

Proprio al fine di conformarsi alle condizioni poste dal Ministero, contestualmente all'atto di scissione in favore di FS holding s.r.l., risulta siano state avviate tempestivamente le procedure di conferimento in natura di cui all'art. 2343 del cod. civile. di R.F.I. a F.S. Holding¹³.

E' da porre in rilievo che la Società beneficiaria del surrichiamato atto di scissione parziale, con l'acquisizione del ramo d'azienda "holding", da un lato viene ad avere il presidio dei processi di indirizzo e controllo del Gruppo, dall'altro provvede alla fornitura dei servizi comuni (amministrativi, contabili, gestione uffici, mense etc.) complementari alle attività primarie delle società del Gruppo stesso.

FS Holding – che, con delibera dell'Assemblea straordinaria del 13 luglio 2001, ha mutato la propria forma da s.r.l. a società per azioni¹⁴, assumendo la denominazione di Ferrovie dello Stato S.p.A. - interamente ceduta al Ministero del Tesoro e totalmente controllata dallo stesso, viene, così ad assumere il ruolo di Capogruppo del sistema FS, quale soggetto sovraordinato rispetto alle Società operative, nei confronti delle quali ha il compito di indirizzo, coordinamento e controllo formale, politico e strategico. Ciò vale in particolare anche per le società direttamente operanti nel settore ferroviario, e cioè Trenitalia e RFI, che conservano la loro piena autonomia gestionale e contabile e continuano, nella configurazione a regime, ad operare anche attraverso le società controllate già esistenti, di cui detengono direttamente le partecipazioni. Da notare, al riguardo, che Infrastruttura continuerà a controllare la TAV S.p.A., che, in coerenza con le indicazioni del Ministero del Tesoro¹⁵, manterrà la propria autonomia giuridica, che è funzionale alle esigenze di finanziamento del progetto Alta velocità/Alta capacità.

A completamento del processo, in luogo dell'Ente pubblico del 1985 esiste ora un variegato e multifunzionale Gruppo con:

- a capo del sistema una Società (FS holding S.p.A., ora ridenominata Ferrovie dello Stato S.p.A.) di proprietà dello Stato;

¹³ L'apporto è effettuato provvisoriamente al valore nominale delle azioni apportate, con l'intesa che l'azionista non riceverà né pagamento né azioni fino a che non siano esperite le procedure previste dall'art. 2343 c.c.

¹⁴ Il fine dichiarato della trasformazione, disposta ai sensi della legge n. 474 del 1994, è quello di offrire più puntuale garanzia sotto il profilo della gestione e del controllo, consentendo maggiore trasparenza nei rapporti con il socio.

¹⁵ Si ritrovano nella citata nota del 31 luglio 2000 relativa all'approvazione del progetto.

- all'attuazione dei compiti fondamentali dell'Ente: Infrastruttura (anch'essa trasferita a FS holding) e Trenitalia, con una serie di società controllate.

Nei confronti di tali soggetti viene, quindi, oggi ad esercitarsi il controllo affidato alla Corte dei conti dalla legge 17 maggio 1985, n. 210.

3. Il Gruppo F.S., la sua articolazione e le principali aree di intervento

Per il periodo 1999-2000, prescindendo dalle ulteriori vicende societarie che hanno portato, nel corso del 2001, alla sostituzione della Capogruppo, di cui si è fatto cenno nel paragrafo precedente, il Gruppo Ferrovie dello Stato si è articolato nelle componenti di seguito precisate.

Società-guida è stata Ferrovie dello Stato S.p.A. che, principalmente con la Divisione Infrastruttura, è chiamata ad assicurare unitariamente tutte le attività dell'esercizio ferroviario sull'intera rete FS; assicurare lo sviluppo ed il mantenimento in efficienza del sistema infrastrutturale; assicurare lo sviluppo tecnologico dei sistemi e componenti dell'esercizio ferroviario; rispondere della Sicurezza dell'esercizio ferroviario; rispondere della capacità della rete e della sua utilizzazione per le imprese ferroviarie attraverso la definizione dell'orario sulla rete FS e la gestione dei contratti con le imprese ferroviarie stesse; raccogliere ed integrare le responsabilità in materia di Navigazione, Sanitaria e di Istituto sperimentale.

