di ristrutturazione di 243 carrozze piano ribassato, con l'obiettivo di migliorare gli allestimenti interni e installare nuovi sistemi di climatizzazione. Continuano, infine, le attività di trasformazione di 30 carrozze UIC-X in Semipilota IR per garantire la piena reversibilità dei convogli adibiti al trasporto regionale e il *face-lift* di circa 1.300 carrozze Media Distanza, finalizzato all'incremento del comfort e ad adeguamenti normativi di sicurezza;
- nel trasporto merci, il proseguimento delle attività relative al processo di adeguamento della flotta carri alle normative tecniche degli "organi di aggancio" dei rotabili che devono rispettare i requisiti di interoperabilità;
- l'attrezzaggio di locomotive con il Sistema Tecnologico di Bordo che integra tutte le tecnologie di bordo treno (SCMT, SSC, GSM-R). Nel 2011 sono state completate tutte le installazioni relative alle apparecchiature SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno), mentre proseguono le attività di adeguamento STB (Sistema Tecnologico di Bordo) per il completamento dell'attrezzaggio dei rotabili con

le apparecchiature CAB RADIO e DIS (Scatola Nera). Sono in fase di completamento le installazioni relative alle apparecchiature del sistema SSC (Sistema di Supporto alla Condotta);

- i progetti di informatica, con la prosecuzione degli interventi finalizzati al miglioramento dell'efficienza dei processi produttivi e alla razionalizzazione ed efficientamento dei canali di vendita;
- la manutenzione e l'adeguamento tecnologico degli impianti di manutenzione rotabili e merci, con interventi di potenziamento, riorganizzazione e razionalizzazione del reticolo manutentivo;
- la ricerca e sviluppo e la sicurezza.

Per quanto riguarda i nuovi rotabili, sono entrate in esercizio 70 locomotive, di cui 7 per il trasporto a media-lunga percorrenza nazionale/internazionale e 63 per il regionale. Sono stati, inoltre, riconsegnati all'esercizio, dopo interventi di ristrutturazione: 52 locomotive, 1.614 fra carrozze e carri e 17 treni. Il dettaglio di quanto descritto è presentato nella tabella seguente.

Nuovo materiale	n. mezzi	Materiale ristrutturato	n. mezzi
Locomotive	70	Locomotive	52
Nazionale/Internazionale	7	Nazionale/Internazionale	44
Regionale	63	Regionale	8
Carrozze/carri	0	Carrozze/Carri	1.614
Treni	0	Nazionale/Internazionale	156
		Regionale	161
		Cargo	1.297
		Treni	17
		Nazionale/Internazionale	4
		Regionale	13

Le altre società del Gruppo (Grandi Stazioni, Centostazioni, Busitalia-Sita Nord, Italferr, Ferservizi, FS Logistica, FS Sistemi Urbani, Ferrovie dello Stato Italiane e gruppo Netinera) hanno realizzato complessivamente investimenti per circa 89 milioni di euro, prevalentemente destinati alla valorizzazione/riqualificazione delle stazioni e del patrimonio immobiliare, al trasporto locale su gomma e su ferro, alla dotazione di strumenti informatici a supporto dei processi aziendali.

Finanziamento degli investimenti

Per gli investimenti sull'infrastruttura prosegue l'esecuzione degli interventi dotati di coperture finanziarie e per i quali RFI è autorizzata a prendere impegni, previsti nella Tabella A - "Opere in Corso" dell'aggiornamento 2009 del Contratto di Programma 2007-2011, sottoscritto il 23 dicembre 2010 fra il Gestore dell'Infrastruttura ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Nel corso del 2011 RFI si è attivata per giungere a un ulteriore aggiornamento dell'Atto Contrattuale, al fine di ricercare adeguata copertura ai fabbisogni urgenti connessi alla manutenzione straordinaria e agli obblighi di legge, anche in assenza di nuovi stanziamenti pubblici. E' stato predisposto un nuovo schema di aggiornamento 2010-2011 del Contratto, sul quale il CIPE ha espresso parere favorevole, con prescrizioni, nella seduta del 20 gennaio 2012. Nel suddetto schema è stato ratificato il definanziamento delle risorse già contrattualizzate, per un importo pari a 922 milioni di euro, così come stabilito dal D.L. 78/2010, convertito con la L. 122 del 30 luglio 2010, così come sono state contrattualizzate risorse aggiuntive pari a 5.857 milioni di euro, rivenienti da fondi istituiti nello stato di previsione del Ministero dello Sviluppo Economico e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, da fonti comunitarie e da Enti terzi, secondo il seguente dettaglio:

- 240 milioni di euro recati dall'art. 33 comma 3 della Legge 183/2011 - Legge di stabilità 2012 che assegna al "Fondo per lo sviluppo e la coesione" una dotazione finanziaria di 2.800 milioni di euro da destinare prioritariamente alla prosecuzione di interventi infrastrutturali indifferibili;
- 2.619 milioni di euro derivanti dal "Fondo infrastrutture ferroviarie e stradali" di nuova istituzione ai sensi del Decreto Legge 98/2011 (convertito con Legge 111/2011);
- 1.230 milioni di euro assegnati dal CIPE, con la Delibera n° 62/2011, per il Piano Nazionale per il Sud, di cui 1.030 milioni di euro per infrastrutture strategiche nazionali e 200 milioni di euro per infrastrutture interregionali e regionali;
- 36 milioni derivanti da risorse comunitarie TEN-T relative al ciclo di programmazione 2007 - 2013;
- 517 milioni derivanti da convenzioni con Enti terzi e autofinanziamento;
- 1.215 milioni di euro derivanti dalla riduzione del tasso di cofinanziamento nazionale.

Infine, nell'ambito del Programma delle infrastrutture strategiche previsto dalla Legge Obiettivo (L. 443/2001), si segnala che:

- nella seduta del 3 agosto 2011 il CIPE ha approvato il progetto definitivo del "1° lotto funzionale del collegamento ferroviario tra la direttrice Orte-Falconara e la linea adriatica (Nodo di Falconara) ed il progetto preliminare del "Nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione, sezione internazionale, parte comune italo-francese, tratta in territorio italiano";
- ai sensi dell'art. 32 comma 2 del Decreto Legge 6 luglio 2011 n° 98 "Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria" – convertito con la Legge 111/2011 – è stato operato un definanziamento di risorse iscritte nel Contratto sul capitolo MIT 7060, pari a 16 milioni di euro, relative al finanziamento per il nodo AV/AC di Verona compreso nel Programma delle infrastrutture strategiche;
- l'approvazione da parte del CIPE dello schema di aggiornamento 2010-2011 del Contratto di Programma, e quindi delle variazioni alle coperture finanziarie e delle rivisitazioni progettuali conseguenti ai definanziamenti intervenuti per legge, comporta anche la modifica di quanto previsto nelle delibere e nella documentazione istruttoria relative ad alcuni interventi ricompresi nel Programma Infrastrutture Strategiche per i quali è già stata approvata, ovvero è in corso di esame, la progettazione definitiva (Nodo di Genova: potenziamento infrastrutturale Genova Voltri-Genova Brignole, delibera CIPE n. 85 del 29 marzo 2006; 1° lotto funzionale del collegamento ferroviario tra la direttrice Orte-Falconara e la linea adriatica - Nodo di Falconara, seduta CIPE del 3 agosto 2011; Completamento del raddoppio della linea ferroviaria Parma-La Spezia, tratta Parma-Vicofertile, in istruttoria).

Per quanto riguarda Trenitalia prosegue il piano degli investimenti finalizzato a sostenerne la crescita dei volumi di traffico AV e a rinnovare la flotta dedicata al servizio nei nodi metropolitani con l'obiettivo

di rendere il parco mezzi sempre più adeguato alle specifiche esigenze – in particolare quelle del trasporto di media e breve distanza – migliorando il *comfort*, incrementando l’efficienza operativa e innalzando l’affidabilità tecnica. In corso d’anno sono stati autorizzati investimenti per circa 1.370 milioni di euro, di cui oltre il 75% per l’acquisto di nuovi treni – specie complessi elettrici e complessi a trazione diesel – e circa l’8% per il *revamping* del materiale rotabile, sia AV (riqualificazione estetica e funzionale degli allestimenti interni, secondo il modello di offerta basato su quattro nuovi livelli di servizio), sia dedicato al trasporto regionale.

Focus sul Contratto di Programma per la gestione dei Servizi (Contratto di Servizio e di disponibilità della rete)

Nel corso dell’esercizio 2011 si sono svolti numerosi incontri con i Ministeri competenti per la definizione dello schema di Contratto di Programma, Parte Servizi non ancora sottoscritto, pur essendo state risolte le problematiche relative alle coperture finanziarie che sino ad oggi ne avevano impedito di fatto ogni possibilità di perfezionamento.

