

Inoltre gli strumenti indicati possono anche essere utilizzati nella acquisizione di nuove provviste finanziarie.

In conclusione, il mancato ricorso alle operazioni sopra descritte, conseguente alla pluriennale mancata operatività del Fondo, non ha consentito la gestione dinamica dell'indicata imponente massa di passività, composta di mutui e prestiti obbligazionari in diverse valute e regolati sia da tassi fissi che da tassi variabili. Ciò potrebbe avere impedito di acquisire significativi risparmi negli oneri finanziari prodotti dal debito. In altri termini, i ritardi accumulati nell'attivazione del Fondo non hanno permesso alla Società di avvalersi di strumenti finanziari di generale impiego, vanificando, relativamente a tale aspetto, il beneficio che l'Esercizio dello Stato doveva conseguire con l'adozione, per le Ferrovie dello Stato, dello strumento societario.

4.2 Poteri di indirizzo e di vigilanza del Ministro dei trasporti e della navigazione.

Come già illustrato nel paragrafo 3 relativo all'atto di concessione, al Ministro dei trasporti e della navigazione sono affidati poteri di indirizzo e vigilanza sull'esercizio della concessione, per garantire il rispetto delle norme di legge e di regolamento, al fine della costante attuazione dell'interesse pubblico. L'espletamento di dette funzioni è svolto da una "struttura tecnica ministeriale che sarà assistita da un organismo tecnico di interfaccia istituito dalla Società". E' anche previsto che quest'ultima "dovrà uniformarsi alle prescrizioni formulate in materia dall'Amministrazione concedente, presterà la necessaria collaborazione fornendo, a richiesta, documenti, dati, personale e mezzi adeguati".

Con la legge 24 dicembre 1993, n. 537, concernente interventi correttivi di finanza pubblica, sono stati soppressi il Ministero dei trasporti e il Ministero della marina mercantile (art. 1.8) ed in loro vece è stato istituito il Ministero dei trasporti e della navigazione (art. 1.9). E' stato poi previsto che l'organizzazione del nuovo Ministero fosse disciplinata, entro tre mesi dall'entrata in vigore della richiamata legge, con uno o più regolamenti da emanarsi ai sensi dell'art. 17 della legge 23 agosto 1988, n. 400. In tale ambito, le funzioni di vigilanza sulla Società Ferrovie dello Stato sarebbero state esercitate da una apposita "Unità di controllo" (art. 1.13).

In data 31 ottobre 1994, e quindi a circa undici mesi dall'entrata in vigore della concessione, con decreto n. 152/T, il Ministro competente, in attesa della riorganizzazione del Ministero e senza operare alcun riferimento alla predetta normativa, ha costituito, per un

periodo non superiore a tre anni, una Commissione di alta vigilanza per l'espletamento dei compiti specificati in particolare agli artt. 4, 10 e 19 della concessione stessa. Sono stati chiamati a comporre la Commissione il Capo di Gabinetto, che la presiede, il Capo dell'Ufficio legislativo, due Consiglieri giuridici, due Dirigenti generali della M.C.T.C. e tre esperti. La Commissione, che si avvale di una segreteria tecnico-amministrativa e delle strutture ministeriali, nonché, all'occorrenza, della collaborazione degli organismi ferroviari, riferisce periodicamente al Ministro sui risultati dell'attività svolta.

Con nota di pari data, il Ministro segnalava all'Amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato l'istituzione della predetta Commissione, rimanendo in attesa di ricevere comunicazioni circa la costituzione dell'organismo di interfaccia.

Con nota istruttoria, il magistrato incaricato del controllo chiedeva la trasmissione dei referti al Ministro prodotti dalla richiamata Commissione. Il Capo di Gabinetto del Ministro, nel trasmettere quattro verbali di riunioni tenute dalla Commissione stessa, comunicava di averli contestualmente inviati al Ministro. Faceva anche presente che lo stesso, presa visione del loro contenuto, aveva disposto l'immediata soppressione della Commissione medesima.

Da notizie assunte presso la Società Ferrovie dello Stato, risulta che l'organismo di interfaccia non è mai stato costituito.

In relazione a quanto precede, questa Corte dei conti deve censurare la mancata attivazione degli strumenti previsti per l'esercizio dei poteri di indirizzo e vigilanza contenuti sia nell'atto di concessione, che nelle disposizioni di cui all'art. 1.13 della legge n. 537/1993, ad oltre due anni dall'entrata in vigore della concessione medesima.

Occorre, infatti, considerare che la soluzione adottata non può essere ritenuta idonea allo scopo. Funzioni del tipo descritto e per di più da esercitare nei confronti di una Società concessionaria delle dimensioni economiche e finanziarie, quali quelle possedute dalle Ferrovie dello Stato, non possono essere svolte da una Commissione ministeriale composta da persone, anche se di alta qualificazione, nominate "intuitu personae" dal Ministro e, quindi, soggetta a variazioni nella sua composizione in occasione di ogni avvicendamento del titolare del Dicastero. Le disposizioni previste richiedono invece l'affidamento di tali compiti ad una "struttura tecnica ministeriale" avente carattere di stabilità, capace di fornire al Ministro un

flusso continuo di dati ed elementi di valutazione, raccolti in collaborazione con analoga struttura della Società concessionaria.