Nel settore della logistica integrata in posizione di preminenza, dal II semestre 2000, si colloca Trenitalia S.p.A., società di trasporto del Gruppo. La sua missione è quella di assicurare il trasporto ferroviario passeggeri a media e lunga percorrenza, metropolitano e regionale, nonché di assicurare il trasporto merci. Nel periodo intercorso tra il 1° gennaio ed il 31 maggio 2000 la società, già Italiana Trasporti Ferroviari S.r.l., costituita il 12 novembre 1997 allo scopo di predisporre il veicolo societario necessario all'attuazione del processo di articolazione societaria della Capogruppo, non ha sviluppato attività di rilievo.

Il 30 maggio 2000 la società e la Capogruppo hanno sottoscritto il contratto di affitto dell'Azienda Trasporto, avente per oggetto i beni strumentali di "proprietà" delle Divisioni Trasporto (Passeggeri, Trasporto Regionale e Cargo) e dell'Unità Tecnologie Materiale Rotabile.

Il contratto di affitto si è poi sciolto per mutuo consenso delle parti, in occasione della stipula del contratto di compravendita della stessa Azienda. In data 28 novembre 2000, infatti, con efficacia dal 30 novembre 2000, è stata perfezionata tra la Capogruppo e Trenitalia S.p.A. la cessione dell'Azienda Trasporto.

Per effetto del contratto Trenitalia S.p.A. è succeduta, in via definitiva, nella posizione della Capogruppo riguardo ad ogni diritto ed ogni rapporto giuridico inerente, direttamente o indirettamente, all'Azienda.

Sempre nel settore della logistica integrata si colloca, dapprima in posizione di preminenza, e poi - dal II semestre 2000 - di grande rilevanza, la società FS CARGO S.p.A., che, a seguito della cessione da parte della Capogruppo, come già ricordato in precedenza, del ramo d'azienda trasporto alla società Trenitalia S.p.A., è passata sotto il controllo diretto di quest'ultima. La Società, che opera in Italia e all'estero attraverso un gruppo di partecipate di rilievo nel settore della logistica, ha per scopo la gestione, l'organizzazione, la produzione e la vendita di servizi di trasporto delle merci e della logistica integrata, con particolare riferimento a quelli d'interesse del Gruppo FS. Nel corso dell'esercizio 2000 risulta essere proseguito il processo di razionalizzazione del portafoglio partecipativo avviato nel 1997, attualmente in fase di completamento, finalizzato al raggiungimento di diversi obiettivi tra cui:

- costruire un gruppo fortemente focalizzato sul *core business* della logistica, incentrata sul trasporto ferroviario;
- razionalizzare la presenza nelle aree più critiche tra cui quelle del trasporto intermodale, delle attività terminalistiche e manovre ferroviarie, della logistica integrata e dei traffici internazionali;
- dismettere alcune strutture societarie diseconomiche e/o non strategiche, anche per liberare risorse finanziarie da destinare ad altri obiettivi di business.

Le altre controllate maggiormente significative della sub-holding Trenitalia S.p.A. sono:

- La società ITALCONTAINER S.p.A., che si occupa della organizzazione e commercializzazione dei traffici di container e di unità di trasporto intermodale.
- La società OMNIAEXPRESS S.p.A. che, dall'esercizio 2000, è impegnata solo nello svolgimento di trasporti in servizio per conto delle strutture ferroviarie del Gruppo, sia che si tratti di trasporti a carro che di collettame.
- La società OMNIA LOGISTICA S.p.A. che è operativa dal 1° gennaio 2000, a seguito dell'acquisizione, avvenuta il 31 dicembre 1999, del ramo d'azienda da

Omniaexpress. La società svolge attività di logistica integrata, comprensiva del trasporto di autovetture (sistemi dedicati) e attività collettamistica (sistemi multivalenti generici).

- La società SERFER s.r.l. che riveste un ruolo di rilevanza strategica nell'ambito della razionalizzazione del sistema terminalistico, in quanto il settore in cui opera (progettazione, realizzazione, manutenzione dei raccordi ferroviari nonché la gestione dei servizi ferroviari di manovra) è ritenuto funzionale allo sviluppo delle attività di Trenitalia S.p.A. — Divisione Cargo, per poter controllare direttamente le leve produttive, quali la manovra, la condotta e la manutenzione, fidelizzando in tal modo i clienti attraverso la fornitura di servizi logistici complementari.