In merito alle risorse finanziarie in data 21 dicembre 2010 è stato emanato il decreto di ripartizione per capitoli (anni 2011, 2012 e 2013) di quanto stanziato dalla Legge di Bilancio del 13 dicembre 2010 (Legge N. 221 - Bilancio di previsione dello Stato). Il provvedimento assegna risorse a valere sul capitolo MEF 1541 rispettivamente di 975 milioni di euro per l’anno 2011, 1.211 milioni per ciascuno degli anni 2012 e 2013. Ulteriori 292 milioni di euro sono stati disposti dalla Delibera CIPE n.64/2010 a valere sul residuo del Fondo Infrastrutture alla voce “opere manutentive della rete stradale e di quella ferroviaria di competenza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti”.

In data 1 dicembre 2011 è stato emanato il decreto di ripartizione per capitoli (anni 2012, 2013 e 2014) di quanto stanziato da Legge di Bilancio del 12 novembre 2011 (Legge n. 184 - Bilancio di previsione dello Stato). Il provvedimento assegna risorse sul capitolo MEF 1541 rispettivamente di 1.211 milioni di euro per ciascuno degli anni 2012 e 2013 e 975 milioni di euro per l’anno 2014.

In termini di cassa, nel corso dell’anno risultano erogati, a valere sul capitolo 1.541, i 975 milioni di euro di competenza dell’anno 2011 a cui si aggiungono 200 milioni di euro di crediti residui. Di contro non sono stati erogati i 292 milioni di euro disposti dalla delibera CIPE n.64/2010 nonostante RFI abbia fornito, con nota del 7 marzo 2011, al Ministero Vigilante elementi necessari per il perfezionamento dell’iter previsto dalla suddetta delibera.

Attività di ricerca e sviluppo

Il volume di spesa del Gruppo per investimenti in ricerca e sviluppo nel 2011 è stato pari a 8 milioni di euro, quasi interamente a carico di RFI.

Le principali aree di investimento hanno riguardato per circa l'80% attività relative alle tecnologie per la sicurezza della circolazione e per il 20% alla diagnostica per il controllo dell'efficienza della rete e del materiale rotabile. Trenitalia ha proseguito nello sviluppo dei simulatori di guida per l'addestramento del personale di condotta, dei Sistemi di Diagnostica Innovativa, dell'Aerodinamica dei profili AV e dell'interazione ruota-rotaia.

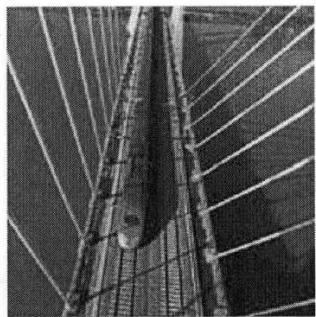
Per quanto riguarda RFI, si registra un decremento rispetto all'esercizio 2010 delle attività inerenti la Diagnostica innovativa, dovuto al sostanziale completamento dell'attrezzaggio del treno Y2 che si è concluso nel 2011.

Proseguono invece le iniziative legate alle tecnologie per la sicurezza così come gli studi e le sperimentazioni sui nuovi componenti e sistemi. In particolare, si segnalano le seguenti principali attività svolte nel corso del 2011:

- Infrastruttura: è stato concluso – con la collaborazione dell'Università di Genova e del Politecnico di Milano – lo studio per le nuove linee AV/AC allo scopo di valutare l'influenza dei venti trasversali sulla marcia dei treni ETR500 con velocità fino a 300 km/h. Conseguentemente, è stata definita la tipologia standard di barriera antivento e si sta procedendo con la relativa progettazione esecutiva.
- Difesa della sede: è in corso lo studio con il CNR-IMAA (Istituto di Metodologie per l'Analisi Ambientale), relativo alla realizzazione di un innovativo sistema di monitoraggio basato su tecniche elettromagnetiche per il controllo di versanti in frana.
- Sperimentazione dei sistemi tipo rail-dampers: sono state avviate le fasi propedeutiche per la sperimentazione di un sistema di abbattimento del rumore ferroviario alla sorgente costituito dai *rail-dampers*.
- Armamento: è stato avviato, con la realizzazione del sito pilota presso il Compartimento di Napoli, lo studio biennale sull'influenza dei parametri essenziali del *ballast* (consolidamento, sezione tipo, ecc.), che influenzano la resistenza laterale del binario e la sua stabilità agli effetti della coazione termica (lunga rotaia saldata). È stata avviata la sperimentazione su prototipi di un sensore per la rilevazione di avarie meccaniche dei giunti isolanti incollati.
- Sviluppo del sito pilota per l'Alta Velocità: nell'area di prova adiacente la linea AV/AC (al km 91 della Roma-Napoli), sono state condotte diverse tipologie di prove e misure (rilevamento delle emissioni dei treni AV quali rumore, vibrazioni, campi elettromagnetici) ed è stato sperimentato il sistema di misura per la spinta dei pantografi in corsa.
- Sviluppo postazione fissa per la misura della qualità dell'interazione catenaria - pantografo: è stata verificata la funzionalità del sistema prototipale, unico nel suo genere, installato presso il sito pilota (citato al punto precedente), che ha permesso di effettuare i rilievi relativi al sollevamento del filo di contatto e alla qualità dell'interazione catenaria - pantografo al passaggio di treni transitanti a qualsiasi velocità.
- Provvedimenti atti a contrastare la formazione di ghiaccio sulla linea di contatto: è proseguita la ricerca tendente a verificare come contrastare il formarsi di ghiaccio (o sciogliere il ghiaccio formato) intorno ai conduttori di contatto, attraverso specifiche configurazioni dell'impianto elettrico che consentano il riscaldamento della linea di contatto e quindi lo scioglimento del ghiaccio.
- Sperimentazioni a bordo del treno Y1: sono in fase di ultimazione le attività di sperimentazione di sistemi e componenti installati a bordo del treno.

