

Amministratore delegato ha evidenziato che le decisioni di Eurostat/Istat producono impatto diretto sul MEF, mentre per il Gruppo FS la questione che si pone sarà quella di assicurare le condizioni per la sostenibilità economico/finanziaria di lungo periodo. Le possibili evoluzioni della vicenda saranno monitorate dallo stesso Consiglio di Amministrazione con grande attenzione, con approfondimento, in particolare, delle potenziali implicazioni per il Gruppo, anche sul piano giuridico/formale.

Ferrovie SpA ha anche precisato – su specifica richiesta di informativa della Corte – che “nessuna determinazione deve al momento essere assunta sui bilanci del Gruppo Ferrovie, in quanto gli stessi sono stati correttamente redatti in base a norme di legge. Infatti, l'utilizzo del fondo di ristrutturazione è stato effettuato sulla base del disposto della legge 448/98. Eurostat non mette in discussione la correttezza e veridicità del bilancio del Gruppo FS, ma effettua una riclassifica ai sensi del SEC. 95. Qualora l'azionista dovesse considerare, anche contabilmente, i trasferimenti effettuati non come aumenti di capitale e, quindi, ridurre il valore iscritto nel bilancio dello Stato della partecipazione in Ferrovie dello Stato S.p.A., si valuterà la possibilità di effettuare scritture contabili speculari sui bilanci di questa Società.”

Quel che può notarsi è che la vicenda non ha influito sull'andamento dell'intervento pubblico e che, anche nel biennio 2003-2004, rilevanti sono stati i finanziamenti statali al Gruppo, concretizzatisi sia nella forma dell'aumento del capitale sia in contributi in conto esercizio. Gli aumenti di capitale hanno raggiunto in totale l'importo di 6,5 miliardi di Euro (3,9 miliardi per il 2003 e 2,6 miliardi per il 2004); i contributi in conto esercizio da parte dello Stato sono stati pari a 386 milioni per il 2003 e ad 1 miliardo 306 milioni per il 2004.

Cionondimeno i risultati del Gruppo, nel biennio 2003-2004, sui quali si tornerà in seguito, nella parte specifica, segnano una inversione di tendenza rispetto al progressivo generale miglioramento manifestato nel periodo precedente, in quanto l'esercizio 2003 si è chiuso con un risultato netto positivo di 31 milioni di Euro (di contro ai 77 del 2002). Nel 2004 si è invece determinata una perdita di esercizio di 124,6 milioni di Euro⁶.

⁶ Come si vedrà meglio in prosieguo, il risultato negativo è imputato dalla Società alla prevista diminuzione dei ricavi da Stato, all'aumento del costo del lavoro per l'applicazione del nuovo contratto collettivo ed alla circostanza che restano allineati i ricavi da traffico, per la congiuntura sfavorevole e per il mancato aumento tariffario.

3. IL SERVIZIO DI TRASPORTO FERROVIARIO: IL PROCESSO DI LIBERALIZZAZIONE, LA NORMATIVA DI RIFERIMENTO E LE INADEGUATEZZE FUNZIONALI

Come si è avuto modo di ricordare nelle precedenti relazioni al Parlamento⁷ la liberalizzazione del trasporto ferroviario è prevista dalla Direttiva n. 91/440/CE, che ha affermato il principio di libera prestazione dei servizi, formalizzando il diritto di accesso, equo e non discriminatorio, all'infrastruttura ferroviaria degli Stati membri a favore delle imprese ferroviarie e delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie stabilite nel territorio dell'U.E. in possesso di licenza. Successivamente sono intervenute la Direttiva 2001/12/CE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, la Direttiva 2001/13/CE relativa alle licenze alle imprese ferroviarie e la Direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria, all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria e alla certificazione di sicurezza, che hanno modificato le disposizioni della predetta Direttiva 91/440/CE al fine di dare un ulteriore impulso al processo di liberalizzazione del settore ferroviario. Le predette direttive – che costituiscono il primo pacchetto ferroviario UE – sono state recepite, ai fini dell'attuazione, dal Decreto Legislativo 8 luglio 2003, n. 188, che ha ribadito il principio dell'autonomia e indipendenza tra le imprese che gestiscono l'infrastruttura ferroviaria e le imprese che svolgono l'attività di trasporto per ferrovia, nonché il diritto di accesso all'infrastruttura da parte di queste ultime, attribuendo, tra l'altro, al gestore dell'Infrastruttura ferroviaria nazionale il calcolo e la riscossione dei canoni per l'utilizzo delle infrastrutture da parte delle società di trasporto medesime⁸.