Nel settore dei trasporti su gomma operano: la società SOGIN S.r.l. che è la sub holding del Gruppo FS per il controllo delle partecipazioni del comparto del trasporto passeggeri con autobus - la cui attività operativa è caratterizzata dall'organizzazione e gestione dei servizi automobilistici ferroviari, regolati da apposita convenzione stipulata con la Capogruppo — e la controllata SITA S.p.A., la quale rappresenta la realtà operativa più significativa.

Nel settore dei trasporti alta velocità sono operative:

- la controllata TAV S.p.A., che, quale concessionaria della Capogruppo, ha per scopo la progettazione esecutiva e la costruzione delle linee e delle infrastrutture ferroviarie ai fini del sistema Alta Velocità, e che nel corso del 2000 ha proseguito la sua attività, direttamente e negli sviluppi dei rapporti con gli appaltatori¹⁶.
- la società ITALFERR S.p.A., la cui attività consiste, principalmente, nella fornitura di servizi di progettazione, gestione di commesse e controllo della costruzione fino al pre-esercizio per gli investimenti di nuova realizzazione o di potenziamento e di rinnovo tecnologico della infrastruttura ferroviaria sia per conto della Capogruppo e di Trenitalia

¹⁶ Sugli effetti dell'art. 131 della legge 23 dicembre 2000, n. 388 (legge finanziaria 2001), che ha disposto l'applicazione della normativa nazionale in materia di affidamento dei lavori ed ha, conseguentemente, determinato un riassetto delle modalità giuridico-contrattuali di realizzazione, si riferisce al paragrafo 10.2, riguardante l'andamento della gestione per il bilancio consolidato.

S.p.A. che di TAV S.p.A. Tale attività si svolge su tutto il territorio nazionale e riguarda i seguenti settori:

- sistema ad alta capacità ferroviaria, sia per le tratte che i nodi urbani interessati;
- principali itinerari e valichi;
- principali nodi urbani della rete FS;
- tecnologie di segnalamento e controllo della circolazione.

Nel settore finanziario la società FERCREDIT S.p.A. ha come oggetto sociale l'esercizio dell'attività di factoring, leasing e di credito al consumo nei confronti dei fornitori FS e delle società del Gruppo, nonché l'analisi finanziaria dei fornitori della Capogruppo.

Nel settore immobiliare si pongono la Metropolis S.p.A. e la Grandi Stazioni S.p.A.

La società METROPOLIS S.p.A. si occupa della gestione del patrimonio immobiliare non strumentale di FS, ed ha continuato a svolgere, per conto della Capogruppo, le attività inerenti la Gestione degli Alloggi, la Gestione Commerciale, la Gestione Tecnica, la Dismissione del patrimonio non strumentale e la valorizzazione del patrimonio. Fanno capo a METROPOLIS S.p.A. due partecipazioni di controllo: METROPARK S.p.A., di cui Metropolis S.p.A. detiene l'intera partecipazione, e ROMADUEMILA S.p.A.

La società GRANDI STAZIONI S.p.A., a seguito della modifica dell'assetto societario avvenuta nel corso del 2° semestre 2000, ha proceduto all'ampliamento ed alla revisione dell'originaria missione aziendale, che si orienta verso forme innovative e competitive di gestione, mirate alla valorizzazione degli asset di riferimento:

- patrimonio immobiliare;
- flussi viaggiatori e non viaggiatori in transito;
- marchio aziendale.

E' da sottolineare la scelta operata dalla società di svolgere la propria missione anche attraverso l'acquisto di immobili, e non unicamente mediante la gestione di lungo periodo di immobili di proprietà di terzi. L'ipotesi di acquisto degli immobili era prevista nella gara di privatizzazione della società. Tale scelta si è concretizzata nel

corso del 2000 nella stipula di un contratto preliminare di compravendita di alcuni fabbricati "non strumentali" della Capogruppo, contigui ad alcune grandi stazioni, tra Metropolis S.p.A. (in proprio e in qualità di mandataria della Capogruppo) e Grandi Stazioni S.p.A.