Azioni proprie della Capogruppo

Al 31 dicembre 2011, Ferrovie dello Stato Italiane SpA non possiede azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona, così come, nel corso dell'esercizio 2011, la stessa non ha acquistato o alienato azioni proprie, né direttamente, né per tramite di società fiduciaria o per interposta persona.



Altre informazioni

Indagini e procedimenti giudiziari (arbitrati, procedimenti antitrust e dell'autorità per la vigilanza sui contratti pubblici, contenziosi amministrativi)

In relazione alle indagini e ai procedimenti giudiziari di maggior rilievo avviati nel tempo da alcune Procure nei confronti di ex rappresentanti di società del Gruppo si conferma che, a tutt'oggi, non sono emersi elementi che possano far ritenere che le società stesse o il Gruppo siano esposti a passività o a perdite né, comunque, elementi tali che possano apprezzabilmente interessare la loro posizione patrimoniale, economica e finanziaria e, pertanto, non sono stati effettuati accantonamenti in bilancio. Ricorrendone le circostanze, le suddette società si sono costituite parte civile.

Di seguito si segnalano i procedimenti e le indagini giudiziarie di rilievo tuttora pendenti, considerando gli sviluppi avuti nel corso del periodo.

- con riguardo al procedimento penale n. 6679/2009 R.G.N.R., pendente avanti il GUP presso il Tribunale di Trani per i reati di omicidio colposo aggravato e lesioni colpose gravi contestati, tra gli altri, al legale rappresentante e a un dirigente di FS Logistica - *Business Unit Cargo Chemical*, per il decesso di cinque lavoratori (e le lesioni permanenti riportate da un sesto) dipendenti della Truck Center Sas, si segnala che, in conseguenza della ammissione della costituzione di parte civile della Regione Puglia e del Comune di Molfetta per un asserito danno ambientale, all'udienza del 22 luglio 2011 si è costituita – in quanto citata come responsabile civile – anche FS Logistica SpA. Nella stessa data il GUP ha ammesso il giudizio abbreviato richiesto da ENI SpA e dai dipendenti della medesima. A seguito dell'ammissione del suddetto rito speciale, il giudice ha dovuto deliberare la separazione dei procedimenti: 1) quello ordinario nell'ambito del quale FS Logistica è costituita come responsabile civile, risulta, alla data del 7 maggio 2012, ancora in fase di udienza preliminare; 2) quello abbreviato a carico di ENI SpA e dei suoi dipendenti, che si è definito il 5 dicembre scorso con l'assoluzione in favore di tutti gli imputati.
- In relazione al procedimento penale n. 6305/09 R.G.N.R. – pendente in fase di indagini preliminari innanzi alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Lucca – per l'incidente ferroviario avvenuto in Viareggio il 29 giugno 2009 – che causò un devastante incendio con ingenti conseguenze in termini di vite umane e ingenti danni a beni sia di terzi che di Società del Gruppo FS Italiane – si rappresenta che con le udienze del 2, 3 e 4 novembre 2011 si è concluso l'incidente probatorio relativo alla perizia sui quesiti formulati dal GIP alla precedente udienza del 7 marzo 2011.

