

Stato garantirà alla Società almeno l'equilibrio tra costi e ricavi dell'infrastruttura nei termini richiesti dalla normativa comunitaria, mediante la fissazione del canone d'uso e la determinazione dell'ammontare dei contributi, degli aiuti e delle compensazioni dovuti ai sensi dei vigenti Regolamenti comunitari⁸.

3. Criteri tecnici: nella progettazione ed esecuzione degli investimenti, che la Società si impegna ad effettuare, saranno privilegiati i seguenti obiettivi: a) innovazione tecnologica che tenga conto dei programmi comunitari per l'integrazione delle infrastrutture con particolare riferimento al Sistema europeo di controllo/comando; b) miglioramento dei tempi di percorrenza; c) aumento della capacità utilizzata in relazione alla domanda; d) soddisfacimento della domanda prevista ai minimi costi di realizzazione e utilizzo.
4. Criteri ambientali: la Società gestirà l'infrastruttura secondo criteri di compatibilità con l'ambiente, sviluppando materiali, sistemi di gestione e tecnologie adeguate. La Società inoltre svilupperà iniziative intermodali e incrementative della domanda sul vettore ferroviario con particolare riferimento alle merci ed al flusso pendolare.

Obblighi reciproci per il mantenimento in esercizio delle linee e degli impianti (art. 5).

1. La Società è impegnata a mantenere in esercizio, in condizione di sicurezza e nel rispetto dei criteri di cui al punto precedente, le linee indicate nell'allegato all'atto di concessione, con le eccezioni riportate nell'elenco unito al contratto, nonché gli impianti ad esse relativi nei periodi che verranno richiesti al gestore dell'infrastruttura ferroviaria. A fronte del richiamato impegno lo Stato riconosce alla Società:
 - 1.1. un aiuto per oneri di infrastruttura pari alla spesa per il funzionamento e la manutenzione delle linee e degli impianti, che la Società sostiene diversamente da quanto avviene per le altre imprese di trasporto concorrenti, determinato provvisoriamente in Lire 2.461 miliardi per l'esercizio 1994, Lire 2.310,450 miliardi per l'esercizio 1995, Lire 2.265,6 miliardi per l'esercizio 1996 e, per l'esercizio 1997, pari all'importo del 1996 rivalutato in base al tasso di inflazione programmato e diminuito del 3,5% in conto dei necessari aumenti di produttività;
 - 1.2. una compensazione per oneri di esercizio determinata rispettivamente in Lire 1.130 miliardi per l'esercizio 1994; in Lire 1.073,5 miliardi per l'esercizio 1995; in Lire 1.052,7 miliardi per l'esercizio 1996 e, per l'esercizio 1997, pari all'importo del 1996 rivalutato in base al tasso di inflazione programmato e diminuito del 3,5% in conto dei necessari aumenti di produttività. I predetti importi sono pari alla differenza tra la diminuzione degli oneri di esercizio e la diminuzione dei pedaggi che

⁸ Trattasi del Regolamento CEE n. 1191/69, così come modificato dal Regolamento CEE n. 1893/91, relativo all'azione degli Stati membri in materia di obblighi inerenti alla nozione di servizio pubblico nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile e del Regolamento CEE n. 1107/70, relativo agli aiuti accordati nel settore dei trasporti per ferrovia, su strada e per via navigabile.

deriverebbero dalla soppressione delle linee di cui permane l'obbligo di mantenimento;

- 1.3. una compensazione per l'obbligo di servizio pubblico via mare tra terminali ferroviari, determinata rispettivamente in Lire 100 miliardi per l'esercizio 1994, in Lire 95 miliardi per l'esercizio 1995, in Lire 93,15 miliardi per gli esercizi 1996 e 1997. Anche per tale voce gli importi sono pari alla differenza tra la diminuzione degli oneri e degli introiti che deriverebbero dalla soppressione dell'obbligo predetto.
2. Per il triennio 1998-2000, in conseguenza del futuro riassetto societario, saranno stabilite nuove modalità di determinazione delle compensazioni e degli aiuti con una specifica integrazione del contratto. In tale occasione si terrà conto delle statuizioni in materia di canoni di utilizzazione dell'infrastruttura in attuazione della Direttiva CEE n. 440/91.
3. Il Ministro dei trasporti e della navigazione si impegna ad adottare, entro il 1995, iniziative volte ad adeguare ai contenuti del contratto la decretazione relativa agli obblighi di servizio pubblico, alla normalizzazione dei conti ed agli aiuti.

Impegni della Società per gli investimenti di potenziamento, ammodernamento e sviluppo della rete, degli impianti e del materiale rotabile (art. 6).

1. La Società si impegna a realizzare, nel corso di vigenza del contratto, gli investimenti previsti nel precedente contratto di programma, per una cifra pari a Lire 38.750 miliardi, finalizzati al potenziamento, ammodernamento e sviluppo della rete, degli impianti e del materiale rotabile, nonché alla propria ristrutturazione industriale, così rimodulati:

Tabella A1	AREA DI INTERVENTO	TOTALE
	Nuovi itinerari internazionali	29
	Potenziamento della rete ferroviaria esistente	17.711
	Materiale rotabile	4.900
	Interventi diffusi	1.579
	Rischi ed imprevisti	312
	Fondo per mantenimento in efficienza	2.388
	Fondo ristrutturazione industriale	3.500
	Sistema Italiano Alta Velocità (a carico dello Stato)	8.331
	TOTALE A CARICO DELLO STATO	38.750

Nello stesso periodo di tempo gli apporti degli investitori privati per la realizzazione del Sistema Italiano Alta Velocità sull'asse Torino-Milano-Roma-Napoli saranno pari a Lire 12.440 miliardi. Inoltre le Parti contraenti si impegnano a garantire il raccordo funzionale della tratta Torino-Milano con il collegamento Torino-Lione al fine di assicurare la massima economicità dell'intero progetto.