Ed in effetti, dalla lettura dei verbali trasmessi a questa Sezione, emergono le osservazioni critiche espresse da alcuni componenti sulla indeterminatezza delle funzioni da svolgere e sulla carenza di strutture personali e materiali che tali funzioni dovrebbero supportare, con l'ovvia conclusione che, in tali condizioni, la Commissione stessa non avrebbe potuto essere operativa. Tutto ciò determinerebbe, come di fatto ha determinato, la polverizzazione delle competenze in questione tra Uffici di Gabinetto, della Direzione generale M.C.T.C. e, a volte, della Società stessa.

Risulta, inoltre, dai detti verbali, come siano stati affidati incarichi a Consiglieri ministeriali per l'esame di importanti documenti, come ad esempio il contratto di servizio, in forma del tutto personale e al di fuori di ogni organicità di uffici e funzioni.

Con nota del 3 agosto 1995, il Ministro dei trasporti e della navigazione ha inviato al Consiglio di Stato per il prescritto parere uno schema di regolamento, da emanare secondo le forme richieste dall'art. 17, comma primo, della legge n. 400/1988, in attuazione dell'art. 1.13, lettera e) della richiamata legge n. 537/1993.

Lo schema del provvedimento in questione disciplina:

1. L'attività di vigilanza: l'Unità di controllo vigilerà, anche sulla base di parametri concordati convenzionalmente con le F.S. S.p.A., sull'adempimento degli obblighi derivanti dalla concessione e dai contratti di programma e di servizio pubblico, avvalendosi dell'organismo tecnico di interfaccia istituito dalla Società concessionaria. Tale attività sarà estesa alla verifica dell'assolvimento dei compiti di concessionario del Sistema Alta Velocità da parte di TAV S.p.A., disciplinati e previsti dalle corrispettive concessioni e relativi patti integrativi, aggiuntivi e modificativi stipulati con le Ferrovie dello Stato.
2. La struttura dell'Unità di controllo: è composta da un Collegio di vigilanza e controllo e da una Unità operativa di supporto. Il Collegio, composto da cinque membri di elevata qualificazione professionale e scientifica, è nominato dal Ministro, dura in carica cinque anni e i suoi componenti non potranno essere rimossi dall'incarico se non per giustificato motivo. L'Unità operativa, posta alle dirette dipendenze del Presidente del Collegio, è composta da non più di cinquanta dipendenti appartenenti ad amministrazioni pubbliche ed alla stessa Società concessionaria, in possesso di adeguata qualificazione nei settori nei quali si svolge la vigilanza.

3. Gli incarichi di consulenza: il Collegio potrà proporre al Ministro l'affidamento di incarichi di consulenza ad enti ed esperti nel settore del trasporto ferroviario di durata non superiore ad un anno.
4. L'obbligo di referto: il Collegio riferirà periodicamente al Ministro e, comunque, quando egli ne faccia richiesta.
5. Le fonti di finanziamento: l'Unità di controllo si avvarrà dei fondi che la concessionaria metterà annualmente a disposizione ai sensi dell'art. 19, comma 5°, dell'atto di concessione, come determinati dai contratti di programma e di servizio pubblico.

La II Sezione del Consiglio di Stato, nella seduta del 30 agosto 1995, ha sospeso l'esame dell'affare in attesa di acquisire preventivamente l'indispensabile avviso, in ordine allo schema di provvedimento, del Ministero del tesoro, in considerazione sia del fatto che quest'ultimo è l'azionista unico della Società, sia per gli aspetti specificamente finanziari relativi ai mezzi messi a carico delle Ferrovie dello Stato, al trattamento giuridico ed economico del personale dell'Unità di controllo ed agli incarichi di consulenza.

Conclusivamente, questa Corte dei conti deve rilevare come l'assolvimento di così importanti funzioni di vigilanza ed indirizzo sia stato finora perseguito in modo sporadico ed occasionale, al di fuori dei necessari strumenti organizzativi predisposti all'uopo sia nell'atto di concessione, che nelle successive disposizioni legislative contenute nel provvedimento collegato alla legge finanziaria per l'esercizio 1994. Ciò non può non aver determinato l'indebolimento della posizione governativa nella regolazione dei rapporti che intercorrono tra i Ministeri competenti e le Ferrovie dello Stato, sia a livello di assemblea sociale che in quello contrattuale.

4.3 L'accesso all'infrastruttura ferroviaria.

L'art. 8 della direttiva CEE n. 91/440 dispone che il gestore dell'infrastruttura applica alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali utilizzatrici un canone calcolato in modo da evitare discriminazioni tra le imprese ferroviarie, che tenga conto del totale dei chilometri percorsi, della composizione del treno e di ogni esigenza specifica in relazione a fattori quali la velocità, il carico per asse e il grado o il periodo di utilizzazione dell'infrastruttura. Gli Stati membri definiscono le modalità per la fissazione del canone, previa consultazione con il gestore.

