

- 7 marzo 1994: modifica all'articolo 5 (Capitale) per elevazione del capitale sociale a lire 58.717.892.391.000, riservato alla sottoscrizione annuale da parte del Ministero del tesoro per la durata di sei anni, in relazione ai versamenti annuali a carico dello Stato delle somme previste dalle leggi 23 dicembre 1992, n. 500 e 24 dicembre 1993, n. 538 (leggi finanziarie per gli esercizi 1993 e 1994).

L'art. 4 dello statuto determina l'oggetto della Società nei seguenti termini:

- la gestione di tutte le attività, da esercitarsi anche in regime di concessione, e di tutte le partecipazioni già di pertinenza dell'Ente Ferrovie dello Stato ai sensi dell'art. 2 della legge 17 maggio 1985, n. 210, incluse eventuali ristrutturazioni e dismissioni;
- la promozione, attuazione e gestione di iniziative e servizi nel campo dei trasporti, compresi sia il sistema logistico, sia qualsiasi altra attività comunque strumentale, complementare o connessa.

Inoltre, la realizzazione dell'oggetto sociale può essere perseguita anche per mezzo di società controllate o collegate delle quali la Società può promuovere la costituzione o nelle quali può assumere partecipazioni.

Elenca poi, a titolo esemplificativo, la seguenti operazioni ritenute necessarie o utili per il conseguimento dell'oggetto sociale:

- compiere operazioni immobiliari, mobiliari, commerciali, industriali, finanziarie e di vendita di servizi comunque collegate con l'oggetto sociale, ad eccezione della intermediazione in valori mobiliari, della raccolta del risparmio tra il pubblico e dell'esercizio delle attività disciplinate dalla legge 2 gennaio 1991, n. 1;
- assumere, in maniera non prevalente rispetto all'oggetto sociale, partecipazioni o interessenze in altre società, consorzi o imprese, sia italiane che straniere, aventi oggetto analogo, affine, connesso o strumentale al proprio, nonché prestare garanzie reali e personali anche a favore di terzi.

L'oggetto sociale così delineato, risulta pienamente consonante con le finalità che il predetto Ente pubblico economico doveva perseguire secondo le previsioni della legge n. 210 del 1985, anche se diversi ne sono gli strumenti attuativi e la nuova organizzazione societaria con caratteristiche più spiccatamente commerciali e industriali.

Organi della Società sono l'Assemblea dei soci, il Consiglio di amministrazione, il Presidente, l'Amministratore delegato, il Consiglio generale ed il Collegio sindacale.

L'Assemblea sociale, in seduta ordinaria, è convocata almeno una volta all'anno entro sei mesi dalla chiusura dell'esercizio sociale; è presieduta dal Presidente del Consiglio di amministrazione o, in sua assenza o impedimento, dall'Amministratore delegato e delibera su tutte le materie che per legge sono di sua competenza (art. 2364 c.c.). In seduta straordinaria, è convocata ogni qualvolta il Consiglio di amministrazione lo ritenga opportuno o quando ne sia fatta richiesta ai sensi delle disposizioni di legge e per gli oggetti ad essa riservati (art. 2365 c.c.).

Il Consiglio di Amministrazione è composto da un numero di membri non inferiore a tre e non superiore a nove, nominati dall'Assemblea ordinaria; essi durano in carica per un periodo di tre anni e sono rieleggibili. Il Consiglio, qualora non vi abbia provveduto l'Assemblea, elegge tra i suoi membri un Presidente e, su sua proposta, un Segretario; le sue deliberazioni sono prese a maggioranza di voti dei presenti, con prevalenza, in caso di parità, del voto di chi presiede. Il Consiglio, che è investito dei più ampi poteri per l'amministrazione ordinaria e straordinaria della Società, delega le proprie competenze ad uno dei suoi componenti nel rispetto dei limiti di cui all'art. 2381 c.c.. L'Amministratore delegato può conferire deleghe e poteri di rappresentanza della Società per singoli atti o categorie di atti a dipendenti della Società ed anche a terzi.

La rappresentanza della Società di fronte a qualunque autorità giudiziaria o amministrativa e di fronte a terzi, nonché la firma sociale, spettano sia al Presidente sia all'Amministratore delegato, disgiuntamente. Il Presidente, inoltre, presiede l'assemblea degli azionisti, convoca e presiede il Consiglio di amministrazione e ne verifica l'attuazione delle deliberazioni.

Il Consiglio generale è un organo permanente della Società, con compiti consultivi ai fini dell'elaborazione delle strategie generali per il miglior conseguimento degli scopi sociali. Esso è composto dal Presidente del Consiglio di amministrazione che lo presiede, dall'Amministratore delegato, da quattro membri designati dal Ministro dei trasporti, da quattro membri designati dalle Organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative in campo nazionale e da quattro membri designati dal Consiglio di amministrazione. L'incarico ha durata triennale ed è a titolo onorifico.

Il Consiglio è convocato dal Presidente quando il Consiglio di amministrazione della Società chieda un parere. Su detti pareri delibera a maggioranza con effetti non vincolanti e meramente consultivi.

Il Collegio sindacale è composto da tre Sindaci effettivi e due supplenti eletti dall'Assemblea dei soci. Il Presidente del Collegio e uno dei Sindaci supplenti devono essere

iscritti nel ruolo dei revisori ufficiali dei conti. I sindaci durano in carica un triennio e sono rieleggibili; il loro compenso è determinato dall'Assemblea all'atto della loro nomina. E' in ogni caso riservata allo Stato la facoltà di nominare il Presidente del Collegio sindacale a norma degli articoli 2458, 2459 e 2460 del Codice civile.