2. Nello stesso periodo di tempo, la Società si impegna a realizzare gli investimenti riportati nella tabella che segue, finanziati con gli aumenti di capitale previsti dalle leggi 24 dicembre 1993, n. 538 (Lire 8.050 miliardi) e 23 dicembre 1994, n. 725 (Lire 8.300 miliardi). Per tali investimenti, gli apporti degli investitori privati per l'Alta Velocità saranno pari a Lire 2.835 miliardi.

Tabella A2	AREA DI INTERVENTO	TOTALE
	Nuovi itinerari internazionali	100
	Potenziamento della rete ferroviaria esistente	7.316
	Materiale rotabile	3.150
	Interventi diffusi	866
	Rischi e imprevisti	108
	Fondo per mantenimento in efficienza	2.650
	Ripianamento mancati cofinanziamenti CEE/Sud su C.d.P. precedente	750
	Sistema Italiano Alta Velocità (a carico dello Stato)	1.260
	Interessi intercalari TAV per il 1995	150
	TOTALE A CARICO DELLO STATO	16.350

3. Le risorse che si rendessero disponibili dalla realizzazione delle opere di cui ai commi precedenti, per la quota apportata dallo Stato, saranno indirizzate ad altri investimenti secondo modalità da definire nel Piano di impresa 1996-1998.
4. Per gli appalti di opere la Società porrà a base di gara un progetto esecutivo o, in caso di appalti-concorso, un progetto preliminare integrato da un disciplinare, che rispondano ai requisiti contenuti in allegato al contratto di programma, adottando, inoltre, clausole che prevedano l'applicazione di penali, anche in corso d'opera intese a ridurre i tempi di esecuzione.
5. Ulteriori interventi, da realizzare con successivi investimenti, riportati nella seguente tabella, riguarderanno, in particolare, il mantenimento in efficienza, il collegamento transalpino dell'Italia con l'Europa, il superamento degli squilibri in dotazione di infrastrutture di trasporto, il potenziamento delle reti di trasporto su ferro a servizio delle grandi aree metropolitane e del parco rotabili, l'ammodernamento tecnologico diffuso. Tali interventi da sottoporre ad analisi di redditività finanziaria da parte della Società e di redditività economico-sociale da parte del Ministero dei trasporti e della navigazione, potranno essere realizzati con ulteriori finanziamenti a carico dello Stato. Sono confermate le spese e gli impegni assunti dalla Società nei confronti di TAV S.p.A. in previsione del potenziamento delle tratte Milano-Genova e Milano-Venezia.

INTERVENTI DA FINANZIARE	TOTALE
Nuovi itinerari internazionali	7.225

Potenziamento della rete ferroviaria	10.952
Materiale rotabile	6.550
Interventi diffusi	1.539
Rischi ed imprevisti	1.452
Fondo per mantenimento in efficienza	6.200
Sistema Italiano Alta Velocità	5.082
TOTALE A CARICO DELLO STATO	39.000

Impegni dello Stato per il finanziamento degli investimenti della Società (art. 7).

1. Vengono confermati gli impegni assunti dallo Stato con il precedente contratto di programma e, pertanto, la Società resta autorizzata ad emettere mutui ed obbligazioni con garanzia ed ammortamento a carico dello Stato per il finanziamento degli investimenti indicati in Tabella A1. Le suddette autorizzazioni si intendono prorogate agli anni successivi per le emissioni non realizzate negli anni di riferimento. Il netto ricavo di dette operazioni è da imputare nel bilancio della Società alla voce versamenti dello Stato in conto capitale.
2. Il Ministro dei trasporti e della navigazione riconosce che lo Stato, nella sua qualità di azionista, è impegnato a sottoscrivere gli aumenti di capitale di cui alle leggi autorizzative, in due rate di pari importo da versare entro il 1° gennaio e il 1° luglio di ciascun anno in cui essi sono previsti.
3. Si conferma l'impegno dell'Azionista a promuovere il reperimento da fonti finanziarie comunitarie, quali il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (FESR), di una somma pari a Lire 2.300 miliardi, autorizzando la Società sin d'ora ad attingere alle risorse di cui al punto precedente quanto necessario a compensare le eventuali differenze.

Ristrutturazione della Società concessionaria e relative modalità di attuazione e contribuzione (art. 8).

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione riconosce che lo Stato concorre ai costi della ristrutturazione industriale della Società alimentando l'apposito Fondo nei limiti (Lire 3.500 miliardi) previsti dal precedente contratto.
2. Il Ministro dei trasporti e della navigazione si impegna a promuovere, entro il 1995, ogni iniziativa, anche di ordine legislativo, per un riordino del sistema previdenziale e pensionistico coerente con la mutata natura giuridica dell'impresa ferroviaria che la liberino dagli oneri impropri che attualmente la gravano, unitamente alla possibilità che la stessa possa accedere al sistema degli ammortizzatori sociali previsti in generale per i processi di ristrutturazione.
3. La Società si impegna ad effettuare entro il 1° gennaio 1997 la separazione delle attività inerenti la gestione dell'infrastruttura ferroviaria dall'esercizio dei servizi di trasporto: dette attività faranno capo a due distinti soggetti societari. Entro lo stesso termine, la

Società presenterà un programma per la graduale apertura alla partecipazione dei privati delle strutture societarie dedicate ai servizi di trasporto.