L'art. 16 della concessione prevede, entro il 31 dicembre 1994, l'emanazione di apposito atto integrativo per disciplinare l'esercizio dei diritti ed i criteri di accesso all'infrastruttura ferroviaria, nonché i criteri di determinazione del relativo canone di utilizzazione.

In risposta a nota istruttoria, il Presidente della Società ha fatto presente che l'adempimento in questione non ha potuto ancora essere perfezionato in attesa che la complessa problematica trovasse compiuta definizione in sede comunitaria, dove erano allo studio proposte miranti ad accelerare il processo di liberalizzazione del settore.

Ed in effetti, la recente direttiva CEE n. 95/19 del 19 giugno 1995, riguardante la ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e la riscossione dei diritti per il suo utilizzo, contribuisce a più puntualmente delineare gli obiettivi e l'ambito di applicazione delle direttive medesime ai fini dell'adozione dei conseguenti adempimenti previsti in concessione.

La predetta direttiva concede due anni di tempo agli Stati membri per adottare le necessarie disposizioni legislative, regolamentari e amministrative per conformarsi a quanto deciso in sede comunitaria.

La Corte dei conti segnala, quindi, al Ministero dei trasporti e alla Società concessionaria l'esigenza di una sollecita emanazione dell'atto integrativo in questione per l'attuazione della richiamata direttiva.

4.4 Convenzione per l'utilizzo di personale, locali e rilascio di titoli gratuiti di viaggio.

L'art. 19 della concessione prevede l'emanazione di un atto convenzionale tra il Ministero e la Società che determini le condizioni, i termini e le modalità per la disciplina delle seguenti materie:

1. messa a disposizione dell'Autorità concedente di un contingente di personale, determinato con decreto del Ministro dei trasporti, di entità non superiore a quello in servizio presso il predetto Dicastero alla data di entrata in vigore della concessione;
2. mantenimento a disposizione dell'Autorità concedente dei locali presso la sede di "Villa Patrizi" in Roma occupati dagli Uffici di diretta collaborazione del Ministro, i locali dove hanno attualmente sede la Direzione generale per la programmazione, organizzazione e coordinamento, la Ragioneria centrale, la Corte dei conti, nonché il CIPET;

3. adozione di particolari condizioni e rilascio di titoli di viaggio gratuiti per i destinatari previsti dalla normativa vigente alla data della cessazione dell'Ente Ferrovie dello Stato.

In risposta a nota istruttoria, il Presidente della Società ha comunicato, in modo interlocutorio, in data 27 luglio 1995, "che, in merito, si sta procedendo ad effettuare i necessari riscontri sui quali si riferirà, non appena possibile".

Anche per tale vicenda, che non appare dover comportare la soluzione di particolari problemi, la Corte dei conti deve segnalare la mancata attuazione delle disposizioni contenute nell'atto di concessione. Inoltre, la trasformazione dell'Ente in Società per azioni avrebbe dovuto determinare l'adozione di una sollecita soluzione convenzionale, stante la più marcata separazione soggettiva ormai esistente tra Ministero e Società stessa.

5. I contratti di programma.

5.1 Il contratto di programma per gli anni 1991-1992.

Il primo contratto di programma intervenuto tra il Ministro dei trasporti e l'Amministratore straordinario dell'Ente Ferrovie dello Stato è stato adottato il 23 gennaio 1991, ai sensi degli articoli 3, 7 e 8, primo comma, della legge 17 maggio 1985, n. 210.

Tale contratto, in coerenza con il Piano generale dei trasporti, si propone di riequilibrare il sistema dei trasporti in Italia consentendo all'Ente di operare secondo una logica di impresa, promuoverne lo sviluppo strategico ed eliminare gli oneri impropri compreso il loro accumulo pregresso, gravanti sul suo conto economico. La realizzazione di tali obiettivi richiede:

1. la graduale sostituzione degli interventi dello Stato finalizzati agli investimenti e alla gestione con un Fondo di dotazione destinato, come capitale di rischio, al finanziamento in quota degli investimenti commerciali e degli oneri per la ristrutturazione industriale;
2. il progressivo adeguamento delle tariffe al livello europeo;
3. l'eliminazione delle distorsioni derivanti sul conto economico dall'attuale regime pensionistico dei lavoratori FS;

4. l'intensificazione del processo di riorganizzazione strutturale reso possibile dagli ammortizzatori sociali introdotti dalla legge 141/90², senza oneri per l'Ente FS diversi da quelli che hanno caratterizzato l'uso di queste politiche nella ristrutturazione del sistema privato;
5. la previsione di adeguati ammortizzatori sociali anche per il sistema dell'indotto ferroviario.