⁷Sul punto si è diffusamente riferito nella ricordata precedente relazione al Parlamento (Capit. 3).

⁸ Il D. l.vo n. 188 del 2003 – che costituisce un vero e proprio testo unico in materia ferroviaria, in quanto raccoglie le principali disposizioni normative vigenti per il settore, ivi comprese quelle poste dal DPR n. 277 del 1998 e dal DPR n. 146 del 1999 – disciplina: a) l'utilizzo e la gestione dell'infrastruttura ferroviaria adibita a servizi di trasporto ferroviario nazionali e internazionali, nonché i principi e le procedure da applicare nella determinazione e nella imposizione dei diritti dovuti per il suo utilizzo; b) l'attività di trasporto per ferrovia effettuata da imprese ferroviarie operanti in Italia e i criteri relativi al rilascio, alla proroga ed alla modifica delle licenze per la prestazione di servizi di trasporto ferroviario da parte delle imprese ferroviarie e delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie; c) il diritto di accesso all'infrastruttura ferroviaria per le associazioni internazionali di imprese ferroviarie e per le imprese ferroviarie; d) i principi e le procedure da seguire nella ripartizione della capacità di infrastruttura ferroviaria e nella riscossione dei diritti dovuti per l'utilizzo della infrastruttura. Il decreto legislativo ha previsto, tra l'altro, in particolare che "il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è soggetto autonomo ed indipendente sul piano giuridico, organizzativo o decisionale dalle imprese operanti nel settore dei trasporti" (articolo 11); che il medesimo mette a disposizione delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie e delle imprese ferroviarie, nei termini e con le modalità previste dal decreto, l'infrastruttura ferroviaria, e presta i servizi di cui all'articolo 20, nel rispetto dei principi di non discriminazione e di equità, allo scopo di garantire un'efficiente gestione della rete, nonché di conseguire la massima utilizzazione della relativa capacità (art. 12) e che (art. 20) le imprese ferroviarie hanno diritto all'accesso ed all'utilizzo, a condizioni non discriminatorie, tra l'altro, a "scali e terminali merci [...]" servizi di manovra [...]" (comma 2) e che "il gestore dell'infrastruttura, ove non sia in condizione di fornire alcuni dei servizi di cui al comma 2, provvede, entro un anno dall'entrata in vigore del presente decreto, ad affidare la gestione di servizi stessi [...] a soggetti indipendenti dalle imprese ferroviarie [...]" (comma 4).

V'è poi stata l'adozione, da parte del Parlamento Europeo e del Consiglio UE, del "Secondo pacchetto ferroviario" con cui viene completato il progetto di liberalizzazione del trasporto ferroviario merci (con la fissazione delle date del 1° gennaio 2006 per l'internazionale e del 1° gennaio 2007 per il nazionale)⁹.

La liberalizzazione del trasporto internazionale passeggeri è, invece, prevista per il 2010 dal III pacchetto ferroviario, presentato dalla Commissione Europea nel marzo del 2004.

Si è già rilevato che l'assetto strutturale e funzionale del sistema ferroviario nazionale stabilito dal d. lgs n. 188 del 2003 non appare incompatibile – almeno sul piano formale - con quello determinatosi a seguito della riorganizzazione societaria del Gruppo F.S.. L'indipendenza postulata dalle norme per il gestore dell'infrastruttura rispetto alle imprese ferroviarie, sotto il profilo giuridico, organizzativo o decisionale, può, infatti, ritenersi riconducibile alla intervenuta ristrutturazione societaria; RFI si connota quale entità soggettiva separata giuridicamente (in quanto soggetto societario giuridicamente distinto) ed organizzativamente (in quanto dotato di proprie strutture direzionali ed operative) rispetto alla società Trenitalia.

Per tali condizioni di indipendenza, che sono quelle poste dalla Direttiva 2001/14/CE per lo svolgimento da parte del gestore dell'infrastruttura delle funzioni di assegnazione della capacità infrastrutturale, RFI resta, così, titolare delle attribuzioni esclusive in materia di assegnazione della capacità infrastrutturale e di rilascio delle certificazioni di sicurezza alle imprese ferroviarie.