Le conclusioni cui sono pervenuti i periti confermano che lo svio del carro (di proprietà della società "GATX", estranea al Gruppo FS Italiane) è stato innescato dalla rottura a fatica dell'assile n. 98331, montato nella parte posteriore del carrello di testa, a causa di una cricca che, per le dimensioni che doveva avere al momento dell'ultima revisione, avrebbe potuto essere rilevata con la strumentazione ultrasonora in uso all'Officina Jungenthal di Hannover, presso la quale è stata svolta l'ultima manutenzione del carro prima dell'incidente.

Per quanto attiene la causa dello squarcio della cisterna, determinante la fuoriuscita del gas poi

incendiatosi, secondo i periti nominati dal GIP, la tesi del taglio della cisterna provocato dall'impatto di questa con la piegata a zampa di lepre del deviatore, elemento integrante il binario, risulta compatibile con la geometria dello squarcio e con la dinamica complessiva del moto del carro deducibile da quanto emergente dai rilievi successivi all'incidente; i periti hanno invece espresso, in relazione ai medesimi elementi, una valutazione di non compatibilità per la tesi del taglio provocato dall'impatto della cisterna con un picchetto, posto all'esterno del binario quale strumento per la regolazione delle curve, che la stessa ha incontrato nel suo moto dopo il ribaltamento.

Concluso l'incidente probatorio, sono proseguiti gli atti di indagine, da parte degli inquirenti, che riguardano 38 indagati, tra i quali risultano, oltre ai dipendenti della "GATX Rail Austria GmbH", della "GATX Rail Germania GmbH", della "GATX Rail Germania GmbH - Officina Jungenthal Waggon GmbH" e della "Cima Riparazioni SpA", anche dirigenti delle Società RFI, Trenitalia, FS Logistica, nonché gli Amministratori Delegati delle predette Società e di Ferrovie dello Stato Italiane. Risultano inoltre tuttora sottoposte a indagine anche le stesse Società Gruppo FS Italiane, nonché RFI, Trenitalia e FS Logistica, unitamente a "GATX Rail Austria GmbH" della "GATX Rail Germania GmbH" e a "Cima Riparazioni SpA", ai sensi del D. Lgs. 231/01 che disciplina la responsabilità amministrativa delle persone giuridiche.

Alle persone fisiche indagate, sono stati contestati, tra gli altri, i reati di omicidio, lesioni e disastro ferroviario colposo e, in taluni casi, violazioni al D. Lgs. 81/08 in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro. Alle società coinvolte è stata contestata la violazione degli artt. 5 ("Responsabilità dell'ente") e 25 *septies* ("Omicidio colposo o lesioni gravi o gravissime commesse con violazione delle norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro") del richiamato D. Lgs. 231/2001. Allo stato non sono ipotizzabili passività a carico delle società del Gruppo FS Italiane, che peraltro sono coperte da idonee polizze assicurative.

- In relazione al procedimento Penale 9592/2008 R.G.N.R. presso la Procura di Milano in cui RFI SpA risulta indagata, ai sensi del D. Lgs. 231/01, in merito all'investimento di un dipendente dell'ATI CLF mandataria dei lavori avvenuto sul cantiere di Milánó Rho Certosa in data 6 marzo 2008, si evidenzia che all'udienza preliminare dell'8 marzo 2012 il Gup di Milano ha emesso decreto di rinvio a giudizio nei confronti dei dirigenti e dipendenti RFI, iscritti nel registro degli indagati per omicidio colposo e violazione di normativa di sicurezza del lavoro. L'udienza dibattimentale si terrà alla fine di maggio 2012.
- Per quanto riguarda il procedimento penale n. 78261/2007 R.G.N.R. della Procura della Repubblica di Roma, aperto inizialmente contro ignoti, ora verso gli Amministratori Delegati di RFI e Trenitalia si segnala che lo stesso trae origine dalle denunce presentate da alcuni lavoratori dopo una serie di incidenti, nei quali sono rimasti coinvolti viaggiatori e/o dipendenti, avvenuti per il presunto malfunzionamento dei sistemi di apertura, chiusura e controllo delle porte. La Procura della Repubblica, rilevando che gli elementi acquisiti portavano a ritenere infondata la notizia di reato e che comunque non apparivano idonei a sostenere l'accusa in giudizio, aveva presentato, nel febbraio 2010, richiesta di archiviazione del procedimento. Il Giudice per le indagini preliminari, a seguito dell'opposizione alla richiesta di archiviazione proposta dai denuncianti, ha invece disposto la prosecuzione delle indagini preliminari. Le attività d'indagine, volte ad accertare l'eventuale violazione delle norme in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, stanno attualmente approfondendo alcuni aspetti della tematica in questione quali, ad esempio, l'assetto delle responsabilità aziendali, i flussi informativi riguardanti le anomalie d'esercizio e la circolazione di alcune tipologie di rotabili.
- Il procedimento penale n. 11126/11 RGNR pendente davanti la Procura della Repubblica di Roma nei confronti dell'Amministratore Delegato di Trenitalia e dell'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato Italiane per presunta "turbata libertà d'incanto" (art. 353 c.p.) trae origine da una denuncia presentata da un fornitore a seguito dell'iniziativa adottata da Trenitalia (risoluzione dei contratti e degli accordi quadro, nonché esclusione dalle offerte di gara) dopo l'accertamento di gravi inadempienze da parte dello stesso fornitore nella gestione della pulizia dei convogli ferroviari.