Le parti firmatarie convengono di conseguire gli indicati obiettivi in due distinte fasi:

- a) la prima, durante il biennio 1991-1992, di ristrutturazione e d'investimento da parte dell'Ente FS, nonché di individuazione e di predisposizione delle opportune iniziative nell'ambito delle rispettive competenze;
- b) la seconda, mirata all'effettiva realizzazione del pieno equilibrio economico-finanziario con l'eliminazione dei trasferimenti dello Stato, ad eccezione dei pagamenti degli obblighi di servizio pubblico e tariffari, riconducendo in tal modo l'impegno dello Stato ad un livello nettamente inferiore rispetto a quello prevedibile nel caso di andamento inerziale della situazione in essere.

Le principali prescrizioni del contratto di programma sono le seguenti.

Impegni dell'Ente (art. 3).

1. Sicurezza: l'Ente si impegna a incrementare gli indici di sicurezza ed, in particolare, a destinare a rinnovo dell'armamento il 35% del totale della spesa per i rinnovi. L'Ente, d'intesa con il Ministro, verifica periodicamente il miglioramento degli indici, anche in raffronto con quelli delle reti ferroviarie della CEE, individuando appositi indicatori.
2. Qualità: l'Ente individua, d'intesa con il Ministro, indicatori di qualità che misurino il grado di apprezzamento dei servizi resi all'utenza, la percentuale dei treni delle varie tipologie in orario e dei clienti che, agli sportelli delle principali stazioni registrino una attesa superiore ai dieci minuti.
3. Sviluppo commerciale: adottando finalizzate politiche commerciali e dell'offerta, l'Ente persegue rispetto ai risultati del 1990 un incremento dei volumi di traffico del 4% in termini di viaggiatori-km e del 7,5% in termini di tonnellate-km. L'Ente assicura inoltre, il rispetto degli obblighi di pubblico servizio in essere con le compensazioni previste.
4. Investimenti: l'Ente realizza gli investimenti riportati nelle seguenti tabelle necessari per conseguire l'integrazione attraverso i valichi della rete ferroviaria italiana in quella europea, sviluppare il traffico merci, dotare il Paese di una rete di collegamenti ad Alta Velocità e sviluppare i servizi viaggiatori nelle aree metropolitane. Per quanto concerne la

² La legge 7 giugno 1990, n. 141, riguarda criteri, modalità e requisiti per il prepensionamento volontario di una quota del personale dell'Ente Ferrovie dello Stato.

realizzazione delle linee ad Alta velocità, il finanziamento, ove il quadro normativo e societario lo consenta, sarà coperto con ricorso al capitale privato per circa il 60% del costo complessivo, restando a carico dello Stato la differenza, oltre all'onere per interessi durante la costruzione e l'avviamento.

ALTA VELOCITÀ	Nuovi impegni 1990-92	Contabilizzazione 1990-92	Nuovi impegni oltre il 1992
Integrazione Rete italiana con quella europea	5.599	855	14.448
Manutenzione ammodern. del parco rotabile	1.000		3.060
Riserva tecnica	301	45	892
TOTALE	6.900	900	18.400

INTERVENTI A CARICO DELLO STATO PER SOLI COSTI DI INVESTIMENTO	Nuovi impegni 1990-92	Contabilizzazione 1990-92	Nuovi impegni oltre il 1992
Integrazione Rete italiana con quella europea	2.962	1.975	4.201
Ammodernamento rete meridionale e insulare	1.475	1.930	572
Intermodalità passeggeri e merci	5.821	3.030	2.520
Rinnovam. tecnologico e infrastrutturale rete	3.276	3.208	2.466
Recupero delle reti di interesse locale	171	333	
Manutenzione ammodern. del parco rotabile	3.150	3.122	4.478
Riserva tecnica	745	302	713
TOTALE	17.600	13.900	14.950

5. Gestione: l'Ente svilupperà la propria competitività migliorando la produttività di tutti i fattori della produzione. Detto miglioramento sarà misurato con l'utilizzo di appositi indicatori, determinati con riferimento a parametri indicati in allegato, e valutati nel loro riflesso finale rispetto agli obiettivi del contratto.

Impegni del Ministro (art. 4).

1. Oneri pregressi: il Ministro promuoverà le iniziative, anche di natura normativa, per consentire all'Ente di realizzare una ristrutturazione finanziaria e patrimoniale. In particolare:
 - 1.1. la sanatoria delle perdite stimate, oltre la sovvenzione di equilibrio di cui alla legge n. 67/88³, relative agli anni dal 1988 al 1992 e la compensazione tra i debiti per pensioni anticipate dallo Stato e i crediti IVA vantati dall'Ente;
 - 1.2. la corretta destinazione degli oneri impropri gravanti sul bilancio e cioè: oneri per "gestione del debito" generati da programmi di investimento e oneri derivanti

³ La legge 11 marzo 1988, n. 67, concernente disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1988), all'art. 13, commi 3, 4 e 5, ha determinato gli apporti statali in favore dell'Ente Ferrovie dello Stato.

dall'anomalia del sistema pensionistico FS più oneroso rispetto a quello che riguarda i lavoratori dipendenti con contratto di diritto privato.