L'appartenenza di RFI al Gruppo e la posizione di controllata nei confronti di Ferrovie dello Stato SpA continua, peraltro, a costituire motivo di perplessità, ai fini di una compiuta ed effettiva attuazione dei principi alla base della normativa europea. Sulla tematica giova ancora ricordare¹⁰ l'orientamento dell'Autorità garante della concorrenza, esplicitato nella segnalazione AS265 del 7 agosto 2003 (Separazione tra gestione delle infrastrutture e servizi di trasporto ferroviario), nella quale viene rilevato che, in concreto, nonostante l'evoluzione del quadro normativo di liberalizzazione del trasporto ferroviario, il Gruppo FS, per l'assetto organizzativo che lo connota, continua a configurarsi come un'unica entità economica. In tal modo, la società holding FS, "in virtù dei rapporti di controllo e degli interessi economici in comune con le imprese RFI e Trenitalia", risulterebbe in grado di condizionare le politiche di impresa delle società

⁹ Nella medesima sede si è anche prevista la costituzione di un'Agenzia europea e di Authorities nazionali per la sicurezza ferroviaria.

¹⁰ Sulla segnalazione la Corte ha riferito diffusamente nella precedente citata relazione per gli esercizi 2001-2002, pagg. 22 e segg.

appartenenti al medesimo gruppo, nel quale "le imprese in questione operano nello stesso settore industriale e le azioni intraprese dall'una risultano suscettibili di influenzare l'attività dell'altra, in tal modo incidendo sul risultato economico dell'intero gruppo industriale". In aggiunta a ciò, sempre ad avviso del Garante, andrebbe considerato che Trenitalia, "rappresenta il più importante cliente di RFI" e che è quest'ultima società, in quanto gestore dell'infrastruttura, a determinare "la possibilità per i concorrenti di Trenitalia di accedere all'infrastruttura stessa e quindi di entrare sul mercato". L'Autorità auspica, pertanto, che venga meno la possibilità per Trenitalia di condizionare le dinamiche concorrenziali dei mercati del trasporto ferroviario di merci e dei servizi di terminalizzazione e che non siano vanificati i risultati positivi sino ad oggi conseguiti dal processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario di merci, ribadendo, in tale prospettiva, la necessità che si proceda a favore di interventi volti a promuovere un'effettiva separazione tra l'attività di gestione dell'infrastruttura e quella di fornitura di servizi di trasporto.

Nel nuovo sistema di cui al d. lgs. n. 188 del 2003 è anche prevista l'istituzione dell'organismo di regolazione del settore ferroviario disposta dall'art. 37, che è soggetto istituzionale con carattere di unicità e di estraneità alle decisioni relative agli aspetti finanziari delle società operanti nel settore ferroviario.

Il Decreto legislativo n. 188, al medesimo art. 37, ha affidato "al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o a sue articolazioni" i predetti compiti di regolazione del mercato del trasporto ferroviario e di regolamentazione dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria da parte delle imprese ferroviarie (vigilanza sulla concorrenza nei mercati, risoluzione di controversie, controllo sull'attività del gestore dell'infrastruttura).

Giova ricordare che con il Decreto Presidente Repubblica 2 luglio 2004 n. 184, di "riorganizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti", sono state precisate le funzioni della Direzione generale del trasporto ferroviario, che sono le seguenti: a) coordinamento e vigilanza sui concessionari di reti infrastrutturali e sui titolari di licenze di esercizio; b) attività di vigilanza sui progetti; c) analisi economiche; d) contratti di programma; e) vigilanza sulle linee ferroviarie; f) definizione di standards e norme di sicurezza; g) interoperabilità ferroviaria. All'art. 16, comma IV, è anche istituito "l'Ufficio per la regolazione dei servizi ferroviari"; il medesimo, con il dichiarato intento di garantire assoluta autonomia e piena indipendenza di carattere organizzativo,

giuridico e decisionale è posto alle dirette dipendenze del Ministro – pur senza rientrare tra gli Uffici di diretta collaborazione.

È comunque da tener presente che l'effettiva liberalizzazione del sistema è condizionata dall'attuazione dell'art. 17 del D. lgs. n. 188/2003 in esame, ed in particolare del comma 11, secondo il quale, con decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, devono essere definiti il quadro per l'accesso all'infrastruttura, i principi e le procedure per l'assegnazione della capacità infrastrutturale, per la computazione dei canoni di accesso e per la determinazione dei corrispettivi dovuti dalle imprese ferroviarie per i servizi fruiti dalle stesse, nonché le regole in materia di fornitura di detti servizi.

Allo stato, dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti non risultano adottati provvedimenti attuativi del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n. 188.