Pagamenti (art. 9).

Tutte le somme dovute dallo Stato alla Società relative agli aiuti per oneri di infrastruttura, alle compensazioni per oneri di esercizio e per l'obbligo di servizio pubblico via mare tra terminali ferroviari, nei limiti delle leggi annuali di bilancio, saranno ripartite in rate mensili e versate anticipatamente secondo modalità fissate dal Ministero del tesoro. Dopo 30 giorni dalla scadenza del pagamento matureranno sulle somme dovute gli interessi legali.

Fondo per la gestione dei debiti della Società con oneri e ammortamento a carico dello Stato (art. 10).

Il contratto prevede l'autorizzazione alla costituzione del Fondo e gli obblighi che per la sua gestione incombono sulle parti. Come già riferito al paragrafo 4.1 il Fondo in questione è stato istituito con decreto del Ministro del tesoro del 21 novembre 1994, registrato dalla Corte dei conti il 16 giugno 1995.

Reciproci impegni per la realizzazione del Sistema Italiano Alta Velocità (art. 11).

1. Le parti confermano gli impegni reciproci ed i relativi ruoli per la realizzazione dell'asse Torino-Milano-Roma-Napoli.
2. Resta inteso che al fine di evitare ritardi dovuti a difficoltà di reperimento dei necessari finanziamenti, lo Stato è impegnato ad adottare forme di supporto finanziario che consentano il completamento delle opere. In tal caso verrà ridefinito l'assetto contrattuale del progetto Alta Velocità.
3. Le parti confermano che gli interessi intercalari si intendono a carico dello Stato per tutto il periodo che va dall'inizio dei lavori fino all'inizio dello sfruttamento economico delle predette tratte. Tale periodo non può superare i limiti stabiliti dall'art. 6, comma 4, della legge 23 dicembre 1994, n. 725⁹. Detti interessi, da contenere nei limiti esposti nei piani finanziari elaborati dalla Società e dalla Concessionaria TAV S.p.A., saranno comunque soggetti ad approvazione del Ministro del tesoro. Le somme relative agli interessi intercalari saranno rese disponibili per la Società all'inizio di ciascun esercizio.

⁹ Ai sensi della richiamata disposizione, gli interessi intercalari a carico dello Stato vengono erogati per un periodo massimo di 62 mesi dall'inizio dei lavori, con esclusione del tratto Firenze-Bologna per il quale il periodo massimo è di 78 mesi.

Conguagli (art. 12).

Le eventuali differenze annuali tra l'ammontare dei costi per gli oneri di infrastruttura, per le compensazioni per oneri di esercizio e per l'obbligo di servizio pubblico via mare tra terminali ferroviari, e i compensi per tali titoli versati alla Società saranno determinate d'intesa tra le parti, ai sensi del presente contratto e della normativa comunitaria, entro il 30 aprile dell'anno successivo. Le eventuali differenze, a credito o a debito, saranno regolate d'intesa tra le parti nell'anno successivo a quello dell'accertamento. Eventuali surplus degli stanziamenti previsti per la copertura degli oneri di cui sopra non potranno essere utilizzati per compensare eventuali deficit per la copertura degli oneri a carico dello Stato previsti dal contratto di servizio pubblico, salvo esplicito accordo con lo Stato entro il 30 aprile dell'anno successivo.

Contratti regionali (art. 13).

È riconosciuta alla Società la facoltà di stipulare con le Regioni, con le Province e con gli Enti locali contratti di programma aggiuntivi a condizioni e modalità comparabili a quelle stipulate con lo Stato.

Nota integrativa al bilancio (art. 14).

Al fine di verificare l'attuazione del presente contratto, 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 propria struttura finanziaria e gestionale.

Vigilanza e sanzioni (art. 16).

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione esercita la vigilanza sull'attuazione del contratto e sul corretto adempimento di tutti gli impegni gravanti sulla Società. La vigilanza concerne:
 - 1.1. la definizione di standard di sicurezza, di qualità della circolazione, di innovazione tecnologica e la loro applicazione;
 - 1.2. il mantenimento in esercizio delle linee indicate nell'allegato all'atto di concessione, con le eccezioni riportate nell'elenco unito al contratto;
 - 1.3. gli interventi diretti al potenziamento, ammodernamento e sviluppo della rete, degli impianti e del materiale rotabile e, in particolare, la loro rispondenza ai definiti criteri di efficacia economica;
 - 1.4. le modalità di separazione tra gestione della infrastruttura ed esercizio dei servizi di trasporto;
 - 1.5. i criteri di calcolo degli oneri aggiuntivi per la Società indotte da scelte di governo o da atti normativi.