2. Tariffe: il Ministro, in relazione a quanto disposto dal decreto-legge 25 novembre 1989, n. 381, convertito con legge 25 gennaio 1990, n. 7⁴, si impegna a promuovere con decorrenza non successiva al 1° maggio 1992, un aumento medio delle tariffe pari al 15%.
3. Contributi e compensazioni CEE: il Ministro si impegna a far sì che i contributi e le compensazioni connesse agli obblighi di servizio pubblico, all'armonizzazione delle condizioni di concorrenza, ad altri obblighi tariffari e allo sviluppo del trasporto combinato, siano confermati per l'anno 1992 nelle stesse misure previste dalle leggi di bilancio del 1991.
4. Sviluppo del Gruppo FS: il Ministro concorda sulla necessità che l'Ente proceda in piena autonomia nell'opera di riorganizzazione del Gruppo, anche con la partecipazione di altri soggetti pubblici o privati, per cogliere le opportunità di sviluppo presenti sul mercato dei trasporti e dei settori ad esso accessori e tutte le occasioni di valorizzazione del proprio patrimonio. A tal fine l'Ente potrà costituire una o più società per la valorizzazione del suo patrimonio, per l'informatica e per la navigazione nonché per l'Alta Velocità.
5. Investimenti: il Ministro sostiene il piano degli investimenti ferroviari adoperandosi perché la "legge finanziaria" per il 1992 preveda appositi stanziamenti per gli interventi già in corso e per quelli da avviare in epoca successiva. Si impegna inoltre, a favorire la realizzazione del progetto Alta Velocità.

Esecuzione e controllo del contratto (art. 5).

Entro il 1° maggio dell'anno successivo, l'Ente presenta una relazione nella quale sono evidenziati gli obiettivi conseguiti e quelli di cui non è stata possibile la realizzazione. Le parti esamineranno le ragioni del mancato conseguimento per definire gli interventi atti al recupero dei risultati mancati.

5.2 Il contratto di programma per l'anno 1993.

In data 29 dicembre 1992, il Consiglio di amministrazione della Società Ferrovie dello Stato ha deliberato l'approvazione del contratto di programma per l'anno 1993. La formalizzazione del medesimo è stata effettuata in pari data tra l'Amministratore delegato ed il

⁴ Il decreto legge 25 novembre 1989, n. 381, convertito con la legge 25 gennaio 1990, n. 7, ha disposto, all'art. 1, l'adeguamento per un periodo di cinque anni delle tariffe per il trasporto passeggeri, comprese quelle relative al comparto sociale, in comparazione con le altre modalità di trasporto. L'aumento non può comunque eccedere, al termine del quinquennio, il livello tariffario comunitario, mentre l'aumento delle tariffe relative al comparto sociale deve essere stabilito in misura tale da consentire la graduale riduzione dell'onere a carico dello Stato, ai sensi del Regolamento CEE n. 1191/69.

Ministro dei trasporti. Tale contratto, com'è noto, regola la disciplina degli investimenti per lo sviluppo e la ristrutturazione delle Ferrovie dello Stato, nonché degli oneri di esercizio e di infrastruttura a carico dello Stato ai sensi della vigente normativa C.E.E.

In proposito, occorre ricordare che, a seguito di apposita direttiva dei Ministri competenti del 17 novembre 1992, la Società ha presentato:

1. un piano di impresa per il periodo 1993/2000, con relativo piano di investimenti;
2. un piano triennale di dettaglio per il periodo 1993/1995, inclusivo degli investimenti, esteso al 1997/1998 sulla base delle risorse messe a disposizione e indicate nella richiamata direttiva.

Con direttive del 9 e del 29 dicembre 1992, i medesimi Ministri, preso atto del piano di impresa, deliberavano:

1. di approvare le previsioni di bilancio presentate dalla Società per il 1993;
2. di approvare il suddetto piano triennale di dettaglio 1993/1995;
3. di fissare l'importo massimo dei mutui e prestiti che la Società potrà assumere con oneri a carico dello Stato in ciascuno degli anni dal 1993 al 1997 per un importo totale di 24.500 miliardi di lire;
4. di stabilire che i trasferimenti dello Stato non potranno superare gli importi previsti dal piano di impresa;
5. di incaricare il Ministro dei trasporti a provvedere all'emanazione dell'atto di concessione ed alla stipula del contratto di programma e del contratto di servizio pubblico;
6. di autorizzare la Società ad assumere impegni contrattuali nell'ambito della realizzazione del Sistema Italiano Alta Velocità.