Nell'Assemblea ordinaria del 23 dicembre 1992, è stato determinato in cinque il numero dei consiglieri di amministrazione, e si è provveduto alla nomina dei medesimi, del Presidente e dei Sindaci effettivi e supplenti. Sono stati, inoltre, fissati gli emolumenti dei Sindaci come segue:

- lire 70.000.000 annui lordi per il Presidente;
- lire 50.000.000 annui lordi per i Sindaci effettivi;
- lire 5.000.000 annui lordi per i Sindaci supplenti.

Nella prima seduta del Consiglio di amministrazione del 23 dicembre 1992, è stato nominato l'Amministratore delegato della Società e sono stati conferiti al medesimo tutti i poteri per l'amministrazione ordinaria e straordinaria, ad eccezione di quelli riservati dalla legge e dallo statuto al Consiglio di amministrazione o all'Assemblea dei soci, e ad eccezione ancora della nomina degli amministratori e sindaci delle società partecipate che resta di competenza del Consiglio, così come resta al Consiglio l'indicazione di ogni altra volontà da esprimere nelle assemblee delle società partecipate. Allegato al verbale della seduta risulta un elenco, a titolo esemplificativo e non esaustivo, dei poteri che vengono conferiti all'Amministratore delegato. Nella riunione del Consiglio di amministrazione del 7 luglio 1993, in relazione ai nuovi poteri attribuiti al Consiglio stesso con le modifiche statutarie approvate dall'Assemblea sociale del 30 giugno 1993, sono state definite altre materie riservate alla competenza del Consiglio e precisamente:

- approvazione del contratto di programma e del contratto di servizio pubblico;
- approvazione del Business Plan annuale e pluriennale e del Budget annuale;
- nomina di amministratori e sindaci e definizione della volontà dell'Azionista da esprimere nelle assemblee delle Società direttamente partecipate dalle F.S. per una quota superiore al 5%;
- investimenti in immobili o immobilizzazioni tecniche non compresi nel contratto di programma e di ammontare superiore a 10 miliardi di lire;
- mutui attivi e passivi a medio e lungo termine di importo superiore a 250 miliardi di lire.

Nell'Assemblea ordinaria del 31 marzo 1993, oltre alla nomina di un nuovo consigliere di amministrazione in sostituzione di altro consigliere dimesso, sono stati determinati gli emolumenti spettanti agli amministratori, con effetto dal 23 dicembre 1992, nei seguenti termini:

- lire 180.000.000 annui lordi per il Presidente;
- lire 300.000.000 annui lordi per l'Amministratore delegato;
- lire 70.000.000 annui lordi per ciascun Consigliere di amministrazione.

È stata stabilita, inoltre, la corresponsione a ciascuno dei componenti del Consiglio di un gettone di presenza di lire 300.000 per ogni seduta cui il medesimo abbia partecipato.

Nell'Assemblea ordinaria del 3 dicembre 1993, è stata deliberata l'attribuzione ai componenti del Collegio sindacale di un gettone di presenza di lire 300.000 per la partecipazione ad ogni seduta consiliare con decorrenza dal 23 dicembre 1992, data di nomina.

L'Assemblea ordinaria del 5 gennaio 1996, nel confermare in cinque il numero dei membri del Consiglio di amministrazione, ha proceduto alla nomina, per il triennio 1996-1998, degli amministratori, del Presidente del Consiglio di amministrazione, del Collegio sindacale e del suo Presidente. Il Consiglio di amministrazione, riunitosi a seguire, ha proceduto alla nomina dell'Amministratore delegato, confermando al medesimo i poteri di ordinaria e straordinaria amministrazione di cui alla precedente delibera del 7 luglio 1993.

Il Consiglio generale, previsto dall'art. 21 dello statuto, e ivi definito quale "Organo permanente della Società", non è stato ancora costituito. La Corte dei conti deve censurare tale comportamento omissivo, che concreta una mancata attuazione delle norme statutarie, e, pertanto, deve invitare la Società a provvedere prontamente in merito, oppure, qualora la sua costituzione non fosse più ritenuta necessaria, ad apportare allo statuto le opportune modifiche.

3. L'atto di concessione.

La delibera CIPE del 12 agosto 1992, nel disporre la trasformazione in società per azioni dell'Ente Ferrovie dello Stato, ha previsto l'emanazione da parte del Ministro dei trasporti di apposito atto di concessione da intestare alla costituita Società ai sensi dell'art. 14, commi 1 e 4, del decreto-legge 11 luglio 1992, n. 333.

Il fondamento normativo del regime concessorio deriva dalla trasformazione in società per azioni del precedente ente pubblico economico, direttamente tributario dei compiti previsti dalla legge 17 maggio 1985, n. 210, con conseguente reviviscenza allo Stato della riserva del servizio ferroviario ex art. 43 della Costituzione. Pertanto, ai sensi del richiamato art. 14 del D.L. n. 333/1992, deve essere posto in essere un provvedimento concessorio avente per oggetto i compiti di cui era titolare ex lege l'ente pubblico trasformato, tenendo anche presente il trasferimento in capo alle Ferrovie dello Stato, senza soluzione di continuità, di tutti i rapporti intestati prima all'Azienda autonoma e poi all'Ente pubblico.