2. La Società è tenuta a:
 - 2.1. consentire ed agevolare il concreto espletamento delle verifiche disposte dal Ministro dei trasporti e della navigazione;
 - 2.2. fornire gratuitamente al Ministero dei trasporti e della navigazione la collaborazione, la documentazione e le risorse necessarie per l'espletamento di tale attività;
 - 2.3. conformarsi alle prescrizioni fissate dal Ministro nell'esercizio dei poteri di vigilanza.
3. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, previa contestazione e valutazione delle controdeduzioni, può irrogare una sanzione amministrativa di importo non superiore a Lire 500 milioni per le seguenti infrazioni:
 - 3.1. inosservanza dell'obbligo di fornire al Ministro dei trasporti e della navigazione la collaborazione, le informazioni, la documentazione e le risorse richieste per l'effettuazione dei controlli;
 - 3.2. inottemperanza alle prescrizioni fissate dal Ministro dei trasporti e della navigazione nell'esercizio dei poteri di vigilanza;
 - 3.3. mancato rispetto dei criteri tecnici cui attenersi nella progettazione ed esecuzione degli investimenti.

Costi di gestione del contratto (art. 17)

Le spese di gestione del contratto sono, a partire dal 1995, a carico della Società nella misura di Lire due miliardi annui, indicizzati al tasso di inflazione programmato. Tale somma è utilizzata dal Ministro dei trasporti e della navigazione per gli studi di valutazione degli investimenti, nonché a studi, misurazioni e verifiche relativi all'attività di vigilanza.

In data 3 ottobre 1995, la Commissione Lavori pubblici e Comunicazioni del Senato della Repubblica ha espresso parere contrario sullo schema di contratto di programma in questione. La Commissione ha ritenuto inderogabile, per l'approvazione del programma, l'inserimento nello stesso dei seguenti punti:

1. l'introduzione di maggiori e più incisive forme di controllo tecnico-economico soprattutto nella programmazione e fattibilità degli interventi, verificabili dal Parlamento in sede di esame delle leggi finanziarie;
2. la sottoposizione all'esame delle competenti Commissioni parlamentari delle eventuali revisioni del contratto;
3. lo studio di fattibilità del prolungamento del Sistema di Alta Velocità verso ovest fino a Genova e verso est fino a Venezia e Trieste in raccordo con le linee tirrenica e adriatica, nonché del prolungamento del Sistema medesimo verso sud;
4. la realizzazione prioritaria, mediante un programma che preveda risorse finanziarie definite e tempi certi contestuali ai lavori, di interventi di ammodernamento, razionalizzazione, raddoppio o nuova costruzione delle seguenti tratte:
 - 4.1. Orte-Falconara;

- 4.2. Pontremolese;
- 4.3. Bologna-Verona;
- 4.4. Palermo-Messina-Siracusa;
- 4.5. Sistema ferroviario sardo;
5. la realizzazione di un programma avente tempi e finanziamenti certi, che garantisca collegamenti idonei per agevolare il trasporto combinato nave-ferrovia, gomma-ferrovia aeroporto-ferrovia (collegamenti con il porto di Gioia Tauro e con l'aeroporto della Malpensa sulla direttrice del Gottardo);
6. l'integrazione nel sistema del trasporto ferroviario di quelle tratte e linee, che situate in particolari territori, ne favoriscano lo sviluppo sociale ed economico quali:
 - 6.1. riattivazione della Sicignano-Lagonegro;
 - 6.2. mantenimento della Avellino-Rocchetta S. Antonio;
 - 6.3. raddoppio della Catanzaro Lido-Lamezia Terme;
 - 6.4. raddoppio ed elettrificazione della Melito-Porto Salvo-Reggio Calabria;
 - 6.5. completamento della Venafro-Rocca d'Evandro;
 - 6.6. potenziamento della Trento-Venezia;
 - 6.7. raddoppio della Brindisi-Lecce.

In data 12 ottobre 1995, la Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni della Camera dei Deputati ha espresso sul contratto di programma il proprio parere favorevole a condizione che lo stesso venga modificato nei seguenti termini:

1. all'art. 2, sia prevista per le eventuali revisioni del contratto l'acquisizione del parere delle competenti Commissioni parlamentari, ai sensi della legge 14 luglio 1993, n. 238;
2. all'art. 5, comma 1, le parole: "con le eccezioni riportate nell'allegato 1 al presente contratto" siano soppresse e, conseguentemente, sia soppresso l'allegato 1;
3. all'art. 5, la diminuzione in conto dei necessari aumenti di produttività fissata nel 3,5 per cento sia elevata al 5 per cento;
4. all'art. 6, comma 3, dopo le parole "saranno indirizzate" siano inserite le seguenti: "previa autorizzazione del Ministro dei trasporti e della navigazione" e siano soppresse le parole: "secondo modalità da definire nel piano di impresa 1996-98";
5. all'art. 8, sia soppresso il comma 2;
6. all'art. 9, sia soppressa la previsione della corresponsione di interessi legali per ritardato pagamento;
7. all'art. 11, sia soppresso il comma 2;
8. all'art. 12, le parole: "saranno determinate d'intesa tra le parti, ai sensi del presente contratto e della normativa comunitaria" siano sostituite dalle seguenti: "saranno determinate dal Ministro dei trasporti e della navigazione";
9. all'art. 12, sia soppressa la parte finale;