In relazione agli altri procedimenti penali in essere, non risultano variazioni di rilievo da segnalare rispetto a quanto riportato nel Bilancio 2010.

In sede civile, i principali aggiornamenti riguardano:

- 1) giudizio introdotto con atto di citazione notificato in data 4 giugno 2011 con cui *ex partner* (gruppo Vinella) di Ferrovie dello Stato Italiane SpA (di seguito FS Italiane) hanno chiesto al Tribunale di dichiarare l'asserita “nullità/annullabilità” dell'Accordo Transattivo stipulato in data 16 dicembre 2010, pur in presenza della valenza tombale dello stesso accordo sottoscritto.
- 2) giudizio di “accertamento negativo” da FS Italiane in data 19 gennaio 2011 volto a stabilire l'inesistenza dell'asserito credito risarcitorio che gli stessi ex soci della *joint venture* hanno sostenuto di vantare verso FS Italiane.

Per quanto riguarda la causa *sub 1*, con riferimento alla domanda relativa alla nullità/annullabilità dell'Accordo Transattivo, allo stato appare probabile il rigetto della domanda medesima, con esito pertanto favorevole per FS Italiane; è quindi ragionevolmente prevedibile che da tale causa non scaturiranno potenziali passività. In relazione alla richiesta di risarcimento del danno avanzata dal gruppo Vinella, è altamente probabile che la stessa non troverà accoglimento considerato che ne appare assai discutibile l'ammissibilità e il fondamento.

Per quanto riguarda la causa *sub 2*, allo stato si può ragionevolmente ritenere che le abnormi richieste avversarie saranno respinte in quanto prive di sostanziali supporti probatori.

Arbitrati

Si riportano di seguito i principali aggiornamenti dei contenziosi arbitrali, facendo rinvio per i dettagli a quanto già ampiamente esposto nelle relazioni ai bilanci dei precedenti esercizi.

Si evidenzia infine che, per effetto della fusione per incorporazione di TAV in RFI avvenuta nel 2010, RFI medesima prosegue, tra l'altro, in tutti i rapporti processuali, quali gli arbitrati in questione, già facenti capo a TAV.

Linea Torino-Milano-Napoli

Tratta Milano-Bologna

Rispetto a quanto già indicato nel bilancio 2010, si segnala che in data 8 giugno 2011 si è tenuta l'udienza di discussione all'esito della quale il Collegio Arbitrale (CA) ha trattenuto la causa in decisione relativamente alle questioni relative alla prima fase della CTU, avente ad oggetto le riserve relative al prezzo delle varianti ed altre riserve minori.

Inoltre a seguito della conclusione della seconda fase della CTU, concernente i tempi di esecuzione dei lavori (ritardi/anomalo andamento), nel mese di aprile 2012 le parti hanno depositato le rispettive comparse conclusionali e le relative repliche.

Il termine per l'emissione del Lodo definitivo è attualmente fissato al 31 dicembre 2013.

Con riferimento al Lodo parziale emesso in data 17-23 marzo 2009, impugnato da Cepav Uno con Atto di citazione in data 09 aprile 2010, è fissata udienza al 9 ottobre 2013, per la precisazione delle conclusioni.

Tratta Bologna-Firenze

Rispetto a quanto già indicato nel bilancio 2010, si evidenzia che in data 31 marzo 2011 il CTU ha depositato il supplemento alla Consulenza Tecnica d'Ufficio fornendo gli approfondimenti richiesti dal CA e le repliche alle osservazioni formulate dalle Parti. In data 23 maggio 2011 si è tenuta l'udienza per la trattazione orale della controversia al cui esito il CA ha assunto la controversia in decisione.