Il Gruppo è presente anche nel settore delle agenzie di viaggio con la società PASSAGGI S.p.A. che svolge attività nel campo del turismo, quali organizzazione di viaggi e soggiorni, attività commerciale di agenzia di viaggio, acquisto, vendita e nolo di mezzi di trasporto terrestre, aereo e marittimo, preparazione e realizzazione congressi e gestione uffici.

La società ha iniziato a svolgere la propria attività il 1° maggio 1999 a seguito della stipula del contratto d'affitto di ramo d'azienda con la società SAP S.r.l. in liquidazione, con il quale ha rilevato in gestione le agenzie di viaggio localizzate nelle principali stazioni italiane.

Merita, infine, menzione il "progetto BASICTEL" finalizzato alla realizzazione di quel particolare "asset" infrastrutturale che è rappresentato dalla rete di Elettrodi di FS. L'iniziativa¹⁷ ha preso l'avvio dalla costituzione della società "Basictel" – dapprima s.r.l. e poi s.p.a. – in data 28 dicembre 1999 ed è proseguita nel 2000 con la scelta del partner privato con cui condividere il perseguimento dello scopo sociale (che è quello di realizzare, acquisire e gestire infrastrutture di telecomunicazioni strumentali alla prestazione di servizi di trasmissione dati, immagini e fonia via cavo).

¹⁷ Il progetto prevede, come illustrato da FS, la realizzazione di un "network" nazionale di fibra ottica (c.d. "backbone"), con l'utilizzazione del supporto fisico offerto da una porzione della rete di trasmissione elettrica di proprietà di FS (circa 40.000 Km) e che Basictel goda del diritto di utilizzo esclusivo del "backbone" fino al 2020, a fronte di un determinato corrispettivo da pagarsi in rate annuali.

4. Organizzazione societaria e *corporate governance*

L'organizzazione di Ferrovie S.p.A. è conforme a quella prevista dalle norme civilistiche per le società per azioni. Organi sociali sono, quindi, l'Assemblea dei soci (ordinaria e straordinaria), il Consiglio di Amministrazione, il Presidente, l'Amministratore delegato ed il Collegio sindacale.

Per il periodo 1999-2000 l'Assemblea è stata costituita, come per il passato, dall'azionista unico "Stato", che detiene il pacchetto azionario ed esercita i relativi poteri attraverso il Ministero del tesoro, bilancio e programmazione economica (oggi Ministero dell'Economia e delle Finanze).

All'Assemblea compete la nomina degli amministratori, dei sindaci e del Presidente del Collegio sindacale.

Nel periodo in riferimento ha operato dapprima il Consiglio di amministrazione nominato il 18 febbraio 1998, composto da 9 componenti¹⁸, tra cui il Presidente e l'Amministratore delegato. L'organismo è stato poi ricostituito, per un triennio, nell'assemblea del 22 febbraio 2001¹⁹, con la conferma a Presidente del precedente Amministratore delegato e con la nomina di altri quattro consiglieri. Il Consiglio di amministrazione ha confermato l'amministratore delegato, attribuendogli gli stessi poteri già conferitigli dal precedente Consiglio.

Il Collegio sindacale, che si compone di tre membri (3 effettivi, di cui 1 con funzioni di Presidente, e 3 supplenti) ha operato nella composizione deliberata dell'Assemblea del 3 febbraio 1999.

In occasione della ricordata scissione parziale di Ferrovie S.p.A. a favore di Ferrovie Holding, decisa nell'assemblea straordinaria del 9 aprile 2001, si sono deliberate modifiche allo Statuto della Società tra cui, opportunamente, l'abrogazione degli artt. 21, 22, 23 e 24 relativi al Consiglio generale, che, come sempre rilevato dalla Corte dei conti in sede di referto, non avevano mai avuto attuazione; l'organismo – mai costituito – è stato così abrogato anche sul piano formale.

¹⁸ Presidente era il Prof. Claudio Demattè e Amministratore delegato l'Ing. Giancarlo Cimoli.