In ambito nazionale, nel 2004 è anche intervenuto il Decreto Legislativo 30 settembre 2004, n. 268, di "attuazione della direttiva 2001/16/CE in materia di interoperabilità del sistema ferroviario transEuropeo convenzionale"¹¹.

Il decreto stabilisce le condizioni necessarie per realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario transEuropeo nazionale convenzionale con il corrispondente sistema ferroviario transEuropeo convenzionale, recependo la predetta direttiva 2001/16/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 19 marzo 2001.

Le condizioni riguardano la progettazione, la costruzione, la messa in servizio, la ristrutturazione, il rinnovamento, l'esercizio e la manutenzione degli elementi di detto sistema, nonché le qualifiche professionali e le condizioni di salute e di sicurezza del personale che contribuisce all'esercizio del sistema.

Da notare che la legge 23 dicembre 2005, n. 266, (legge finanziaria 2006) ha affidato all'Autorità di vigilanza per i lavori pubblici la cosiddetta "sicurezza sui binari", disponendo al comma 67 dell'art. 1, che "con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri è disciplinata l'attribuzione alla medesima Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici delle competenze necessarie per lo svolgimento anche delle funzioni di sorveglianza sulla sicurezza ferroviaria, definendone i tempi di attuazione". Non risulta a tutt'oggi emanato il relativo decreto.

Merita rilievo ancora il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, intervenuto in data 19 gennaio 2006, che ha apportato alcune integrazioni alla concessione riguardante il gestore dell'infrastruttura ferroviaria,

¹¹ Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 264 del 10 novembre 2004 - Supplemento Ordinario, n. 164.

rilasciata il 31 ottobre 2000 - nel corso della fase di ristrutturazione societaria - a "Ferrovie dello Stato - Società di Trasporti e Servizi per Azioni", poi divenuta Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI).

Con il predetto decreto ministeriale del 2006 l'Amministrazione concedente, nel confermare la titolarità della concessione in capo a RFI, ha inteso dare maggiore rilievo al ruolo propositivo e di coordinamento di Ferrovie dello Stato S.p.A., con riguardo a tutte le variabili del settore ferroviario. Il decreto, infatti, prevede che la holding Ferrovie dello Stato ponga in essere *"tutti gli idonei provvedimenti, sia di controllo che operativi"*, sulla concessione dell'infrastruttura ferroviaria e provveda a *"definire e monitorare le strategie generali ed i programmi operativi del Gruppo Ferrovie dello Stato per lo sviluppo e la realizzazione degli investimenti e per garantire l'uso e lo sviluppo ottimali ed efficienti dell'infrastruttura ferroviaria nazionale"*. A tal fine a Ferrovie dello Stato spetta di provvedere ad aggiornare annualmente il piano d'impresa di cui all'art. 14, comma 5, del d.lgs. 188/2003¹².

Il provvedimento, sulle cui implicazioni la Corte fa riserva di riferire nelle prossime relazioni, richiede particolare attenzione per gli eventuali effetti limitativi della necessaria autonomia di RFI nello svolgimento della sua attività istituzionale.

Quest'ultima - ribadita dall'art. 11 del ricordato Decreto legislativo n. 188 del 2003 che ha previsto espressamente che "il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è soggetto autonomo ed indipendente sul piano giuridico, organizzativo o decisionale dalle imprese operanti nel settore dei trasporti" - si pone, infatti, quale ineludibile condizione per l'ammissibilità, sotto il profilo formale-giuridico, del nuovo assetto determinatosi a seguito della riorganizzazione societaria del Gruppo F.S.

Per il trasporto a media e lunga percorrenza si attende la definizione di un nuovo quadro regolatorio coerente con l'attuale assetto normativo e di mercato del settore. L'ultimo provvedimento in materia è stata la Delibera CIPE 173 del 1999, relativa al periodo 2000-2003.

L'Italia, che già aveva iniziato ad aprire il proprio mercato interno del trasporto ferroviario, conformandosi alle direttive Europee, ha continuato nel processo; a fine 2004 le licenze di trasporto ferroviario rilasciate dall'Autorità ministeriale preposta risultano pari a 34 e la metà delle imprese titolari di licenza è anche in possesso del certificato di sicurezza rilasciato da R.F.I. S.p.A.. Le

¹² Il Piano di impresa non risulta a tutt'oggi adottato.

Imprese che operano sulla rete di RFI, che hanno stipulato con la stessa contratti di utilizzo di tracce orarie, sono salite a 13.

