



Egregio Signore
Prof. Ing. Pietro Lunardi
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Egregio Signore
On.le Prof. Giulio Tremonti
Ministro dell'Economia e delle Finanze

RISERVATA

Roma, 24 gennaio 2006

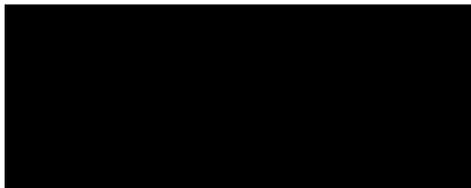
Oggetto: Tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi

Per poter procedere speditamente all'avvio dei lavori della Tratta AV/AC Terzo Valico dei Giovi il Gruppo FS, dopo un costante raccordo con le competenti Strutture ministeriali, è ora in attesa che il CIPE approvi, sotto ogni profilo, il progetto definitivo dell'opera ed il nuovo dossier di valutazione economica e che, conseguentemente, venga adottato un nuovo Decreto Interministeriale che autorizzi Cassa Depositi e Prestiti a stipulare con RFI/TAV il contratto di finanziamento dell'opera.

A seguito di tali provvedimenti potrà essere stipulato fra RFI/TAV e Cassa Depositi e Prestiti il contratto di finanziamento e TAV, a sua volta, potrà finalizzare la stipula dell'Atto Integrativo con il General Contractor interessato (Consorzio COCIV).

A tale ultimo riguardo, peraltro, ferma l'esistenza di alcune problematiche che dovranno trovare soluzione nel corso della negoziazione, si ritiene opportuno richiamare l'attenzione di codesti Dicasteri sul tema delle garanzie contrattuali, per le quali si ritiene di dover rappresentare quanto segue.

L'affidamento al consorzio COCIV, in qualità di Contraente Generale, della progettazione e realizzazione della tratta AV/AC Milano – Genova, Terzo Valico dei Giovi, presenta profili di atipicità rispetto allo schema negoziale attuato con gli altri Contraenti Generali della TAV.



Infatti, per le altre tratte del sistema AV/AC è stato individuato un unico soggetto imprenditoriale la cui consistenza patrimoniale fosse tale da costituire sufficiente garanzia della corretta e puntuale esecuzione delle opere, in aggiunta all'ordinario regime delle cauzioni, delle fidejussioni e delle responsabilità personali delle imprese esecutrici.

Per realizzare tale garanzia patrimoniale aggiuntiva, la FIAT ha assunto direttamente la qualifica di Contraente Generale per le tratte Bologna-Firenze e Torino-Milano, mentre l'IRI e l'ENI hanno accettato di assumere *ab externo* la garanzia di corretto adempimento delle opere in relazione alle tratte Roma-Napoli, Verona-Venezia, Milano-Bologna, Milano-Verona.

Per quanto riguarda, invece, la tratta Milano - Genova, l'accennata atipicità dello schema negoziale deriva dal protocollo di intesa sottoscritto in data 7 agosto 1991, alla presenza del Ministro dei Trasporti e del Presidente della Regione Liguria, tra l'Ente Ferrovie dello Stato e la CIV - Collegamenti Integrati Veloci - S.p.A., con il quale le parti si impegnavano a verificare (e riferire congiuntamente al Ministro dei Trasporti) la sussistenza delle condizioni per l'assunzione da parte della CIV, adeguatamente strutturata con altre imprese, della qualifica di Contraente Generale.

La CIV promuoveva, pertanto, la costituzione del consorzio COCIV: la fattibilità tecnico-finanziaria dell'operazione veniva verificata dall'Ente Ferrovie dello Stato - e condivisa dal Ministero dei Trasporti - mentre la garanzia del corretto adempimento era prestata solidalmente sia dalle imprese consorziate (come in tutti gli altri consorzi) sia da tutte le società capogruppo delle imprese consorziate (vincolo sancito dall'art. 10.4 della Convenzione TAV/COCIV).

In questo modo, la garanzia patrimoniale aggiuntiva coinvolgeva, a differenza che nelle altre tratte, una pluralità di patrimoni privati.

Peraltro, nel corso del tempo, la composizione interna del consorzio COCIV ha subito talune variazioni in ragione del riassetto del comparto dei costruttori e nel rispetto delle condizioni e modalità stabilite dalla Convenzione TAV/COCIV: conseguentemente, è cambiata anche la formazione delle società capogruppo garanti (assenso di TAV alla modifica).