10. sia reintrodotta la tabella "E"¹⁰;
11. siano rispettati gli accordi di programma tra lo Stato e/o le regioni con FS ed i risultati delle conferenze dei servizi concluse, favorendo al massimo i collegamenti locali tra i capoluoghi provinciali e regionali;
12. siano eliminate le strozzature e le saturazioni di linee;
13. siano rispettate e soddisfatte le condizioni poste dalla Comunità europea per i fondi per lo sviluppo delle regioni svantaggiate;
14. venga presentata una efficace strategia per il trasporto merci anche attraverso il collegamento ferroviario con i porti principali, gli interporti e centri intermodali;
15. vengano aumentate le risorse per l'ammodernamento dei principali nodi, per l'incremento del trasporto passeggeri sia di tipo metropolitano che regionale in un contesto di integrazione tra sistemi e di coordinamento con le esigenze delle comunità locali;
16. siano introdotti strumenti di finanziamento per la realizzazione delle opere di quadruplicamento e di velocizzazione da cui risulti un più incisivo apporto di capitale di rischio anche in linea con le esperienze internazionali di "project financing";
17. siano esplicitati i rapporti con TAV S.p.A. per quel che riguarda i finanziamenti dei nodi;
18. sia garantita una equa assegnazione del materiale rotabile sull'intero territorio nazionale, garantendo l'ammodernamento dello stesso;
19. sia realizzato in via prioritaria il complesso delle seguenti iniziative, utilizzando le risorse derivanti dalle disponibilità per il 1996, dall'autofinanziamento FS (anche proveniente dall'alienazione e valorizzazione del patrimonio), nonché da altre leggi (esempio legge n. 341 del 1995):
 - 19.1. per il collegamento con l'Europa:
 - 19.1.1. proseguire studi di fattibilità e progettazione per la Torino-Lione e per il valico del Gottardo;
 - 19.1.2. tenere sotto stretta osservazione il rapporto tra potenzialità e domanda sugli altri valichi, in particolare quello del Brennero, seguendo le evoluzioni dei Paesi confinanti al fine di intervenire con la massima sollecitudine;
 - 19.2. per trasversali e varianti di tracciato:
 - 19.2.1. quadruplicare e velocizzare l'asse ovest-est (Milano-Venezia) nella prospettiva a breve di una sua estensione fino a Trieste, avviando lo studio di fattibilità per quest'ultima tratta;
 - 19.2.2. analogamente procedere per la Milano-Genova;
 - 19.2.3. prevedere il raddoppio della Orte-Falconara e della Pontremolese con esclusione di trafori (per i quali vanno avviati i relativi studi di fattibilità) e la relativa progettazione complessiva;

¹⁰ Trattasi di una tabella allegata alla prima stesura del contratto concernente: "Analisi di massima della redditività e dei ritorni degli investimenti previsti".

- 19.2.4. proseguire i lavori sulla Caserta-Foggia, allo scopo di dare continuità ai già previsti raddoppi in Puglia (Bari-Taranto e Bari-Lecce) e di creare un sistema integrato tra Tirreno, Adriatico e Jonio;
- 19.3. progetti per il Mezzogiorno:
 - 19.3.1. velocizzare la Napoli-Reggio Calabria avviando lo studio di fattibilità per il quadruplicamento di tale tratta;
 - 19.3.2. proseguire il raddoppio lungo la direttrice Palermo-Messina-Siracusa e migliorare i servizi marittimi di collegamento con il continente;
 - 19.3.3. velocizzare la linea jonica;
 - 19.3.4. destinare i fondi concordati nel rispetto degli accordi intercorsi tra FS e regione Sardegna;
 - 19.3.5. allo scopo di utilizzare maggiormente le quote di fondi comunitari disponibili, istituire, presso il Ministero dei trasporti e della navigazione una "task-force" operativa, con oneri a carico FS, per seguire e promuovere intese con le regioni interessate per la predisposizione di specifici progetti di sviluppo e valorizzazione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e locale.

5.4 Considerazioni sui contratti di programma.

L'ampia esposizione dei contenuti e delle vicende finora occorse nella predisposizione dei vari contratti di programma si giustifica con la centralità che tale strumento riveste per la gestione della Società ferroviaria e per i rapporti che, in base alla normativa nazionale e comunitaria, devono intercorrere tra Stato ed Azienda. Appare, infatti, del tutto evidente come sia in tale sede che debbano essere affrontati e avviati a soluzione i principali problemi che attengono alla politica dei trasporti in ambito ferroviario, essendo, invece, il momento della partecipazione dell'Azionista unico alle assemblee sociali riservato alle incombenze più prettamente civilistiche indicate dallo Statuto societario e dal Codice civile.

Le motivazioni che hanno determinato la trasformazione dell'Ente pubblico economico in Società per azioni sono state ben individuate ed assentite dall'Autorità governativa nel Programma di trasformazione in Società per azioni prodotto dall'Ente Ferrovie dello Stato in data 30 aprile 1992. Tale trasformazione era considerato lo strumento idoneo per "riallineare i risultati economico-finanziari, la qualità del servizio e le potenzialità di sviluppo delle ferrovie italiane a quelle delle principali imprese ferroviarie europee, essenzialmente attraverso la flessibilità gestionale e societaria, il riordino organizzativo e la responsabilizzazione manageriale assicurata dal modello civilistico". Tra i principali strumenti per raggiungere tali obiettivi erano indicati:

1. un livello tariffario coerente con quello in vigore nei principali Stati CEE;

2. un contributo dello Stato e/o delle regioni a pareggio dei costi per il mantenimento in esercizio della “rete non commerciale”;
3. la contrattualizzazione dei rapporti con lo Stato e con le regioni per l'acquisto dei servizi;
4. il finanziamento, mediante aumenti di capitale, degli investimenti e delle ristrutturazioni industriali;
5. la riorganizzazione e la riqualificazione delle risorse umane.