¹⁹ L'Ing. Giancarlo Cimoli è stato scelto quale Presidente. Gli altri quattro consiglieri sono il Prof. Claudio Podestà, il dott. Francesco Forlenza, l'Ing. Mauro Moretti, il dott. Luca Egidi, in seguito dimessosi e sostituito dal dott. Gabriele Spazzadeschi.

I compensi annui lordi per il Collegio sindacale sono rimasti quelli stabiliti alla nomina (80 milioni di lire per il Presidente, 60 milioni per ciascun sindaco effettivo, 5 milioni per i supplenti).

I compensi annui lordi per il Consiglio d'amministrazione, all'atto della nomina del 22 febbraio 2001, sono stati fissati nelle seguenti misure:

- Consiglieri d'amministrazione 80 milioni di lire
- Presidente²⁰ 400 milioni di lire.

I gettoni di presenza sono rimasti stabiliti nella misura di 300 mila lire a seduta.

La spesa per i compensi complessivi annui per gli organi di gestione e controllo è risultata pari a:

1160 milioni di lire per il 1999 e 1190 milioni di lire per il 2000 per il Consiglio d'amministrazione;

210 milioni di lire per il 1999 e 485 per il 2000 per il Collegio dei sindaci.

Il Consiglio di amministrazione ha tenuto 24 sedute nel 1999 e 15 sedute nel 2000.

Le adunanze del Collegio sindacale sono state 12 nel 1999 e 11 nel 2000.

Con riguardo al profilo organizzativo, la Corte osserva che la crescente complessità della struttura del Gruppo postula la sussistenza di un idoneo sistema di coordinamento operativo e di controllo.

Il completamento della societarizzazione, la costituzione della Holding, la diversificazione delle attività, la creazione di un gruppo societario articolato e variegato rendono ancor più opportuno l'adeguamento dei criteri generali di *governance* per regolare in modo efficace i rapporti tra la Capogruppo e le varie società ed assicurare unitarietà e coordinazione nelle strategie e nell'azione.

Evidentemente, quel che si richiede è un adeguato governo dell'impresa nella sua globalità, con riguardo anche ai meccanismi di controllo disponibili nell'esercizio delle funzioni direzionali, ai fini del perseguimento degli obiettivi comuni e del mantenimento degli equilibri economico-aziendali.

In tale linea si pongono le comunicazioni organizzative che risultano predisposte e diramate dall'Amministratore delegato in concomitanza con il completamento della

²⁰ Il Presidente, come già segnalato, riveste anche la carica di Amministratore delegato.

riorganizzazione societaria, quali quella del 5 febbraio 2001 sul "ruolo della Holding del Gruppo FS in assetto multisocietario", ovvero quella del 30 marzo 2001 su "Finanza, controllo e partecipazioni" ovvero ancora quella del 23 maggio 2001 sulle "Risorse umane".

Con tali atti si tende a definire il complesso delle regole sulla base delle quali devono svolgersi i rapporti tra le varie società operative e la Holding, cui è assicurato concretamente il potere di definizione degli obiettivi strategici e del processo di pianificazione e controllo, a livello economico, patrimoniale, finanziario e di investimento.

In aggiunta alla predetta disciplina dettata per le attività del Gruppo, si riscontra l'utilizzazione frequente dell'usuale strumento della nomina di Consiglieri d'amministrazione della Capogruppo negli organi gestori delle società controllate e collegate.

Il rimedio, se pur di immediata utilità, è limitato ed empirico e non si è rivelato, di per sé, particolarmente efficace nell'esperienza di Gruppi simili; la titolarità contestuale di funzioni gestorie in capo ai medesimi soggetti, con la complessità dei ruoli e la gravosità dei compiti, non sempre ha consentito di ottenere i risultati auspicati in termini di indirizzo e controllo del sistema.

5. La programmazione dell'attività e l'intervento pubblico sul servizio

Una costante dell'azione di FS S.p.A. — che si rinviene anche per altre Società in mano pubblica — è il condizionamento da indicazioni e valutazioni delle autorità governative. E ciò vale sia per la programmazione dell'attività, sia per le altre fasi decisionali.

V'è diffusa, frequente traccia dell'intervento pubblico, e tale circostanza, pur nell'attuale inevitabilità, non contribuisce, in taluni casi, a fare chiarezza, in tema di individuazione di ruoli e di responsabilità, per le scelte strategiche ed operative effettuate.