Su 337,6 milioni di treni-km che hanno circolato nel 2004 sulla rete di RFI SpA (+ 3,7% rispetto al 2003), i treni-km riferibili ad operatori terzi sono stati circa 4,8 milioni con un incremento del 30% circa sull'anno precedente. L'incidenza resta contenuta, essendo dell' 1,4% (rispetto al volume complessivo dei treni-km che hanno circolato); la percentuale sale al 4% se si fa riferimento ai soli treni-km merci.

Per il trasporto ferroviario regionale alcune regioni hanno avviato le procedure di gara per l'attribuzione dei Contratti di Servizio Pubblico. Sono state bandite gare, in alcuni casi solo per una parte dei servizi regionali, in Liguria, Veneto, Lombardia ed Emilia Romagna (quest'ultima nel corso del 2005). Le gare in Veneto e Lombardia sono state assegnate ad Associazioni Temporanee di Impresa partecipate da Trenitalia.

Per il trasporto merci, con il D.P.R. 340/2004, è stato emanato il Regolamento diretto a stabilire modalità e criteri per l'erogazione dei contributi pubblici - pari a complessivi 360 milioni di Euro - previsti dall'art. 38 della Legge n. 166/2002 in favore del trasporto combinato. Tali stanziamenti, confermati dal Decreto Legge 315/2004 - convertito dalla legge 28 febbraio 2005, n. 21 - per il triennio 2004-2006, sono in linea con le politiche comunitarie e nazionali di promozione del passaggio modale dalla strada alla rotaia.

In concomitanza con le iniziative di liberalizzazione che dovrebbero comportare prima o poi la necessità per Ferrovie dello Stato SpA di misurarsi con altri gestori, è da valutare attentamente la permanenza di inadeguatezze nel servizio di trasporto passeggeri.

Prime tra tutte la mancanza di miglioramenti nei collegamenti tra la Capitale e la parte Adriatica della Penisola che fa capo ad Ancona e tra la Capitale (ed a maggior ragione l'Italia settentrionale) ed un nodo di rilievo quale la Calabria. Non può non segnalarsi al riguardo la scarsità di idonei collegamenti, diretti e veloci¹³ (basti considerare, quale esempio significativo, che, su 5 treni previsti ogni giorno per Catanzaro, nell'arco delle 24 ore, vi è un solo treno diretto, senza stazione di cambio, e questo viaggia nelle ore notturne, impiegando 7 ore e 12 minuti per giungere a destinazione). E la situazione non risulta sia destinata a migliorare, in quanto le ricordate linee restano, allo stato, trascurate dal progetto Alta velocità/Alta capacità.

¹³ Analoga è la situazione dei collegamenti con la Basilicata (e con Potenza e Matera in particolare).

Altri ricorrenti disservizi sono lamentati nel trasporto regionale con ritardi notevolissimi e carenze gravi nella pulizia delle carrozze. L'impressione dell'utenza, raccolta e diffusa ripetutamente dagli organi di stampa, è che si privilegino Eurostar ed Intercity a scapito dei treni locali, in ordine ai quali dalle varie associazioni di consumatori ed ambientali, sono raccolti e pubblicizzati dati obiettivi sul sovraffollamento e sulla mancanza di puntualità.

Cionondimeno la Società continua a dare atto, anno per anno, di risultati sempre più positivi nel livello di soddisfazione del cliente, alla cui verifica dichiara di pervenire attraverso indagini periodiche sulla "*customer satisfaction*", che tendono ad ottenere informazioni dirette sugli aspetti di maggior valore percepiti dalla clientela come la puntualità dei treni e la pulizia dei treni e delle stazioni. Le "*performance*" sono tenute periodicamente sotto controllo attraverso un monitoraggio interno trimestrale per la valutazione della qualità del servizio offerto ed un sondaggio esterno per la rilevazione della qualità percepita dai clienti, condotto da un primario istituto di ricerche di mercato.

La Società afferma ancora di utilizzare in modo proficuo - per un rapporto di trasparenza e di leale confronto con gli utenti - il sistema delle Carte dei Servizi che, nate da un'unica matrice (la prima Carta dei Servizi delle Ferrovie dello Stato), si sono sviluppate in un vero e proprio sistema di rapporti organici con la clientela, fissando indici che misurano in termini oggettivi la qualità del servizio prestato e forniscono anche fattori di valutazione della cosiddetta "qualità percepita".

Le affermazioni di Ferrovie SpA e di Trenitalia SpA circa l'utile ricorso a tali sistemi di verifica e la situazione positiva accertata sono peraltro in concreto contraddette dalle gravi inefficienze che vengono lamentate nel servizio di trasporto passeggeri - specialmente sulle linee regionali e per l'Italia meridionale - e che vengono frequentemente riportate dagli organi di stampa.