L'atto in questione è stato emesso con decreto ministeriale n. 255-T in data 26 novembre 1993, ed accettato dalla Società nella seduta del Consiglio di amministrazione del 3 dicembre s.a.; il regime concessorio è entrato in vigore dal successivo 6 dicembre, data di comunicazione della predetta accettazione.

I contenuti principali dell'atto di concessione, avente la durata di 70 anni, sono indicati nei seguenti.

Oggetto della concessione (artt. 2 e 3).

Costituiscono oggetto di concessione alla nuova Società:

1. l'esercizio del servizio ferroviario di trasporto pubblico, integrato e/o sostituito con qualsiasi altro mezzo di trasporto terrestre, sulle relazioni già servite dalla rete delle Ferrovie dello Stato e sulle linee automobilistiche integrative;
2. l'esercizio del servizio di trasporto pubblico via mare tra terminali ferroviari anche di nuova costruzione;
3. la progettazione e la costruzione di nuove linee ed impianti di cui la Società debba assumere l'esercizio ai sensi dell'atto di concessione, nonché il potenziamento e l'ammodernamento delle linee e degli impianti esistenti;
4. l'autorizzazione alla Società, ferma la posizione di concessionaria del Ministero dei trasporti, a proseguire nel rapporto convenzionale per la progettazione e la costruzione del Sistema Alta Velocità con la TAV S.p.A., già definito in data 7 agosto 1991 e con i successivi patti integrativi, aggiuntivi e modificativi.

Compiti ed attività connessi ed ausiliari (art. 4).

Sotto la vigilanza del Ministro dei trasporti, la Società potrà:

1. esercitare tutte le attività già svolte dall'Ente Ferrovie dello Stato e/o dalla cessata Azienda autonoma, derivanti da disposizioni di legge e di regolamento concernenti in generale il trasporto per ferrovia, ivi comprese quelle in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio ferroviario;
2. adottare tutte le norme di sicurezza e di garanzia dell'esercizio ferroviario e delle altre attività di carattere tecnico, assumendone la relativa responsabilità;
3. adottare eventuali modifiche alle disposizioni per la circolazione dei treni e per i segnali;
4. nel campo delle ricerche, studio e consulenze tecnico-scientifiche, emanare le specifiche tecnologiche, di sperimentazione, omologazione, collaudo e certificazione oltre a proseguire le attività già svolte attraverso l'Istituto Sperimentale, il Servizio Sanitario e la Divisione Informatica, con possibilità di mettere a disposizione di tutte le Amministrazioni dello Stato dette prestazioni scientifiche, sperimentali ed informatiche, sulla base di appositi tariffari.

Titolarità delle concessioni e subconcessioni (art. 5).

La Società può svolgere le attività concesse sia direttamente che per il tramite di società partecipate maggioritariamente, alle quali può conferire subconcessioni. Inoltre, per realizzare gli obiettivi di riorganizzazione dei sistemi di trasporto nelle aree regionali e locali, potrà partecipare a società appositamente costituite tra i soggetti pubblici e privati interessati, conferendo alle stesse idonee subconcessioni. In entrambi i casi, la Società concessionaria dovrà inoltrare al Ministro dei trasporti documentata richiesta di autorizzazione, rimanendo direttamente responsabile nei confronti dell'Amministrazione concedente, del rispetto degli obblighi concessori. La Società potrà, previa autorizzazione, procedere all'apertura di nuove linee o alla dismissione di linee esistenti, sentito in quest'ultimo caso anche il Ministro della difesa.

Proprietà delle linee (art. 6).

La Società dovrà assicurare nel più breve tempo possibile la separazione patrimoniale e/o soggettiva del compendio immobiliare costituito dalle linee dalla stessa destinate all'esercizio del trasporto ferroviario. Il trasferimento, anche parziale, da parte della concessionaria, della proprietà di azioni di società controllate, comunque afferenti a detto compendio immobiliare, a soggetti diversi dallo Stato o da Enti pubblici, deve essere autorizzato dai Ministri dei trasporti, del tesoro e del bilancio.

Progettazione, costruzione e gestione delle opere, degli impianti e del materiale rotabile (art. 7).

Le opere che la Società deve eseguire in base alla concessione stessa ed alle convenzioni attuative sono di pubblica utilità. Pertanto, per la loro realizzazione si applicano l'art. 25 della legge n. 210/85, l'art. 14, comma 4 bis, del decreto-legge n. 333/92, nonché l'art. 7 della legge n. 385/90¹. Per la realizzazione delle opere e delle forniture in questione, la Società è tenuta ad applicare la normativa nazionale e comunitaria in materia di affidamento, scelta del contraente, gestione e collaudazione dei lavori.

Obblighi di esercizio (artt. 8, 9 e 10).

Sono dettagliatamente indicati, nell'ambito del regime d'impresa, gli obblighi cui la Società deve sottostare nell'espletamento del servizio pubblico, i parametri qualitativi cui deve attenersi, nonché i principi di efficienza e di economicità che debbono essere alla base del servizio e della gestione, sia per il trasporto merci che per quello viaggiatori.

¹ Il decreto-legge 16 febbraio 1996, n. 62, recante disposizioni urgenti per le attività produttive, all'art. 8 dispone che al fine di consentire il completamento delle procedure concernenti l'approvazione di progetti di opere riguardanti reti ferroviarie, le norme di cui all'art. 7 della legge 15 dicembre 1990, n. 385, continuano ad applicarsi per l'anno 1996.