Il programma di investimenti predisposto dalla Società per il periodo 1993/1998, elaborato sulla base delle risorse disponibili (in miliardi di lire correnti) era il seguente:

Sistema Alta Velocità	9.516
Mantenimento in efficienza	2.200
Itinerari internazionali	1.550
Tecnologie di rete	4.032
Impianti merci	1.060
Nodi	6.500
Raddoppi e velocizzazioni	3.065
Materiale rotabile	5.100
Trascinamenti e risoluzioni contrattuali	1.300
Riserva	927
Ristrutturazione industriale	3.500
Totale	38.750

Le risorse finanziarie disponibili in miliardi di lire correnti assommavano:

Mutui residui al 31.12.92 e cassa	3.700
Mutui autorizzati per legge (1993/1998)	24.500
Legge finanziaria 1993 (aumenti di capitale)	8.250
Risorse C.E.E. e Mezzogiorno	2.300
Totale	38.750

Inoltre, poiché alla data della stipula del contratto di programma le parti stavano ancora procedendo alla definizione dei criteri oggettivi per la parametrizzazione contabile e gestionale delle metodologie di investimento, strutturali e di funzionamento, il contratto in questione ha disciplinato in via transitoria i reciproci rapporti limitatamente all'anno 1993.

Le principali statuizioni del contratto di programma sono le seguenti.

Impegni della Società per investimenti nel periodo 1993/1997-98 (art. 1).

Le Ferrovie dello Stato realizzeranno nel periodo indicato gli investimenti contenuti nel programma. Nell'ambito di tale piano, e durante il triennio 1993/1995, saranno realizzati i seguenti interventi:

Sistema Alta Velocità	8.250
Mantenimento in efficienza	2.200
Itinerari internazionali	830
Tecnologie di rete	2.000
Impianti merci	700
Nodi	3.000
Raddoppi e velocizzazioni	2.000
Materiale rotabile	2.500
Riserva	519
Ristrutturazione industriale	3.500
Totale	25.500

Tale programma sarà finanziato con le seguenti risorse disponibili:

Mutui già autorizzati per legge (1993-95)	18.500
Legge finanziaria 1993 (aumenti di capitale)	3.300

Mutui residui al 31.12.92 e cassa	3.700
Totale	25.500

Impegni reciproci per gli investimenti per la ristrutturazione e lo sviluppo (art. 2).

1. Assicurazione da parte della Società che i programmati interventi consentiranno di ottenere nel periodo opere e forniture funzionali e fruibili.
2. L'impegno reciproco a reperire da fondi di finanziamento speciale (fondi per il Mezzogiorno, Fondo Europeo di Sviluppo Regionale ecc.) una somma pari a lire 2.300 miliardi.
3. La Società è autorizzata a emettere mutui ed obbligazioni con garanzia ed ammortamento a carico dello Stato, in virtù delle specifiche leggi già vigenti, per i seguenti importi annuali:
 - 3.1. Lire 7.500 miliardi per il 1993
 - 3.2. Lire 7.500 miliardi per il 1994
 - 3.3. Lire 3.500 miliardi per il 1995
 - 3.4. Lire 3.000 miliardi per il 1996
 - 3.5. Lire 3.000 miliardi per il 1997
4. L'Azionista garantirà l'emanazione dei relativi atti autorizzativi nei mesi di aprile, agosto e dicembre di ciascun anno al fine di evitare che le Ferrovie dello Stato abbiano a subire oneri impropri.
5. L'Azionista sottoscriverà gli aumenti di capitale previsti dalle specifiche leggi in due rate uguali da versare entro il primo gennaio ed il primo luglio degli anni in cui gli stessi sono previsti.
6. L'Azionista si impegna ad assicurare la copertura finanziaria della quota parte concordata per la realizzazione del Sistema Italiano Alta Velocità; la Società, a sua volta, conferma l'impegno, attraverso la partecipata Treno Alta Velocità - TAV S.p.A., per l'acquisizione della rimanente quota di finanziamento privato.

Oneri di esercizio e di infrastruttura (art. 3).

1. A fronte del servizio effettuato per il mantenimento in esercizio dell'infrastruttura ferroviaria, lo Stato riconosce alla Società, ai sensi dei Regolamenti comunitari 1191/1969 e 1893/1991, una compensazione per oneri di esercizio per il 1993 pari a lire 2.141 miliardi.
2. Ai sensi del Regolamento C.E.E. 1107/1970, lo Stato riconosce alla Società, per l'esercizio 1993, un aiuto per oneri di infrastruttura determinato in lire 1.500 miliardi.

3. Ai sensi dei Regolamenti C.E.E. 1191/1969 e 1893/1991, lo Stato riconosce alla Società per l'esercizio 1993, una compensazione pari a lire 100 miliardi per l'obbligo di servizio pubblico via mare tra terminali ferroviari.

Impegni e adempimenti a cura del Ministro dei trasporti (art. 4).

1. Sistema previdenziale e pensionistico: il Ministro dei trasporti si impegna a promuovere ogni iniziativa utile, anche di ordine legislativo, per un riordino del sistema previdenziale e pensionistico dei dipendenti della Società che, pur facendo salvi i diritti quesiti dei lavoratori, sia coerente con la mutata natura giuridica dell'impresa ferroviaria e la liberi dagli oneri impropri che attualmente la gravano.
2. Ristrutturazione industriale: il Ministro promuoverà ogni utile iniziativa per integrare gli ammortizzatori sociali per la gestione del processo di ristrutturazione, inclusa la cassa integrazione guadagni, fermo restando l'attuale sistema per il primo triennio di attività.