Alcune ulteriori e significative modifiche alla composizione consortile, tuttavia, non sono state ad oggi ancora assentite, e ciò in ragione, da un lato, della mancata conferma da parte delle ex società capogruppo della continuità delle garanzie a suo tempo rilasciate ai sensi del citato art. 10.4 della Convenzione una volta cedute le quote consortili o le partecipazioni nella controllata e, dall'altro lato, della mancata dazione delle garanzie da parte di una capogruppo di una consorziata.

A prescindere dall'assenso che TAV potrà o meno dare a tali ulteriori modificazioni della compagine consortile e dalle possibili iniziative volte alla conservazione della originaria garanzia patrimoniale in assenza di conferma, le cessioni che hanno avuto ad oggetto, sia le quote di partecipazione al consorzio COCIV, sia, a monte, la proprietà azionaria delle consorziate, hanno di fatto determinato una situazione di incertezza in merito all'attuale vigenza della garanzia patrimoniale aggiuntiva sulla quale si basava la valutazione di fattibilità economico-finanziaria assentita dal Ministero dei Trasporti nel 1991.

Pertanto, le cessioni che hanno avuto ad oggetto, sia le quote di partecipazione al consorzio COCIV, per alcune delle quali TAV non ha a tutt'oggi rilasciato il proprio assenso, sia, a monte, la proprietà azionaria delle consorziate, hanno di fatto reso non più equivalente la garanzia patrimoniale aggiuntiva sulla quale si basava la valutazione di fattibilità economico-finanziaria assentita dal Ministero dei Trasporti nel 1991.

Ciò posto, per ovviare, seppure in parte, alla non equivalenza della garanzia patrimoniale delle capogruppo, situazione venutasi a determinare, le imprese di maggior rilievo che allo stato si propongono quale nuova formazione del consorzio COCIV (Impregilo e Condotte) hanno offerto di integrare la garanzia con la quale le capogruppo solidalmente garantiscono TAV del corretto e puntuale adempimento da parte del Consorzio COCIV e delle imprese consorziate di tutte le obbligazioni previste nella Convenzione e nello stipulando Atto integrativo, con un insieme di garanzie assicurative e patrimoniali, cosicché il valore complessivo garantito è un "pacchetto" di garanzie diverse rispetto a quelle ottenute in precedenza, di valore complessivo pari a circa 2.400 milioni di euro.



Sebbene questo nuovo pacchetto di garanzie abbia un valore minore –e non sia quindi “equivalente” alle garanzie a suo tempo rilasciate - ciononostante occorre considerare: da un lato, che il Gruppo FS non rinuncia alle garanzie ottenute in precedenza (ed in particolare a quella di Edison che, avendo una capitalizzazione di notevole valore, è di notevole valore, sicchè in proposito potrà nascere una controversia circa la sua permanenza o meno); dall’altro che un pacchetto di garanzie di 2.400 milioni di euro corrisponde a quasi il 50% del valore dell’opera. Quanto sopra prescindendo e non rinunciando anche alla garanzia ottenuta in precedenza da Edison, quale capogruppo di Tecnimont che ha ceduto a Impregilo la propria quota nel Consorzio senza assenso di TAV.

Premesso dunque, che sulla capacità tecnico-economica di Impregilo e Condotte non sussistono motivi ostativi, quanto sopra, si chiede, con la più ampia disponibilità a fornire ulteriori chiarimenti, di valutare la fattibilità dell’operazione anche con garanzie diverse e minori rispetto a quelle originariamente previste, autorizzandola con apposito DPCM..

La rinnovata valutazione richiesta dalla Scrivente, attualmente vincolata alle precedenti indicazioni (basate sulle caratteristiche economico-finanziarie degli originari gruppi), si pone – una volta intervenuti i provvedimenti ministeriali ed i finanziamenti necessari in precedenza accennati - quale condizione necessaria per la finalizzazione dell’Atto Integrativo con il General Contractor.



Roma, 24 gennaio 2006

Spett.le
Consorzio Cociv
Località Ferriera Vecchia
15060 Voltaggio (AL)

Alla cortese attenzione dell'Ing. Alberto Rubegni

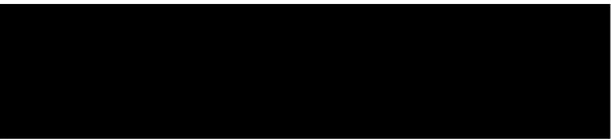
Racc. AR

**Linea AV/AC Terzo Valico dei Giovi -
garanzie ex art. 10.4 della Convenzione e Allegato 4**

Abbiamo ricevuto la Vostra lettera del 17.1.2006 in cui confermate la disponibilità di due delle consorziate (Impregilo e Condotte) a rilasciare - insieme alla proprie "capogruppo" controllanti (IGLI e Ferfina) - garanzie proprie e assicurative per un valore complessivo pari a Euro 2.400 milioni, e prendiamo atto positivamente di tale disponibilità.