Difesa nazionale, protezione civile e ordine e sicurezza pubblica (art. 11).

La Società è tenuta ad ottemperare alle prescrizioni delle competenti Autorità in materia di mantenimento in buono stato delle linee e degli impianti e di prestazione di servizi ritenuti necessari per le esigenze della difesa nazionale, per la protezione civile e per l'ordine e la sicurezza pubblica.

Trasporto merci (art. 12).

La Società, nel quadro della sua autonomia gestionale, è tenuta a perseguire l'incremento del trasporto delle merci per ferrovia in quanto obiettivo di fondo della politica nazionale dei trasporti, volta al riequilibrio modale dei vettori di trasporto. E' tenuta a fornire ai propri clienti informazioni complete e precise sui vari servizi offerti, sulle tariffe, sulle condizioni di trasporto e sulle prestazioni complementari quali il ritiro, la consegna, il deposito o il condizionamento delle merci.

Prezzi e condizioni di trasporto (art. 13).

La Società potrà determinare le proprie tariffe in regime di libertà di impresa, tenendo conto dei propri costi di produzione, delle condizioni di mercato, dei propri interessi commerciali, nonché dei livelli medi dei prezzi dei Paesi facenti parte della Comunità Europea. L'applicazione di tali prezzi è subordinata all'approvazione del Ministro dei trasporti anche in relazione alla loro compatibilità con la politica antinflazionistica governativa. Il Ministro, per motivi di interesse pubblico, può imporre prestazioni di servizio ad un prezzo vincolato, prevedendo nel contratto di servizio pubblico apposita voce per la remunerazione della differenza tra gli introiti previsti coi prezzi fissati dal concessionario e gli introiti realizzati mediante l'applicazione dei prezzi imposti dal concedente. Per i trasporti internazionali saranno applicate le apposite convenzioni internazionali e stipulati specifici accordi con le altre imprese ferroviarie.

Contratto di servizio pubblico (art. 14).

Ai sensi della vigente normativa nazionale e comunitaria (Regolamenti CEE n. 1191 del 26 giugno 1969 e n. 1893 del 20 giugno 1991; Direttiva CEE n. 440 del 29 luglio 1991) il Ministro dei trasporti e la Società concessionaria stipuleranno uno o più contratti di servizio pubblico, di durata triennale, per integrare la disciplina dell'atto di concessione. Detto contratto deve regolare:

1. la quantità e qualità delle linee da destinare al servizio del trasporto ferroviario;
2. la quantità e qualità dei servizi di trasporto conformi alle esigenze della clientela e alle norme di continuità, regolarità, capacità e qualità ivi determinate;
3. la quantità e qualità dei servizi di trasporto complementari;
4. la quantità e qualità dei servizi di trasporto a tariffe e condizioni imposte;
5. l'orario dei servizi viaggiatori;

6. gli adeguamenti dei servizi alle reali esigenze;
7. il prezzo delle prestazioni che formano oggetto del contratto e le modalità di determinazione di detto prezzo, che si aggiunge alle entrate tariffarie o comprende dette entrate, come pure le modalità delle relazioni finanziarie tra le due parti;
8. le norme relative alle clausole addizionali e alle modifiche del contratto, segnatamente per tener conto dei mutamenti imprevedibili;
9. le sanzioni in caso di mancata osservanza del contratto, che dovranno avere riflessi sulla gestione ed esecuzione della concessione.

La concessionaria, previa autorizzazione ministeriale, potrà stipulare analoghi contratti aventi il medesimo oggetto con le Regioni.

Contratto di programma (art. 15).

Per tutta la durata del regime concessorio dovrà essere in vigore tra le parti un contratto di programma, ai sensi e per gli effetti dell'art. 11 della legge 7 agosto 1990, n. 241, e coerente con le norme comunitarie sopra citate, che avrà per oggetto la definizione:

1. dei criteri contabili, economici e tecnici di gestione dell'infrastruttura ferroviaria di proprietà della Società concessionaria;
2. dei reciproci obblighi per il mantenimento in esercizio delle linee e degli impianti;
3. degli investimenti di potenziamento, ammodernamento e sviluppo della rete, degli impianti e del materiale rotabile;
4. delle modalità di contribuzione dello Stato;
5. del piano di ristrutturazione della Società concessionaria e delle relative modalità di attuazione e contribuzione;
6. degli altri eventuali aspetti connessi ad obblighi e limitazioni non coerenti con una corretta gestione di impresa;
7. del fondo per la gestione dei debiti contratti e da contrarre sulla base di specifiche leggi autorizzative con oneri e ammortamenti a carico dello Stato.

Il contratto in questione sarà oggetto di periodiche revisioni in accordo con gli aggiornamenti del Piano Generale dei Trasporti predisposto ogni triennio dal CIPET ai sensi dell'art. 2, comma 1, della legge 4 giugno 1991, n. 186. Nell'ambito degli investimenti previsti dal contratto di programma e nei limiti delle disponibilità finanziarie, la Società ha facoltà di effettuare spostamenti, anticipazioni o ritardi secondo le necessità ed opportunità del mercato, previa comunicazione al Ministro concedente.

Accesso all'infrastruttura ferroviaria (art. 16).

In ossequio alla vigente normativa comunitaria (art. 8 della Direttiva CEE n. 440/1991), il Ministro dei trasporti e la Società concessionaria stipulano, entro il 31 dicembre 1994, apposito

atto integrativo per disciplinare l'esercizio dei diritti e dei criteri di accesso all'infrastruttura ferroviaria nonché i criteri di determinazione del relativo canone di utilizzazione.