Ulteriori impegni ed adempimenti dello Stato (art. 5).

1. Pagamenti: le somme dovute in relazioni agli oneri di esercizio e di infrastruttura saranno versate in rate mensili anticipate, entro il quinto giorno bancario lavorativo, a partire dal gennaio 1993. Decorso il termine di trenta giorni dalla scadenza di ogni pagamento, matureranno sulle somme dovute interessi pari al "prime rate" A.B.I., senza necessità di costituzione in mora.
2. Gestione dei debiti con ammortamento a carico dello Stato: la Società è autorizzata a costituire apposito Fondo per la gestione distinta del servizio del debito derivante da passività contratte in virtù delle autorizzazioni di legge che hanno posto a carico dello Stato il connesso ammortamento. Lo Stato, attraverso i Ministeri competenti, effettuerà il pagamento dei ratei, dietro avviso della Società interessata, in tempo utile per consentire il rimborso ai creditori senza alcun tipo di onere a carico della medesima.

Controlli (art. 6).

Al fine delle verifiche sull'attuazione del contratto in questione, la Società, nel redigere la nota integrativa al bilancio, evidenzierà gli obiettivi conseguiti sotto il profilo degli investimenti, della gestione e dello sviluppo commerciale e del progressivo risanamento della struttura finanziaria e gestionale.

Realizzazione del Sistema Italiano Alta Velocità (art. 7).

Confermando gli impegni reciproci già assunti in materia, anche nei confronti dei terzi, vengono ribadite le modalità di contribuzione già definite nel precedente contratto di programma

1991/1992 e le modalità di affidamento previste dalle leggi 25 marzo 1991, n. 98 e 30 dicembre 1991, n. 412, comprese le concessioni rilasciate a TAV S.p.A. Inoltre, in conformità con l'approvato piano di impresa, gli interessi intercalari non dovranno superare l'importo di 5.500 miliardi di lire relativamente al periodo di costruzione ed avviamento della linea Torino-Milano-Napoli. I relativi trasferimenti, su richiesta dettagliata inviata dalla Società, dovranno essere effettuati senza produrre alcun tipo di onere per la medesima.

5.3 Il contratto di programma per gli anni 1994-2000.

Con la legge 14 luglio 1993, n. 238, sono state dettate disposizioni in materia di trasmissione al Parlamento dei contratti di programma e dei contratti di servizio delle Ferrovie dello Stato S.p.A.

In base a tale normativa, il Ministro dei trasporti trasmette al Parlamento, per l'espressione del parere da parte delle Commissioni permanenti competenti per materia, prima della stipulazione con le Ferrovie dello Stato, i contratti di programma, i contratti di servizio e i relativi eventuali aggiornamenti, corredati dal parere, ove previsto del CIPET (ora CIPE). Le Commissioni parlamentari competenti esprimono un parere motivato sui predetti contratti nel termine perentorio di trenta giorni dalla data di assegnazione. Il Ministro dei trasporti riferisce annualmente a ciascuna delle due Camere sullo stato di attuazione dei contratti di programma.

Il terzo comma dell'art. 5 del decreto-legge 23 settembre 1994, n. 547, convertito, con modificazioni, nella legge 22 novembre 1994, n. 644, stabilisce che entro il 15 ottobre 1994 il Ministro dei trasporti e della navigazione trasmetta al Parlamento il contratto di programma e la revisione del contratto di servizio pubblico.

L'art. 15 dell'atto di concessione ha prorogato al 30 giugno 1994 la valenza provvisoria del precedente contratto di programma; è ivi previsto anche l'impegno per le parti di addivenire alla stipula, entro tale data, di un contratto pluriennale esteso fino a tutto il 31 dicembre 2000, che potrà essere modificato consensualmente al termine del primo quadriennio di applicazione.

Con nota del Ministro dei trasporti e della navigazione del 5 luglio 1994, si comunicava all'Amministratore delegato della Società che difficoltà obiettive connesse alla complessiva politica degli investimenti e privatizzazioni da parte del Governo, non consentivano l'approntamento del previsto contratto pluriennale, per cui si rendeva necessario procrastinare

la data di validità provvisoria del contratto fino al 31 dicembre 1994. Il Consiglio di amministrazione delle Ferrovie dello Stato, nella riunione del successivo 21 luglio, prendeva atto di quanto comunicato dal Ministro.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione ha trasmesso al CIPE, in data 9 dicembre 1994, lo schema di contratto di programma ai sensi della richiamata legge n. 238 del 1993.