Si pensi alla fondamentale scelta operata — di cui si è già ampiamente detto — della societizzazione dei rami aziendali relativi alla gestione del trasporto ed alla gestione delle infrastrutture (in luogo della semplice separazione contabile pur consentita dalle disposizioni della Unione europea); anche tale opzione, così ricca di potenzialità positive ma anche di rischi, non è riferibile in via esclusiva al *management* di Ferrovie ma deriva da precise indicazioni dell'azionista²¹.

Ciò premesso, è da dire che anche il Piano d'Impresa 1999-2003, strumento fondamentale per la programmazione dell'attività della Società, su cui la Corte ha ampiamente riferito nella relazione precedente²², ha tenuto conto degli indirizzi fissati nella direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 18 marzo 1999 ed ha definito, su tali basi, le linee operative per la riorganizzazione e lo sviluppo dell'azienda, con l'indicazione in particolare delle nuove regole, del nuovo modello organizzativo e dei progetti di risanamento e di rilancio.

I rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria (per il periodo in riferimento 1999-2000 ancora FS S.p.A) e lo Stato, sulla base del DPR 8 luglio 1998. n. 277 (Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie) sono disciplinati dall'atto di concessione e dal contratto di programma.

²¹ Contenute nelle citate direttive governative del 30 gennaio 1997 e del 18 marzo 1999.

²² Si veda la citata "Relazione della Corte dei conti al Parlamento sulla gestione finanziaria delle Ferrovie S.p.A. per l'esercizio 1998", in Atti parlamentari, XIII Legislatura, Doc. XV, n. 263, pagg. 10-13.

Con decreto n. 138 T, in data 31 ottobre 2000, il Ministro dei Trasporti e della Navigazione (ora delle Infrastrutture e Trasporti) ha rilasciato alla FS la concessione per 60 anni della gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, revocando la precedente (di 70 anni) che prevedeva anche l'esercizio del servizio di trasporto pubblico. Il nuovo atto di concessione, con la ridefinizione dei compiti della società, ha comportato una nuova precisazione dell'oggetto sociale, cui si è proceduto con apposita modificazione statutaria²³.

Con il contratto di programma, a firma del Ministro dei Trasporti (ora delle Infrastrutture e Trasporti) e dell'Amministratore delegato della FS S.p.A., sono disciplinati i rapporti tra le parti, con la determinazione degli oneri statali destinati alla manutenzione della infrastrutture, nonché dei finanziamenti - sempre dello Stato - finalizzati al potenziamento della rete ferroviaria esistente. Il contratto è stipulato, nei limiti delle risorse annualmente iscritte nel bilancio dello Stato, nel rispetto dei principi di indipendenza patrimoniale, gestionale e contabile dallo Stato, di economicità in relazione alla qualità del servizio prestato e di programmazione delle attività, degli investimenti e dei finanziamenti miranti alla realizzazione dell'equilibrio finanziario e degli obiettivi tecnici e commerciali, indicando i mezzi per farvi fronte²⁴.

Lo schema del contratto di programma per il periodo 2001-2005 è stato approvato dal CIPE in data 4 aprile 2001, in sostituzione del precedente relativo al periodo 1994-2000, scaduto il 31 dicembre 2000.

Il nuovo contratto 2001/2005 regola, ai sensi dell'art. 4 dell'Atto di concessione ed in attuazione dell'art. 5, comma 2,3,4 e 5, del richiamato DPR 8 luglio 1998, n. 277, i rapporti tra lo Stato ed il Gestore dell'infrastruttura²⁵, con la quantificazione dei contributi pubblici in conto esercizio, degli investimenti da finanziare, dei nuovi programmi di sviluppo, degli investimenti per la manutenzione

²³ Le modifiche si sono deliberate, come già ricordato, in occasione della scissione parziale di Ferrovie S.p.A. a favore di Ferrovie Holding, decisa nell'assemblea straordinaria del 9 aprile 2001.

²⁴ In tali termini dispone l'art. 5, comma 2, del DPR n. 277 del 1998.