Bilanci (art. 17).

La Società deve adottare un sistema di contabilità industriale che consenta la separazione dei dati contabili relativi alla gestione dell'infrastruttura da quelli concernenti l'esercizio dei servizi di trasporto. Tale separazione è richiesta dall'art. 6 della Direttiva CEE n. 440/1991 al fine di non permettere il trasferimento di aiuti statali da una attività all'altra. La Società trasmette il proprio bilancio, entro un mese dalla sua approvazione, ai Ministri dei trasporti, del tesoro e del bilancio, i quali hanno la facoltà entro i sei mesi successivi, di chiedere chiarimenti e formulare osservazioni al fine di accertare la rispondenza del bilancio agli obblighi stabiliti dalla concessione e dalla normativa vigente, nonché di verificare l'inventario degli impianti e le scritture contabili obbligatorie per legge.

Riscatto da parte dello Stato (art. 18).

Lo Stato ha facoltà di riscattare dalla concessionaria i beni mobili ed immobili strettamente necessari per lo svolgimento del servizio pubblico. Il prezzo sarà determinato in base al valore di mercato tenuto comunque conto degli apporti statali diretti, diversi dall'aumento di capitale, debitamente capitalizzati ed attualizzati al momento della cessione, per la realizzazione di opere ferroviarie.

Poteri di indirizzo e vigilanza (art. 19).

Il Ministro dei trasporti esercita 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. In particolare la vigilanza è esercitata su:

1. l'adempimento degli obblighi derivanti dalla concessione e dalle altre norme vigenti;
2. la sicurezza e la regolarità dell'esercizio;
3. il regolare funzionamento dei servizi dati in concessione;
4. il corretto esercizio delle funzioni e attività esercitate;
5. gli investimenti finalizzati al potenziamento e allo sviluppo della rete, degli impianti e del materiale rotabile;
6. la sussistenza dei requisiti tecnico-organizzativi e funzionali della Società concessionaria, sia per quanto riguarda le fasi organizzative di nuovi interventi che per l'attività di regolamentazione dell'esercizio;
7. in via preventiva, le tipologie progettuali di nuova concezione ovvero modificative dell'esistente nonché le modifiche alla normativa attuale e ai regolamenti di esercizio.

Per l'espletamento di dette funzioni, la struttura tecnica ministeriale sarà assistita da un organismo tecnico di interfaccia istituito dalla Società. Quest'ultima, che dovrà uniformarsi alle prescrizioni formulate in materia dall'Amministrazione concedente, presterà la necessaria collaborazione fornendo, a richiesta, documenti, dati, personale e mezzi adeguati. Nell'ambito di apposita convenzione saranno definite le condizioni, i termini e le modalità di attuazione dei seguenti punti:

1. messa a disposizione dell'Autorità concedente, in attesa della riforma del Ministero, di un contingente di personale di entità non superiore a quello in servizio presso il medesimo Dicastero, ai sensi dell'art. 4, 2° comma, della legge 29 dicembre 1988, n. 554;
2. utilizzo, per tutta la durata della concessione, dei locali attualmente destinati agli uffici di diretta collaborazione del Ministero dei trasporti, della Direzione generale P.O.C., della Ragioneria centrale, della Corte dei conti e del CIPET;
3. adozione di particolari condizioni e rilascio di titoli gratuiti di viaggio per i destinatari previsti dalla normativa vigente.

Decadenza - Revoca parziale (art. 20).

E' in facoltà dell'Amministrazione concedente di disporre la decadenza della concessione o la sua revoca parziale in caso di gravi e persistenti violazioni degli obblighi derivanti dalla concessione stessa. In tal caso, la concessionaria, oltre a rispondere dei danni causati dall'inadempimento, dovrà mettere a disposizione, per un periodo di tempo non superiore a 36 mesi, i beni necessari a garantire lo svolgimento del servizio, con diritto al solo rimborso delle spese e del canone in uso.

Collegio arbitrale (art. 21).

Tutte le controversie, sia di natura tecnica che giuridica, che dovessero insorgere in dipendenza del rapporto di concessione, saranno deferite all'esame di un Collegio arbitrale composto da cinque membri, designati uno dal Ministro dei trasporti, uno dal Ministro del tesoro, due dalla Società concessionaria ed uno, con funzioni di Presidente, dal Presidente del Consiglio di Stato. Il Collegio giudica secondo le norme di diritto.

4. Adempimenti previsti dall'atto di concessione.

4.1 Fondo per la gestione speciale del debito delle Ferrovie dello Stato.

La direttiva CEE n. 440/91 è stata emanata con lo scopo di "favorire l'adeguamento delle ferrovie comunitarie alle esigenze del mercato unico e ad accrescere l'efficienza delle medesime". Essa individua, pertanto, i seguenti campi di intervento:

1. assicurare l'autonomia gestionale delle imprese ferroviarie;
2. separare la gestione dell'infrastruttura ferroviaria e l'esercizio di servizi di trasporto da parte delle imprese ferroviarie, operando una separazione contabile obbligatoria ed una separazione organica o istituzionale facoltativa;
3. risanare la struttura finanziaria delle imprese ferroviarie;
4. garantire il diritto di accesso alle reti ferroviarie degli Stati membri per le associazioni internazionali di imprese ferroviarie, nonché per le imprese ferroviarie che effettuano trasporti combinati internazionali di merci.