Di contro all'evidente contrasto di dati ed elementi, non è chi non veda la opportunità che si ricorra ad altre forme di indagini o strumenti per verificare quale sia obiettivamente la effettiva condizione ed a rinvenire nuovi idonei mezzi per porre rimedio alle disfunzioni esistenti.

Possono a tal riguardo nutrirsi motivi di dubbio anche sulla economicità della spesa che Ferrovie dello Stato SpA ritiene di destinare a campagne pubblicitarie mirate ad enfatizzare i risultati e la "*mission*" del Gruppo, senza farle accompagnare dalla adeguata pubblicizzazione dell'impegno correttivo profuso per la individuazione e la eliminazione delle cause dei disservizi.

E' comunque da notare che, per il 2004, la Società, pur riferendo di una percentuale di incremento del 3,7 % del livello di soddisfazione (sia pure limitata ai viaggiatori a lunga percorrenza), ammette che è emersa, a livello di rete nazionale, la necessità di un impegno per minimizzare l'impatto derivante dai lavori, per migliorare il comfort nell'attesa, i servizi commerciali, il settore delle pulizie e l'informazione al pubblico. Riferisce conseguentemente di aver accelerato la realizzazione dell'Osservatorio di Mercato che dovrebbe consentire di monitorare su base mensile le stazioni caratterizzate da una significativa frequentazione, attraverso circa 100.000 interviste l'anno.

4. L'AVANZAMENTO DEL PROGETTO ALTA VELOCITÀ/ALTA CAPACITÀ

Il 9 dicembre 2003 RFI Rete Ferroviaria Italiana SpA e TAV SpA hanno stipulato una nuova Convenzione per lo sviluppo del sistema Alta Velocità /Alta Capacità. Alla base di questo nuovo atto vi sono le novità introdotte dall'art. 75 della Legge Finanziaria 2003, che attribuisce il finanziamento del progetto alla Società Infrastrutture S.p.A. (ISPA), e dal ricordato D. Lgs. n. 188 del 2003 (attuazione di Direttive Europee in materia ferroviaria) che conferisce al gestore dell'infrastruttura il calcolo e la riscossione dei canoni per l'utilizzo dell'infrastruttura.

Con la nuova Convenzione l'attività di TAV si concentra sulla progettazione e costruzione delle nuove linee, con esclusione del loro successivo sfruttamento economico, che è attribuito alla sola RFI, cui è anche affidato l'onere del servizio del debito nei confronti di ISPA, fatta salva l'integrazione da parte dello Stato. RFI realizzerà alcuni interventi di adeguamento funzionale e la progettazione e la costruzione dei nodi di Verona, Torino, Milano, Genova, Firenze e la tratta Firenze – Roma. La proprietà delle opere realizzate da TAV sarà trasferita a RFI a collaudo positivamente ultimato.

Nel settembre del 2004 il CIPE ha preso atto del finanziamento da parte di Infrastrutture S.p.A. delle tratte dell'Alta Velocità/Alta Capacità Milano – Genova e Milano – Verona ed in data 24 novembre 2004 è stato firmato il Decreto Interministeriale (Ministero dell'Economia e delle Finanze di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) per il finanziamento delle medesime tratte. Lo stesso decreto prevede che Infrastrutture S.p.A. finanzia anche gli interventi di adeguamento del nodo di Verona e che detti interventi

siano inseriti nel programma di cartolarizzazione per la linea Alta Velocità/Alta Capacità Torino – Milano – Napoli (di cui al decreto ministeriale 23 dicembre 2003 n. 117248). Il Decreto ha autorizzato l'innalzamento del contratto di finanziamento, sottoscritto tra TAV S.p.A./RFI S.p.A. con Infrastrutture S.p.A. nel dicembre 2003, da € 25 miliardi a € 36 miliardi.

Di rilievo anche la circostanza che l'art. 1, comma 79, della legge finanziaria 2006, con ennesima innovazione nella materia, ha previsto la fusione per incorporazione di Infrastrutture SpA nella Cassa depositi e prestiti SpA, con effetto dal 1° gennaio 2006.

Ancora una volta si prende atto che la realizzazione del progetto Linee veloci sta procedendo con una differente tempistica per le varie tratte e i vari nodi in relazione, tra l'altro: alle diverse priorità attribuite dalla programmazione nazionale e regionale del settore; alla diversa priorità funzionale di parti del Progetto rispetto ad altre; ai diversi tempi di definizione progettuale e di approvazione da parte degli enti centrali e locali; alle eventuali criticità incontrate in corso d'opera.