Se queste sono le finalità e gli obiettivi da perseguire, occorre riflettere se l'attuale comportamento delle Autorità competenti ai vari livelli sia idoneo ed adeguato a consentire alla Società di agire con quella flessibilità gestionale che la nuova struttura giuridica comporta ed a rendere ininfluente, per il conto economico della medesima, l'assunzione di iniziative rivolte a mantenere in esercizio o potenziare linee ferroviarie non in grado di determinare un adeguato ritorno economico. In altre parole è necessario che gli Organi preposti si pongano nel loro agire nell'ottica di rispettare e quindi favorire il raggiungimento di dette finalità, pena il fallimento della effettuata trasformazione.

Quanto esposto, invece, induce questa Corte dei conti ad esprimere una valutazione negativa sull'operato della Parte pubblica per il mancato rispetto dei tempi nella formazione ed entrata in vigore del contratto di programma. Il fatto che a circa due anni dalla scadenza del contratto precedente, il nuovo contratto non sia ancora operante, non può ovviamente non determinare uno stato di grave incertezza nell'agire della Società, soprattutto con riguardo all'esigenza del suo risanamento finanziario ed alla realizzazione di piani di investimento così importanti, per di più da effettuare con il concorso di capitali di rischio di provenienza privata o con il cofinanziamento CEE.

In effetti, i primi due contratti sono stati perfezionati in tempo utile per la loro applicazione (il 23 gennaio 1991 per il contratto 1991-1992 e il 29 dicembre 1992 per il contratto 1993), mentre l'ultimo, avente decorrenza iniziale 1° gennaio 1994, non è ancora operativo.

Le circostanze che hanno determinato il cennato ritardo, anche se possono essere state determinate da difficoltà obiettive, non fanno venir meno la situazione di incertezza ed i conseguenti danni che ne derivano per l'attuazione di una politica dei trasporti che integri sempre più la rete ferroviaria italiana in quella europea e consenta alla Società di agire con la necessaria tempestività nella sua opera di ristrutturazione e ammodernamento.

Inoltre, sembra utile considerare se la normativa recata dalla legge 14 luglio 1993, n. 238, in materia di trasmissione al Parlamento dei contratti di programma e di servizio, non abbia appesantito l'iter procedurale di detti strumenti prevedendo l'emanazione di due distinti

pareri delle competenti Commissioni permanenti delle due Camere, da reiterare sugli eventuali aggiornamenti, ma come risulta dagli esposti pareri, anche sui testi riformulati a seguito delle modifiche e integrazioni proposte.

Potrebbe, in proposito, modificarsi il disposto normativo, nel senso di prevedere un unico parere espresso da una Commissione bicamerale, al fine di fornire all'Autorità di governo un documento di contenuto univoco e quindi di più agevole recepimento. Destano, inoltre, perplessità i contenuti dettagliatamente propositivi di detti pareri, volti a suggerire puntuali interventi, svincolati da qualsivoglia considerazione per gli oneri aggiuntivi che ne derivano, mentre l'esame parlamentare dovrebbe essere finalizzato alla verifica da parte del Governo del rispetto della normativa nazionale e comunitaria oltre che dei limiti finanziari contenuti nelle leggi di bilancio e delle linee di politica dei trasporti.

Inoltre, l'obbligo, che la norma citata pone a carico del Ministro dei trasporti e della navigazione di riferire annualmente a ciascuna delle due Camere sullo stato di attuazione dei contratti di programma e quello, sancito nell'art. 14 del contratto, che impone alla Società, nel redigere la nota integrativa al bilancio, di evidenziare gli obiettivi conseguiti sotto il profilo degli investimenti, della gestione e dello sviluppo commerciale e del progressivo risanamento della struttura finanziaria e gestionale, consentono, durante la sessione di approvazione delle leggi finanziaria e di bilancio, il necessario confronto tra il Governo e il Parlamento sull'adozione delle diverse misure che di volta in volta si reputino necessarie per rimodulare la programmazione degli interventi finanziari e per esprimere un giudizio politico sull'attuazione del contratto di programma.

Questa Corte ritiene, pertanto, indispensabile che si giunga alla conclusione del procedimento formativo del contratto nel più breve lasso di tempo, prevedendo, per il futuro, l'adozione di procedure più snelle che consentano il rispetto delle esigenze di efficiente programmazione e gestione di una realtà industriale di così vaste proporzioni.

6. I contratti di servizio pubblico.

6.1 Il contratto di servizio pubblico per l'anno 1993.

Il contratto di servizio pubblico per l'anno 1993 è stato sottoscritto dal Ministro dei trasporti e dall'Amministratore delegato della Società il 29 dicembre 1992. Detto contratto è volto a disciplinare in via transitoria l'acquisto di servizi da parte dello Stato e gli obblighi di servizio pubblico che incombono sulla Società concessionaria ai sensi del Regolamento CEE n. 1191 del 26 giugno 1969, come modificato dal Regolamento CEE n. 1893 del 20 giugno 1991,

e della direttiva CEE n. 440 del 29 luglio 1991. La sua transitorietà è giustificata con la circostanza che le parti stavano procedendo alla definizione di criteri oggettivi per la parametrizzazione degli acquisti di servizi e per la remunerazione delle differenze tariffarie da parte dello Stato.