Il Lodo, in data 31 gennaio 2012, a fronte di un *petitum* pari a quasi 524 milioni di euro ha riconosciuto a favore del *General Contractor* FIAT l'importo di circa 20 milioni di euro (pari al 3,8% del *petitum*) – oltre rivalutazione monetaria e interessi pari a circa 5 milioni di euro – quasi interamente capitalizzabili sul valore delle opere, senza effetto sul valore vita intera del progetto AC/AV della Torino-Milano Na-

poli che rimane confermato in 32 miliardi di euro. Per la parte relativa agli oneri non capitalizzabili (0,6 milioni di euro) si segnala che la Società RFI ha stanziato in bilancio apposito fondo.

Al lodo è stata data esecuzione con il pagamento in favore di FIAT di quanto dovuto in forza del Lodo stesso.

Tratta AV/AC Torino-Milano

Subtratta Novara-Milano: 1° Arbitrato RFI-FIAT

Rispetto a quanto già indicato nel bilancio 2010, si evidenzia che in data 18 luglio 2011 si è ricostituito il nuovo CA che ha individuato i termini per lo svolgimento della integrale rinnovazione della CTU chiesta dalla difesa di RFI.

Peraltro, in data 11 gennaio 2012, è pervenuta comunicazione delle dimissioni del Presidente del CA in considerazione dell'intervenuta assunzione di incarico istituzionale, e contestuale comunicazione della sospensione dei termini relativi al procedimento arbitrale.

In data 23.2.2012 anche l'arbitro di parte RFI – anch'egli a seguito dell'assunzione di incarico istituzionale – ha rassegnato le proprie dimissioni.

Con Atto notificato in data 13.4.2012 RFI ha nominato il nuovo arbitro di parte.

Allo stato si è in attesa della nomina del nuovo Presidente del Collegio ad opera dei due arbitri di parte.

Il termine per l'emissione del lodo è fissato al 30.12.2012.

Subtratta Novara-Milano: 2° Arbitrato RFI-FIAT

Come già indicato nel bilancio 2010, in data 30 dicembre 2010 il Collegio Arbitrale ha emesso il Lodo con cui ha accolto in parte la domanda di FIAT, con condanna per RFI al pagamento dell'importo di 5.834.664,52 euro, oltre interessi legali dalla data della domanda di arbitrato, fino al soddisfo.

La richiesta di FIAT trova causa nelle presunte maggiori onerosità derivanti dall'imposizione dell'allora TAV SpA della variante relativa alle modifiche delle Barriere Antirumore della sub tratta AV/AC Novara-Milano.

Con Atto di citazione inviato alla controparte in data 28 giugno 2011, RFI ha impugnato presso la Corte di Appello di Roma il suddetto Lodo.

Con nota in data 07 giugno 2011 FIAT, per il tramite del proprio difensore, ha richiesto a RFI il pagamento della predetta somma.

Il Lodo è stato depositato presso la Camera arbitrale dell'Autorità di Vigilanza sui Contratti Pubblici (AVCP) in data 13 gennaio 2011 e con decreto in data 6 settembre 2011 il Tribunale di Roma ha dichiarato il Lodo esecutivo. FIAT, con Atto di precezzo in data 20 ottobre 2011 ha notificato a RFI il Lodo in forma esecutiva, intimandola di pagare entro 10 giorni dalla medesima notifica il complessivo importo di 7.378.497,50 euro, con espresso avvertimento, in difetto di pagamento entro il predetto termine, di procedere ad esecuzione forzata anche presso terzi ai sensi di legge.

In data 29 novembre 2011 RFI e FIAT hanno stipulato un Verbale di Accordo Transattivo con cui RFI ha riconosciuto a FIAT la somma omnicomprensiva di 5.850.000 euro interamente riferita a riconoscimenti di maggior valore delle opere realizzate dal *General Contractor* e pertanto interamente capitalizzabili senza effetto sul valore vita intera del progetto AC/AV della Torino-Milano Napoli, che rimane confermato in 32 miliardi di euro.

Tratta Roma-Napoli

Rispetto a quanto riportato nel Bilancio 2010 si segnala che con ordinanza del 21 giugno 2011 il CA ha disposto CTU su talune delle riserve oggetto dell'arbitrato.

Nei mesi di gennaio-marzo 2012 i consulenti tecnici d'ufficio incaricati dal Collegio arbitrale hanno depositato le rispettive relazioni e in data 26 marzo 2012 i difensori di RFI e Iricav Uno hanno depositato le rispettive osservazioni sulle predette relazioni. Nel mese di aprile le parti hanno depositato le relative comparse conclusionali e, previo deposito delle relative repliche, in data 18 maggio 2012 si terrà udienza di discussione. Il termine per l'emissione del lodo definitivo è fissato al 18 giugno 2012.