In particolare, vengono qui in considerazione le disposizioni contenute nell'art. 7 - Sezione III - relativa alla separazione fra la gestione dell'infrastruttura e l'attività di trasporto e l'art. 9 concernente il risanamento finanziario.

In base al primo dei richiamati articoli, gli Stati membri, nell'adottare le misure necessarie allo sviluppo dell'infrastruttura nazionale, possono concedere al gestore, in osservanza degli articoli 77, 92 e 93 del Trattato, un finanziamento sufficiente in funzione dei compiti, della dimensione e delle esigenze finanziarie, in particolare per far fronte a nuovi investimenti. Ai sensi, poi, dell'art. 9, gli Stati membri, al fine di ridurre l'indebitamento di tali imprese ad un livello che non ostacoli una sana gestione finanziaria e attui il loro risanamento, possono istituire, nell'ambito della contabilità delle imprese, un servizio distinto per l'ammortamento dei debiti. Al passivo di tale servizio possono essere trasferiti, fino ad estinzione, tutti i prestiti contratti dall'impresa per finanziare gli investimenti e per coprire le eccedenze di spese di gestione risultanti sia dall'attività di trasporto ferroviario che dalla gestione dell'infrastruttura. Anche la concessione di detti aiuti destinati alla eliminazione dei debiti deve soggiacere ai limiti imposti dagli articoli 77, 92 e 93 del Trattato.

Nella deliberazione del 12 agosto 1992, concernente la trasformazione in società per azioni dell'Ente Ferrovie dello Stato, il CIPE ritenne che detta trasformazione non determinasse alcun effetto sulle garanzie dello Stato già emesse a fronte delle operazioni finanziarie effettuate dall'Ente stesso in esecuzione delle diverse leggi di spesa, per cui il relativo ammortamento sarebbe rimasto, ai sensi delle stesse leggi, a carico dello Stato e gestito dalla nuova Società per azioni attraverso un apposito fondo da istituirsi a norma dell'art. 9 della richiamata direttiva CEE n. 440.

La garanzia dello Stato è stata esplicitamente confermata dal decreto-legge 7 dicembre 1993, n. 505, convertito nella legge 23 gennaio 1994, n. 78, che, all'art. 2 ha dichiarato

applicabile l'art. 2, comma primo, lettera m), della legge 17 maggio 1985, n. 210, per i mutui ed i prestiti obbligazionari, nonché per i prestiti destinati alla ristrutturazione dei finanziamenti in essere, contratti dalle Ferrovie dello Stato S.p.A., a condizione che gli oneri delle relative operazioni fossero a carico dell'erario sulla base delle leggi vigenti.

Il successivo decreto-legge 29 agosto 1994, n. 516, all'art. 10 ha autorizzato il Tesoro, nelle more della costituzione del Fondo per la gestione speciale del debito delle Ferrovie dello Stato S.p.A., a rimborsare alla stessa Società le rate per capitale ed interesse dei debiti contratti con oneri a carico dello Stato. Gli atti ed i provvedimenti adottati in esecuzione di detta disposizione, che non ha trovato conferma nella legge di conversione 27 ottobre 1994, n. 598, sono stati fatti salvi dall'art. 1 della legge 22 novembre 1994, n. 644.

Da ultimo, l'art. 3, terzo comma, del decreto legge 31 luglio 1995, n. 318 (disposizione reiterata con decreto-legge 26 settembre 1995, n. 406, convertito in legge 29 novembre 1995, n. 503) autorizza il Tesoro, nelle more della costituzione del predetto Fondo per la gestione speciale del debito, a rimborsare alla Società le rate per capitale ed interessi dei debiti contratti con oneri a carico dello Stato.

Con decreto del Ministro del Tesoro del 21 novembre 1994, n. 349929, è stata approvata e resa esecutiva la convenzione relativa al Fondo per la gestione speciale del debito delle Ferrovie dello Stato S.p.A., stipulata il 17 novembre s.a. tra il Ministero del Tesoro e la Società medesima.

Detta convenzione, composta da 14 articoli, disciplina il funzionamento del Fondo nei seguenti termini:

1. Il Fondo avrà contabilità separata e sarà evidenziato distintamente nel bilancio della Società; non saranno ammessi riflussi e storni di somme tra il Fondo e l'ordinario bilancio della Società stessa.
2. Saranno iscritti nel Fondo tutti i debiti contratti in passato dall'ex Ente Ferrovie dello Stato e dall'ex Azienda autonoma non ancora estinti, quelli già contratti o da contrarre da parte della Società previsti da leggi dello Stato e stipulati per finanziare gli investimenti e le eccedenze delle spese di gestione risultanti dall'attività di trasporto o dalla gestione dell'infrastruttura ferroviaria, nonché tutte le operazioni poste in essere per la ristrutturazione dei debiti predetti; non sarà incluso nel Fondo l'eventuale indebitamento autonomo che la Società contrarrà senza oneri a carico dello Stato.
3. La responsabilità per la gestione del Fondo è attribuita al Consiglio di amministrazione della Società o all'Amministratore delegato qualora la relativa materia sia demandata alla

competenza del medesimo; l'attività di gestione può essere affidata a dirigenti della Società dotati della necessaria onorabilità e competenza professionale, mentre la gestione di singoli debiti può essere curata da istituzioni finanziarie e bancarie qualificate.