Circa lo stato di avanzamento del progetto, sulla base dei dati ufficiali resi pubblici da TAV SpA, si precisa, per le linee in fase di costruzione, che: la ROMA-FIRENZE è entrata in funzione dal 1978 ed è da adeguare ai nuovi standard; la ROMA-NAPOLI è in attività da dicembre 2005; per la BOLOGNA – FIRENZE è terminato lo scavo delle gallerie; la MILANO – BOLOGNA è realizzata per oltre il 77%; la TORINO – MILANO è in attività tra Torino e Novara da febbraio 2006 (per il tratto Novara-Milano l'attivazione è prevista nel 2009). Procedono i lavori per i nodi di BOLOGNA, ROMA, FIRENZE, NAPOLI.

Le linee AV/AC in approvazione o progettazione sono:

- MILANO-VERONA. E' attualmente in corso di elaborazione il progetto definitivo. Le attività avranno inizio nel corso dell'anno.
- MILANO-GENOVA - Terzo Valico dei Giovi. A seguito della chiusura della Conferenza di Servizi avvenuta lo scorso dicembre, il 29 marzo 2006 il CIPE ha approvato il progetto definitivo.
- VERONA-VENEZIA. Per il tratto da Verona a Padova il 10 giugno 2003 con la presentazione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del progetto preliminare, è stato dato l'avvio al processo approvativo previsto dalla Legge Obiettivo. A marzo 2006 il progetto preliminare è stato approvato. Il tratto PADOVA-MESTRE è in costruzione.

In virtù dei Contratti di Programma sin qui sottoscritti, TAV ha attivato la fase realizzativa per le linee veloci Torino-Milano-Napoli compresi gli interventi di propria competenza sui nodi ferroviari urbani. La previsione di investimento per la realizzazione dell'intera Torino-Milano-Napoli è di circa 30 miliardi di euro comprensivi di costi di struttura, fondo di riserva. Questa cifra comprende anche interventi sulla Direttissima Roma-Firenze e sui nodi di Torino, Milano e Firenze, da dicembre 2003 eseguiti direttamente da RFI in virtù della nuova Convenzione RFI/TAV.

I costi e i tempi di attivazione delle opere, diffusi da TAV SpA, sono i seguenti:

Tratta/Nodo	Miliardi di euro	Tempi di attivazione
TORINO-MILANO	7,0 (1)	2006 (To-No) 2009 (No-Mi)
MILANO-BOLOGNA	6,5	2007 (prima fase)(2)
NODO DI BOLOGNA	1,3	2008
BOLOGNA-FIRENZE	5,2	2008
NODO DI ROMA	0,7	2005 (prima fase)
ROMA-NAPOLI	5,2	2005 (tratto terminale: 2008)
NODO DI NAPOLI	0,4	2006 (prima fase)(2)

(1) L'investimento comprende le opere di riqualificazione del corridoio infrastrutturale esistente.

(2) I lavori di prima fase riguardano le opere funzionali all'entrata in esercizio in superficie delle linee veloci.

Per le linee AV Milano-Verona-Padova e Milano-Genova/Terzo Valico la previsione d'investimento è di circa 14 miliardi di euro comprensivi di fondo di riserva. Questa cifra comprende anche gli interventi sui nodi di Verona e Milano che da dicembre 2003 sono eseguiti direttamente da RFI in virtù della nuova Convenzione RFI/TAV.

Si riportano di seguito i costi e i tempi di attivazione per queste ultime linee:

Tratta/Nodo	Miliardi di euro	Tempi di attivazione
MILANO-VERONA	4,7	
VERONA-PADOVA	2,6	
MILANO-GENOVA (Terzo Valico)	4,7	2012/2013

Le previsioni di investimento di ciascuna tratta comprendono: il costo delle opere affidate e da affidare al General Contractor, l'adeguamento monetario, la progettazione, la direzione lavori e gli impegni conseguenti agli accordi stipulati con gli Enti centrali e locali, nonché un fondo per le varianti.

Le previsioni di investimento dei nodi comprendono: il costo delle opere affidate e da affidare tramite gara internazionale a committenza sia TAV che RFI, la progettazione, la direzione lavori e gli impegni conseguenti agli accordi stipulati con gli Enti centrali e locali, nonché un fondo per le varianti.

L'avanzamento economico (cioè l'investimento già realizzato) al 31 marzo 2006 assomma complessivamente a circa 20.230 milioni di euro.