Il contratto ha avuto per oggetto:

1. l'acquisto da parte dello Stato nei confronti della Società di servizi di trasporto viaggiatori;
2. la remunerazione della differenza tra gli introiti previsti con i prezzi fissati dalla Società per i servizi di trasporto pubblico dalla stessa effettuati e gli introiti realizzati mediante l'applicazione dei prezzi imposti dallo Stato (c.d. "obblighi tariffari").

Il Ministro dei trasporti si è impegnato a versare per l'anno 1993 le seguenti contribuzioni:

- lire 2.184 miliardi per l'acquisto di servizi viaggiatori, somma che si aggiunge ai ricavi diretti dal mercato per gli stessi servizi;
- lire 85 miliardi per i trasporti gratuiti e a tariffa ridotta;
- lire 90 miliardi per gli obblighi tariffari per il trasporto merci.

I suddetti pagamenti sono effettuati in rate mensili anticipate. Decorsi trenta giorni dalla scadenza, maturano a favore della Società interessi pari al "prime rate" ABI. Vengono, poi, stabiliti termini, criteri e modalità per la stipula dei contratti di servizio pubblico pluriennali, le cui statuizioni principali riguardano la disciplina dei prezzi, che la Società è libera di determinare entro i limiti fissati dall'atto di concessione, gli aumenti tariffari minimi (sostituzione graduale degli abbonamenti mensili a tariffa ridotta e aumento delle tariffe per i servizi viaggiatori) e la facoltà del Ministero di effettuare verifiche in ordine al puntuale rispetto da parte della Società degli obblighi derivanti dal contratto.

Viene, infine, riconosciuta alla Società la facoltà di stipulare con le Regioni contratti per servizi di trasporto pubblico locale a condizioni e modalità comparabili con quelle definite nel contratto intervenuto con lo Stato, mentre il Ministro dei trasporti si impegna ad adeguare la vigente decretazione in materia di obblighi di servizio pubblico, di normalizzazione dei conti e di aiuti accordati al settore dei trasporti per ferrovia.

6.2 Il contratto di servizio pubblico per gli anni 1994-1996:

Il contratto di servizio pubblico per gli anni 1994-1996, ha subito le stesse vicissitudini e ritardi già descritti per il contratto di programma 1994-2000. La Commissione Lavori pubblici e Comunicazioni del Senato ha espresso avviso contrario nella seduta del 3 ottobre 1995, redigendo un unico parere relativo ad entrambi i contratti. La Commissione Trasporti, Poste e telecomunicazioni della Camera dei Deputati ha invece espresso, con specifico parere,

avviso favorevole, condizionato dalla indicazione di numerosi emendamenti volti a modificare sia il testo del contratto che gli allegati tecnici.

La Corte dei conti deve, pertanto, ribadire quanto osservato in merito alla non ancora intervenuta approvazione del contratto di programma, nella ulteriore considerazione che, trattandosi nella specie, di acquisto da parte dello Stato di servizi di trasporto, le pressanti esigenze di contenimento della spesa pubblica potrebbero determinare per l'Azienda il mantenimento in esercizio di linee "non commerciali" a posteriori non più sovvenzionabili.

I principali contenuti del contratto sono i seguenti.

Quantità dei servizi viaggiatori in regime di servizio pubblico (art. 5).

La quantità dei servizi da effettuare sarà proposta dalla Società al Ministro rispettivamente per l'orario estivo e quello invernale, entro il 31 maggio e il 30 settembre dell'anno precedente, fornendo tutte le indicazioni necessarie e, in particolare, gli indici di affollamento delle carrozze per linee e fasce orarie. Entro 60 giorni il Ministro dei trasporti e della navigazione, sulla base delle disponibilità di bilancio, e sentite le Regioni interessate, formulerà indicazioni da definire d'intesa tra le parti entro i successivi 60 giorni. Per l'anno 1994, i servizi che la Società ha già svolto sono quelli indicati nell'orario ufficiale per una percorrenza complessiva pari ad almeno 163 milioni di treni-km. Per l'anno 1995, è previsto che i medesimi servizi avranno una percorrenza complessiva pari ad almeno 172 milioni di treni-km.

Servizi sostitutivi e/o integrativi (art. 7).

La Società è autorizzata a effettuare servizi sostitutivi su gomma secondo l'orario ufficiale in vigore, che costituiscono oggetto dell'atto di concessione o di successive autorizzazioni del Ministro e, previa tempestiva comunicazione all'utenza ed al Ministro dei trasporti e della navigazione, a sostituire con servizi automobilistici, senza corrispettivo alcuno a carico dello Stato, singole corse o gruppi di corse che non risulti più conveniente svolgere per ferrovia in relazione alla scarsa frequentazione o a sopraggiunte difficoltà di esercizio. Trascorsi 30 giorni dalla richiesta, senza che il Ministro dei trasporti e della navigazione abbia esplicitamente negato l'autorizzazione, questa si intenderà accordata.

Qualità dei servizi (art. 9).