4. Nella contabilità del Fondo saranno iscritte tutte le operazioni concernenti la ristrutturazione dei profili di rischio e di costo del debito, ivi compresi i contratti a termine, di scambio ed opzioni, su tassi, valute ed indici; le operazioni in questione dovranno essere previamente autorizzate dal Tesoro.
5. Entro il primo giorno di ogni mese, la Società invierà alla Direzione generale del Tesoro il piano dei pagamenti, comprensivi di eventuali proventi ed oneri relativi alle operazioni di ristrutturazione; da effettuarsi nel corso del mese successivo.
6. Entro l'ultimo giorno bancario lavorativo del mese d'invio del piano dei pagamenti, il Tesoro accrediterà il 90% dell'importo totale richiesto in un conto corrente bancario intestato al Fondo.
7. Entro il secondo mese successivo al pagamento dell'acconto del 90%, la società invierà la richiesta di conguaglio, corredata delle contabili bancarie. Tale conguaglio sarà corrisposto dal Tesoro entro la fine del mese seguente.
8. Rendiconti trimestrali riepilogativi delle operazioni effettuate saranno trasmessi dalla Società, essendo obbligata la medesima a fornire al Tesoro qualunque informazione richiesta sulla gestione del Fondo.
9. Alla conclusione di ogni anno solare la Società provvederà a calcolare gli interessi sulle eventuali posizioni creditorie o debitorie dei contraenti derivanti dalla gestione del Fondo. Gli interessi sono determinati in relazione alla media aritmetica dei tassi lordi registrati nelle aste dei B.O.T. trimestrali tenute nell'anno di riferimento.
10. Apposito Comitato di vigilanza, composto da un magistrato della Corte dei conti che lo presiede, da un dirigente del Tesoro e da un dirigente della Società, controllerà l'attività svolta dal Fondo. Il Comitato è nominato dal Ministro del Tesoro che provvede anche a fissare i compensi spettanti.

Il richiamato decreto ministeriale, approvativo della convenzione relativa al Fondo, è pervenuto all'Ufficio di controllo sugli atti del Ministero del Tesoro di questa Corte dei conti in data 2 dicembre 1994 ed è stato restituito al predetto dicastero con foglio di rilievo n. 132 del giorno 22 dello stesso mese.

In proposito, la principale richiesta di chiarimento era relativa a conoscere per quali ragioni fosse previsto che al Fondo ed ai relativi rendiconti fossero iscritti, oltre ai debiti contratti in passato dall'ex Ente Ferrovie dello Stato e dall'ex Azienda autonoma non ancora estinti, anche i debiti futuri da contrarre dalla stessa Società con oneri a carico del Tesoro,

considerando che a detto Fondo, ai sensi dell'art. 9 della direttiva CEE n. 440/91, possono essere trasferiti, nel quadro del risanamento finanziario delle imprese ferroviarie pubbliche, i prestiti "contratti", fino alla loro estinzione, per finanziare gli investimenti e per coprire le eccedenze delle spese di gestione risultanti dall'attività di trasporto o dalla gestione dell'infrastruttura. Dalla normativa citata - a detta dell'Ufficio di controllo - sembrerebbe doversi trarre la conclusione che l'istituendo Fondo dovrebbe essere destinato esclusivamente a gestire l'ammortamento dei debiti già esistenti alla data di entrata in vigore della stessa direttiva (e cioè 1° gennaio 1993), mentre la gestione di debiti con oneri a carico dello Stato contratti da parte della Società in data successiva, sembrerebbe costituire una ipotesi in contrasto con le finalità cui si ispira la normativa comunitaria.

Il Ministro del Tesoro con nota del 9 maggio 1995, prot. n. 545335, ha fornito i chiarimenti richiesti e con riferimento al punto succitato ha affermato che i prestiti contratti dalla Società prima e dopo il 1° gennaio 1993 sono stati autorizzati da leggi di spesa precedenti la citata data, il cui esaurimento non si sarebbe in ogni caso potuto realizzare entro la fine del 1992, e ciò per due ordini di motivi:

1. l'impossibilità di portare a termine entro tale data gli investimenti previsti dalle leggi di spesa;
2. l'impossibilità di esaurire entro la medesima data i mutui previsti dalle leggi, dal momento che il capitolo 7750 - Tesoro - (capitolo sul quale gravano gli oneri di tutti i prestiti in essere) non avrebbe potuto avere capienza tale da consentire il pagamento di interessi e capitale a carico dello Stato.

L'Amministrazione del Tesoro ha fatto inoltre presente che l'impostazione accolta nella convenzione non sembra in contrasto con la direttiva CEE, la quale, all'art. 7, comma 3, prevede che gli Stati membri possano concedere finanziamenti al gestore dell'infrastruttura anche per far fronte a nuovi investimenti, e ciò nel pieno rispetto del Trattato di Roma. D'altra parte il tenore letterale del comma 2 dell'art. 9 della medesima direttiva ("prestiti contratti") non sembra essere nel segno di precludere la possibilità dell'iscrizione al passivo del Fondo di prestiti perfezionati dopo il 1° gennaio 1993, ma autorizzati da leggi precedenti.