Peraltro, osserviamo che nella Vostra citata lettera:

1. fate riferimento alle garanzie di due soli consorziati (Impregilo e Condotte) mentre attualmente i consorziati di Cociv sono cinque (Impregilo, Condotte, CER, Tecnimont e Civ) e, anche in caso di autorizzazione ai trasferimenti delle quote di Cociv da Tecnimont a Impregilo, da Impregilo a Condotte e da CER a CIV, Cociv rimarrebbe con tre consorziati (Impregilo, Condotte e CIV) che devono tutti essere garanti in solido degli obblighi di Cociv ai sensi dell'art. 3.3 della Convenzione e dell'art. 15.2 dello Statuto Cociv;
2. menzionate unicamente le garanzie di due capogruppo dei consorziati (IGLI e Ferfina), mentre anche in caso di autorizzazione dei trasferimenti di cui sub 1 le capogruppo che devono rilasciare le garanzie sarebbero tre;
3. dite che permangono tutt'ora (e "costituiscono" parte delle garanzie complessive per Euro 2.400 milioni) le "garanzie rilasciate a suo tempo da Premafin e Itinera", ma:
 - (i) non considerate la garanzia di maggior valore rilasciata da Edison (che pure è firmataria dello stesso documento di garanzia firmato nel 1996 anche da Premafin e Itinera);
 - (ii) non ci confermate di aver ricevuto conferma scritta da parte dei tre garanti (come più volte vi abbiamo richiesto) dell'attuale vigenza delle garanzie a suo tempo rilasciate nel 1996 prendiamo atto del fatto che voi



ritenete che, quanto meno per Premafin ed Itinera, le loro garanzie sono attualmente vigenti: ma devono essere i garanti stessi a dirlo, e non Voi per loro conto, salvo che abbiate il potere di rappresentarli;

4. non spiegate come arrivate a quantificare in Euro 2.400 milioni l'ammontare complessivo delle garanzie offerte.

In conclusione, Vi preghiamo di:

- confermarci che tutte le imprese consorziate (e quindi, in caso di autorizzazione ai trasferimenti sub 1, anche CIV oltre a Impregilo e Condotte) continuano ad essere garanti degli obblighi di Cociv (v. supra sub 1);
- confermarci che tutte le capogruppo degli attuali consorziati garantiscono solidalmente gli obblighi di Cociv (v. supra sub 2);
- precisarci se avete ricevuto conferma scritta dei garanti circa la vigenza delle garanzie a suo tempo rilasciate da parte di Edison, Premafin e Itinera (v. supra sub 3);
- spiegare le modalità di calcolo dell'importo totale delle garanzie quantificato in Euro 2.400 milioni

E' evidente che solo avendo chiaro il quadro delle garanzie che siete in grado di offrire possiamo valutare la loro sufficienza e congruità in modo da poter decidere se dare o meno l'autorizzazione alle Vostre richieste di trasferimenti (v. supra sub 1), trasferimenti che la Convenzione prevede che dovevano essere da noi "previamente autorizzati" (art. 21.2), talché confermiamo salva in proposito ogni nostra riserva.

Vi preghiamo anche di comunicare, se lo riterrete utile, se un'eventuale nostra autorizzazione al trasferimento del solo 50% della quota consortile di Tecnimont (che resterebbe consorziate allo 0,5% e, pertanto, garante insieme alla sua capogruppo) sia un'ipotesi da Voi considerata e/o ritenuta percorribile.

Quanto precede concerne solo il problema "garanzie": per poter procedere alla stipula dell'Atto Integrativo occorre ovviamente - oltre ad un preciso accordo su tutte le sue clausole - che il CIPE approvi sotto ogni profilo il progetto definitivo dell'opera e il nuovo dossier di valutazione economica e che Cassa Depositi e Prestiti, debitamente autorizzata da apposito Decreto Interministeriale, provveda a stipulare con RFI/TAV il contratto di finanziamento dell'intera opera.

Distinti saluti.

Ing. Antonio Savini Nicci