Il Ministro dei trasporti e della navigazione, su proposta della Società, definirà entro 120 giorni dalla stipula del contratto, standard specifici in materia di:

- sicurezza del trasporto, con riferimento al monitoraggio statistico di situazioni potenzialmente pericolose;
- puntualità e regolarità dei convogli;
- pulizia e condizioni igieniche delle stazioni e dei convogli;

- servizi offerti nelle stazioni e a bordo dei treni;
- tempi di attesa per le operazioni di sportello;
- informazioni alla clientela;
- l'accesso dei disabili ai diversi servizi.

La Società si impegna:

- a permettere verifiche periodiche sul rispetto degli standard di qualità;
- ad acquisire sistematicamente le valutazioni degli utenti;
- a presentare entro il 31 marzo di ogni anno una relazione al Ministro dei trasporti e della navigazione sui risultati conseguiti nella qualità dei servizi nell'anno precedente.

Tale relazione sarà resa pubblica dal Ministro dei trasporti e della navigazione.

Compensi per i servizi viaggiatori in regime di servizio pubblico (art. 10).

L'effettuazione dei servizi viaggiatori sarà compensata in base alla quantità di treni-km in ragione del costo di produzione unitario per treni di minima composizione. La Società adeguerà la composizione dei singoli convogli alla domanda della clientela utilizzando i ricavi derivanti dalla vendita dei biglietti. Il compenso si aggiunge alle entrate tariffarie e verrà rivalutato annualmente in misura pari al tasso di inflazione programmato, diminuito del 3,5% al fine di tener conto dei necessari aumenti di produttività.

Altre contribuzioni (art. 11).

Il Ministro dei trasporti e della navigazione verserà, inoltre, le seguenti contribuzioni:

- lire 92.169.345.377 annuali per i trasporti viaggiatori gratuiti a tariffa ridotta ai sensi del D.M. 2 gennaio 1990 n. 1/T;
- lire 90.341.663.846 annuali per gli obblighi tariffari per il trasporto merci ai sensi del suddetto decreto e per compensazioni per la "innaturale degressività" della tariffa ordinaria n. 2 sulle distanze superiori a 1.000 km.

Pagamenti (art. 12).

Le somme dovute dallo Stato saranno ripartite in rate mensili anticipate, mentre in caso di ritardato versamento superiore a 30 giorni matureranno sulle somme stesse gli interessi legali.

Disciplina dei prezzi (art. 13).

A decorrere dai prezzi in vigore dal 1° gennaio 1995, troverà piena applicazione l'art. 13 dell'atto di concessione. In attesa dell'istituzione dell'Autorità per la regolamentazione dei trasporti e con riferimento ai servizi di cui all'art. 6¹¹ il Ministro dei trasporti e della navigazione vigilerà sulla fissazione ed aggiornamento dei prezzi. La società è autorizzata ad

¹¹ L'art. 6 del contratto riguarda i servizi a lunga distanza diurni e notturni classificati come "Espressi", "Intercity" ed "Eurocity".

aumentare le tariffe per i servizi viaggiatori di cui all'art. 5, in misura tale da conseguire, nel 1995, un incremento del ricavo medio unitario non superiore al 6% annuo al netto dei supplementi e, nel 1996, non superiore all'8% sempre al netto dei supplementi.

Vigilanza e sanzioni (art. 14).

Il Ministro dei trasporti e della navigazione esercita la vigilanza sull'attuazione del contratto e sul corretto adempimento di tutti gli impegni gravanti sulla Società. La vigilanza concerne:

- la quantità e la qualità dei servizi resi;
- la sicurezza dei servizi di trasporto;
- le tariffe dei servizi di cui all'art. 6.

La Società è tenuta a:

- consentire ed agevolare il concreto espletamento delle verifiche disposte dal Ministro dei trasporti e della navigazione;
- fornire gratuitamente al Ministero dei trasporti e della navigazione la collaborazione, la documentazione e le risorse necessarie per l'espletamento di tale attività;
- conformarsi alle prescrizioni fissate dal Ministro nell'esercizio dei poteri di vigilanza.

Il Ministro dei trasporti e della navigazione, previa contestazione e valutazione delle controdeduzioni, può irrogare una sanzione amministrativa di importo non superiore a Lire 500 milioni per le seguenti infrazioni:

- mancato raggiungimento degli obiettivi di cui all'art. 9;
- inosservanza dell'obbligo di fornire al Ministro dei trasporti e della navigazione la collaborazione, l'informazione, la documentazione e le risorse richieste per l'effettuazione dei controlli;
- inottemperanza alle prescrizioni fissate dal Ministro dei trasporti e della navigazione nell'esercizio dei poteri di vigilanza.

Compensi e contribuzioni a carico dello Stato e conguagli (art. 15).

Le eventuali differenze annuali tra l'effettivo ammontare dei costi dei servizi resi in regime di servizio pubblico, delle contribuzioni di cui all'art. 11, e dei mancati ricavi dovuti a limitazioni tariffarie con i compensi iscritti nel bilancio dello Stato (rispettivamente, per gli anni 1994, 1995 e 1996, in miliardi di lire 2.550, 2.757,85 e 2.802,5), saranno determinate d'intesa tra le parti entro il 30 aprile dell'anno successivo. Lo Stato riconosce alla Società le differenze ascrivibili a tassi di inflazione superiori a quello programmato. Eventuali surplus degli stanziamenti non potranno essere utilizzati per compensare deficit per la copertura di oneri derivanti dal contratto di programma, salvo esplicito accordo.