Comunque, conclude la nota ministeriale, proprio in coerenza con i principi della direttiva comunitaria, la legge 23 dicembre 1992, n. 500 (legge finanziaria 1993), all'art. 3, comma 3, mutando la filosofia tradizionale dell'intervento pubblico (ammortamento degli oneri delle operazioni finanziarie), ha previsto il concorso dello Stato all'aumento del capitale sociale dell'impresa per un importo pari a lire 8.250 miliardi a decorrere dal 1994, elevato con le leggi

finanziarie 1994 e 1995 a complessive lire 24.000 miliardi, nella prospettiva del risanamento aziendale e dell'autofinanziamento degli investimenti da parte della Società.

La questione è stata esaminata in apposita adunanza della Sezione controllo sugli atti delle Amministrazioni dello Stato ed il provvedimento è stato ammesso al visto ed alla conseguente registrazione il 16 giugno 1995 (Registro n. 2 - Tesoro - Foglio n. 352).

In proposito, questa Sezione deve segnalare il grave ritardo con il quale il Ministero del Tesoro ha proceduto all'istituzione del Fondo, che diventerà operativo a più di quattro anni dalla emanazione della direttiva comunitaria nonostante i reiterati impegni alla sua sollecita istituzione contenuti nella delibera CIPE del 12 agosto 1992, nel contratto di programma del 29 dicembre 1992 e, da ultimo, nell'atto di concessione.

Per dar conto della rilevanza del problema e quindi della opportunità che avrebbe dovuto suggerire una sua rapida soluzione, occorre quantificare l'ammontare del debito con oneri a carico dello Stato intestato alla Società. In riscontro a nota istruttoria del magistrato incaricato del controllo, il Presidente delle Ferrovie dello Stato ha trasmesso i prospetti contenenti i dati di tutti i debiti non ancora estinti alla data del 31 dicembre 1994, che si compendiano nei seguenti termini (in miliardi di lire):

Prestiti contratti con Enti finanziari	17.914,7
Prestiti esteri diretti	7.066,9
Prestiti obbligazionari domestici	12.700,0
Prestiti contratti con EUROFIMA	5.758,6
Totale	43.440,2

Inoltre, in risposta al quesito contenuto nella nota istruttoria, volto a conoscere gli oneri per l'Impresa e la loro eventuale regolazione determinati dai ritardi nel rimborso da parte del Tesoro delle rate scadute, il Presidente ha comunicato che i medesimi sono ammontati a 226 miliardi di lire nel 1994, mentre superano i 448 miliardi per il 1995 alla data della risposta (19 giugno 1995). Ha fatto anche presente che la mancata istituzione del Fondo ha impedito al competente Ufficio di controllo della Corte dei conti di ammettere al visto ed alla conseguente registrazione i decreti approvativi delle convenzioni dalle quali discendono i rimborsi di cui trattasi, di tal che la perdurante interruzione di così ingenti flussi finanziari può "compromettere la ristrutturazione aziendale che si sta portando avanti, nello spirito della citata direttiva CEE".

Infine, in una relazione predisposta per il Consiglio di amministrazione dalla Vice Direzione generale Amministrazione e Finanza sull'attività svolta nel 1994, si segnala come la mancata operatività del Fondo abbia impedito una gestione dinamica del debito in grado di consentire risparmi nei costi e riduzione dei rischi, non essendo stato possibile, ad eccezione di due rifinanziamenti per operazioni in scadenza per 2.570 miliardi, effettuare alcuna operazione di ristrutturazione del debito.

Al riguardo, occorre far riferimento all'art. 12 della richiamata convenzione in base al quale i gestori cui è delegata la gestione del Fondo sono autorizzati, nel quadro delle ristrutturazioni delle passività, ad effettuare operazioni finanziarie volte ad ottimizzare gli aspetti di rischio e di costo dell'indebitamento ivi compresi i contratti a termine, di scambio ed opzioni, sui tassi, valute ed indici, con l'obbligo di autorizzazione preventiva del Ministero del Tesoro.

I prodotti finanziari menzionati nel predetto articolo presentano le seguenti caratteristiche:

1. Contratti a termine: riguardano la compravendita con consegna a scadenza differita di valute o strumenti finanziari (titoli obbligazionari e depositi) il cui prezzo è funzione dei tassi d'interesse. Esempio classico è rappresentato dalla compravendita dei "futures" sui Buoni del Tesoro decennali: l'acquisto di un tale contratto consente al compratore di trasformare un debito a tasso fisso in uno a tasso variabile, mentre la vendita di un contratto del genere permette al cedente l'effetto opposto.
2. Contratti di scambio (Swap): consistono in contratti che prevedono lo scambio a scadenza prefissata di flussi finanziari a tasso fisso con altri a tasso variabile, oppure di flussi finanziari denominati in una valuta con flussi denominati in un'altra.
3. Contratti di opzione: introducono nelle due tipologie precedentemente viste l'elemento della facoltatività. Attraverso questi contratti si può acquistare il diritto a comprare valuta, titoli, depositi e contratti finanziari più complessi, a determinate condizioni ed entro una determinata scadenza; in tal modo l'acquirente può rimuovere ogni tipo di rischio dal momento che acquista un diritto e non un obbligo ad eseguire il contratto al solo costo, rappresentante quindi il rischio massimo corso dal compratore, del pagamento del premio da corrispondere al venditore.

Pertanto, l'utilizzo dei contratti finanziari in questione, impiegati largamente in tutto il mondo nella gestione dei portafogli di attività e di debito, consente la possibilità di approfittare delle varie opportunità che si presentano nei mercati finanziari, in relazione all'andamento del corso delle valute e dei tassi d'interesse, ovviamente a condizione di un loro oculato impiego.