Il CIPE, con deliberazione del 12 gennaio 1995, nell'esprimere parere favorevole in ordine al predetto schema, ha stabilito i seguenti incombeni per le parti firmatarie del contratto:

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione provvederà a trasmettere il suddetto schema di contratto alle Commissioni parlamentari per l'acquisizione del prescritto parere. Lo stesso Ministro sottoporrà alla valutazione del Comitato le eventuali osservazioni formulate dalle suddette Commissioni.
2. Le Ferrovie dello Stato S.p.A. procederanno, entro sei mesi, ad aggiornare il piano d'impresa in relazione alle indicazioni del contratto di programma trasmettendolo al Comitato per le conseguenti valutazioni.
3. Restano confermati, per quanto compatibili, i contenuti della delibera CIPET 30 novembre 1993⁵, con la precisazione che l'onere della presentazione della documentazione riguarda tutti i raddoppi e velocizzazioni inclusi nella tabella "Principali interventi di potenziamento delle direttrici" dello stipulando contratto di programma.
4. Il Ministro dei trasporti e della navigazione riferirà al Comitato in ordine allo stato dell'iniziativa comunitaria concernente il "Master Plan"⁶ ed alla posizione italiana adottata al riguardo al fine di consentire al Comitato l'adozione delle misure del caso.
5. Il Ministro del tesoro, d'intesa con il Ministro dei trasporti e della navigazione e con il Ministro del bilancio e della programmazione economica, presenterà al Comitato, entro il 30 gennaio 1997, il piano elaborato dalle Ferrovie dello Stato in vista della dismissione dei servizi di trasporto secondo quanto previsto dall'art. 8.3 del contratto di programma.

Anziché trasmettere lo schema di contratto di programma alle competenti Commissioni parlamentari per il prescritto parere, il Ministro dei trasporti e della navigazione, appartenente alla nuova compagine governativa entrata in carica all'inizio dell'anno 1995, ha ritenuto necessario riesaminare il testo contrattuale per introdurre alcune modifiche ed emendamenti. Il nuovo schema è stato trasmesso al CIPE in data 7 giugno 1995.

⁵ Con tale delibera il CIPET ha espresso parere favorevole in ordine al piano di allocazione definitiva delle risorse previste dal contratto di programma precedente.

⁶ Riguarda una iniziativa dell'Unione Europea che disegna la rete multimodale di trasporto di interesse comunitario al 2010.

Il CIPE, con delibera del 23 giugno 1995, ha espresso parere favorevole in merito, impegnando il Ministro dei trasporti e della navigazione a verificare che, in sede di attuazione del contratto, l'elenco degli interventi individuati nella tabella A1 venga adeguato alle risorse effettivamente disponibili a seguito delle riduzioni operate dall'art. 2 del decreto-legge 23 febbraio 1995, n. 41, convertito dalla legge 22 marzo 1995, n. 85, nel rispetto delle indicazioni contenute nell'art. 4.3 dello schema, circa gli obiettivi da considerarsi prioritari. Ha, inoltre, confermato, in quanto compatibili, le prescrizioni recate dalla propria delibera del 12 gennaio 1995.

Prima di riferire su quanto emerso in sede parlamentare in occasione dell'acquisizione dei pareri del Senato e della Camera dei Deputati ai sensi della legge n. 238 del 1993, è opportuno riportare i contenuti del contratto di programma approvato dal CIPE con la succitata delibera.

Il contratto in questione, che ha durata settennale (dal 1° gennaio 1994 al 31 dicembre 2000), potrà essere soggetto a revisione in relazione alle disposizioni concernenti l'oggetto del medesimo contenute nelle leggi finanziarie e di bilancio e, comunque, a richiesta di una delle parti contraenti entro il 31 luglio di ciascun anno. Sulle modifiche da apportare sarà acquisito il parere del CIPE (art. 2).

Nel contratto vengono disciplinate le seguenti materie.

Criteri contabili, economici, tecnici e ambientali per la gestione dell'infrastruttura ferroviaria (art. 4).

1. Criteri contabili: a partire dal primo esercizio successivo a quello nel corso del quale lo Stato, ai sensi dell'art. 8 della Direttiva CEE n. 440/91, definirà le modalità di fissazione del canone d'uso dell'infrastruttura ferroviaria, al bilancio annuale presentato dalla Società concessionaria sarà allegato un prospetto dei conti strutturato sulle seguenti quattro colonne: a) gestione infrastruttura ferroviaria; b) gestione dei trasporti; c) eventuali altri valori; d) totale riconciliato con il bilancio civilistico. Tale documento dovrà consentire le verifiche sull'applicazione del punto 1, comma secondo, dell'art. 6 della Direttiva comunitaria suddetta⁷.
2. Criteri economici: la Società gestirà l'infrastruttura ferroviaria con criteri di economicità ed efficienza secondo gli obiettivi definiti nel Piano d'impresa 1993-1995 e nel successivo Piano d'impresa 1996-1998 da presentarsi entro 60 giorni dalla stipula del contratto. Lo

⁷ La norma in questione prevede la separazione, sul piano della contabilità, delle attività relative all'esercizio dei servizi di trasporto da quelle relative alla gestione dell'infrastruttura ferroviaria.