Con Atto di citazione notificato a RFI in data 1 luglio 2011 il Consorzio Iricav Uno ha impugnato presso la Corte di Appello di Roma il Lodo parziale in data 19 maggio 2011. Nella stessa data anche RFI ha impugnato a sua volta dinanzi alla Corte D'Appello di Roma citato Lodo parziale del 19 maggio 2011. I due giudizi sono stati riuniti nell'udienza del 13 gennaio 2012. La prossima udienza per la precisazione delle conclusioni è stata fissata per l'1 dicembre 2013.

Milano-Verona, Verona-Padova e Terzo Valico dei Giovi

Tratta Milano-Verona

La definizione del contenzioso in essere tra RFI e Cepav Due/ENI trova soluzione nell'Atto Transattivo sottoscritto tra le Parti con scambio di note del 07 marzo 2011, del 15 marzo 2011 e del 12 aprile 2011, rispettivamente di RFI, di Cepav Due e di ENI. L'Atto Transattivo è divenuto efficace in data 30 giugno 2011. Inoltre, in data 16 novembre 2011 il Collegio Arbitrale ha dichiarato estinto il secondo procedimento arbitrale instaurato da Cepav Due in data 7 febbraio 2007.

Tratta Verona-Padova

Rispetto a quanto riportato nel Bilancio 2010, si segnala che in data 31 maggio 2011 sono state depositate le memorie conclusionali ed in data 30 giugno 2011 le relative memorie di replica.

Con lodo emesso in data 26 marzo 2012 il Collegio Arbitrale:

- ha respinto la domanda di Iricav Due per compensi e spese di progettazione concernenti la Sub-tratta Verona-Padova accogliendo la tesi di RFI secondo cui tali compensi e spese erano già stati liquidati con il precedente Lodo inter partes del 17.7.2003;
- in parziale accoglimento della domanda subordinata di Iricav Due di adempimento della Convenzione, ha riconosciuto il diritto del Consorzio al risarcimento del danno liquidato – in via equitativa ex art. 1226 cod. civ. ed in misura del solo 0,79% del petitum – nell'importo di 9 milioni di euro comprensivo di interessi e rivalutazione monetaria dalla data di notifica della domanda di arbitrato fino alla data di sottoscrizione del Lodo e per l'effetto ha condannato RFI al relativo pagamento; tale condanna è stata assunta dal Collegio arbitrale all'unanimità, quanto all'importo di 2 milioni di euro a maggioranza, quanto all'importo di 7 milioni di euro; il complessivo importo di 9 milioni di euro trova copertura in specifico fondo della società;
- ha dichiarato la persistente efficacia della Convenzione RFI-Iricav Due/Fintecna del 15 ottobre 1991, limitatamente alla progettazione esecutiva ed alla realizzazione della Tratta AV/AC Verona-Padova e relative infrastrutture ed interconnessioni, così respingendo la domanda principale di Iricav Due di risoluzione per inadempimento della Convenzione.

Terzo Valico dei Giovi/Milano-Genova

Rispetto a quanto riportato nel Bilancio 2010, si segnala che in data 31 maggio 2011 è stata depositata la relazione del CTU e la relazione integrativa in risposta alle suddette osservazioni depositate dai Consulenti Tecnici di Parte.

In data 11 novembre 2011 è stato sottoscritto, da parte di RFI e del Consorzio COCIV, l'Atto Integrativo alla Convenzione, per la realizzazione, per lotti costruttivi, della tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi autorizzando l'avvio dei lavori del 1° lotto costruttivo. A seguito dell'entrata in efficacia – in data 2 aprile 2012 – del predetto Atto Integrativo è divenuta efficace la rinuncia del consorzio Cociv a qualsiasi pretesa risarcitoria, anche futura, connessa all'eventuale mancato o ritardato finanziamento dell'intera opera e, pertanto, l'unica pretesa del Consorzio rimasta da decidere nel Procedimento Arbitrale è relativa alle attività progettuali pregresse espletate dal Consorzio nel periodo dal 1 gennaio 1999 al 31 dicembre 2000 e, successivamente, dal 14 ottobre 2002 fino al 31 gennaio 2007. Il termine per l'emissione del lodo già fissato al 18 dicembre 2012, è in corso di proroga al 7 luglio 2013.