²⁵ Nel contratto è previsto, in coerenza con le direttive del Presidente del Consiglio dei Ministri del 30 gennaio 1997 e 18 marzo 1999, nonché con la nota n. 5516 del 30 luglio 2000 del Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti non abbia una partecipazione diretta nel Gestore, ma in un diverso soggetto societario.

straordinaria, dell'entità dell'impegno finanziario in tema di ricerca, sperimentazione ed adeguamento della rete ferroviaria, del programma di risanamento acustico ed ambientale e di miglioramento della sicurezza nelle gallerie su intesa con il Ministro dell'Interno, del piano degli investimenti "*alta velocità, alta capacità*". Sono posti, altresì, rigorosi vincoli di bilancio riguardo ai contributi pubblici per la gestione e la procedura di definizione della priorità per gli investimenti.

Le parti concordano anche che gli obblighi di finanziamento degli investimenti assunti dallo Stato saranno adempiuti dal Ministero del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione economica sotto forma di aumento di capitale in favore del soggetto societario direttamente partecipato²⁶, il quale provvederà a sua volta a trasferire detti finanziamenti, sempre sotto la stessa forma di aumento di capitale, a favore della società da quest'ultimo controllata destinataria finale del contratto, alla stregua dell'art.1 dell'atto di concessione di cui al DM 138 T del 31 ottobre 2000.

Gli elementi finanziari concordati e programmati possono sintetizzarsi secondo lo schema che segue.

²⁶ FS Holding.

Contributi pubblici in c/esercizio al Gestore dell'Infrastruttura, compresi i contributi per l'obbligo di collegamento ferroviario via mare fra la penisola, la Sicilia e la Sardegna per gli anni 2001-2005

(In miliardi di lire)

2001	2002	2003	2004	2005	TOTALE
2.861	2.979	2.640	2.243	2.253	12.976

Investimenti già previsti dal Piano d'impresa 1999-2003 di Ferrovie dello Stato S.p.A.

(In miliardi di lire)

Stimati	20.794
Finanziamenti disponibili	13.074
Ulteriori fabbisogni	7.720

Nuovi programmi di sviluppo della rete infrastrutturale 2001-2005

(In miliardi di lire)

Investimenti sulla rete fondamentale	6.540
Investimenti sulla rete complementare	1.050
Investimenti sui nodi	3.150
Investimenti diffusi	4.425
Totale	15.165

Investimenti per la manutenzione straordinaria 2001-2005

(In miliardi di lire)

2001	2002	2003	2004	2005	TOTALE
550	1.950	1.050	1.050	1.050	5.650

Impegni del gestore dell'Infrastruttura per la ricerca, la sperimentazione, nonché per l'adeguamento della rete ferroviaria alle specifiche tecniche dell'interoperabilità del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità

(In miliardi di lire)

Processi, sistemi informativi ed omologazione	109,5
Prototipi, dimostratori, impianti sperimentali	55,2
Strumenti di sperimentazione, certificazione e diagnostica	57,7
Studi e sperimentazioni	47,5
TOTALE	270,0

Progetto di risanamento acustico ed ambientale e progetti di miglioramento della sicurezza nelle lunghe gallerie ferroviarie derivanti dalle intese con il Ministero dell'Interno

(In miliardi di lire)

Programma di miglioramento sicurezza nelle lunghe gallerie	350
Programma di risanamento acustico e ambientale	2.350
TOTALE	2.700

Piano degli investimenti AV/AC già approvati

(In miliardi di lire)

Stimati	49.141
Ante CdP	1.416
A carico dello Stato CdP	15.426
Capitali di prestito	21.300
Ulteriori fabbisogni	11.000

In sostanza l'accordo quadro raggiunto vale, in termini di pianificazione, 47.725 miliardi di lire; di questi 7000 sono immediatamente coperti con gli stanziamenti della finanziaria 2001. Per le rimanenti esigenze si dovrà provvedere con le successive finanziarie.

Con la ratifica da parte del CIPE vengono ad essere utilizzabili — come si è detto — le risorse della legge finanziaria 2001, che divengono immediatamente spendibili. Di tali risorse 2.600 miliardi sono destinati all'*Alta Velocità* Torino-Milano-Napoli. Per il nodo di Roma sono previsti 120 miliardi di lire che finanzieranno l'infrastruttura della