Tale cifra include, oltre all'avanzamento dei lavori, l'adeguamento monetario, i costi di ingegneria e quelli relativi agli Accordi procedurali con Enti locali.

In dettaglio l'avanzamento economico è pari a:

- 5.427 milioni € per la Torino-Milano;
- 4.727 milioni € per la Milano-Bologna;
- 3.715 milioni € per la Bologna-Firenze, compreso il tratto terminale lato Firenze di recente avviato;
- 4.831 milioni € per la Roma-Napoli;
- 611 milioni € per il nodo di Bologna;
- 501 milioni € per il nodo di Roma;
- 147 milioni € per il nodo di Napoli;
- 271 milioni € per il resto del progetto TAV. La somma si riferisce soprattutto alla progettazione delle due tratte Milano-Verona e Terzo Valico, e non comprende la Verona-Padova la cui progettazione è a carico di RFI.

Per gli interventi sulla Direttissima Roma-Firenze e sui nodi di Torino, Milano e Firenze - da dicembre 2003 eseguiti direttamente da RFI SpA, in virtù della nuova Convenzione RFI/TAV - l'avanzamento economico complessivo si riferisce ai lavori realizzati fino a quella data da TAV ed è pari a 209 milioni di euro.

5. L'ORGANIZZAZIONE SOCIETARIA

L'organizzazione di Ferrovie dello Stato S.p.A. è disciplinata 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 2003-2004 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 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 dapprima continuato ad operare il Consiglio di amministrazione nominato dall'Assemblea il 22 febbraio 2001; dopo la scadenza del dicembre 2003, il Consiglio di Amministrazione, prorogato nell'incarico, ha operato fino al 30 aprile 2004.

In data 18 maggio 2004 l'Assemblea di Ferrovie dello Stato S.p.A. ha nominato per un triennio un nuovo Consiglio di Amministrazione, composto dal Presidente e 4 consiglieri. Il Presidente è stato anche nominato amministratore delegato.

Anche il Collegio sindacale, che si compone di 3 membri effettivi, di cui 1 con funzioni di Presidente, e 2 supplenti - e che era stato nominato dall'Assemblea ordinaria del 9 aprile 2001 - è stato rinnovato in data 18 maggio 2004 per un triennio, e comunque sino alla data di convocazione dell'assemblea per l'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2006.

All'Amministratore delegato in carica fino al 18 maggio 2004 è stato attribuito per il 2003 un emolumento pari a 691.536 Euro; a questo si sono aggiunti il compenso di consigliere d'Amministrazione di 41.317 Euro ed il *bonus* per "raggiungimento obiettivo", riconosciuto per l'esercizio nella misura di 414.922 Euro. Per il periodo 1° gennaio-18 maggio 2004 i tre emolumenti sono stati riconosciuti ed erogati nella misura rispettivamente di 253.562 Euro, di 25.955 e di 6.500.441 Euro. Tale importo è stato attribuito, su indicazione dell'Azionista, "in relazione all'apprezzamento dei risultati raggiunti ed alla volontà di favorire la collaborazione della risorsa in altra società, strategica per lo stesso azionista".

Il Presidente-amministratore delegato in carica dal 19 maggio 2004 è stato inquadrato quale Dirigente di Ferrovie dello Stato S.p.A. ed il relativo trattamento economico – non più configurato come emolumento per la carica – è fatto rientrare, per l'esercizio 2004, nella voce costo del lavoro, senza rappresentazione del medesimo tra i compensi spettanti agli amministratori e sindaci indicati nella nota integrativa.

Siffatta mancata inclusione non sembra rispondere a quanto statuito dal codice civile all'art. 2427, punto 16), circa il contenuto necessario della nota integrativa e comporta anche la mancata indicazione dell'onere nel costo dei servizi del conto economico, nell'ambito del quale dovrebbero essere rappresentati, integralmente, i compensi degli organi sociali.

L'ammontare complessivo dei compensi erogati agli Amministratori per la partecipazione agli organi della Capogruppo, indicato nella nota integrativa per l'esercizio 2004, risulta rispettivamente di 1.421 migliaia di Euro per il 2003 e di 7.096 migliaia di Euro per il 2004¹⁴, con un incremento di 5.675 mila Euro, da riferire, principalmente, al complesso delle voci di costo sopra riportate che hanno regolato il rapporto con l'Amministratore delegato uscente (al 18 maggio 2004).

Risulta, peraltro – sulla base di quanto la Corte ha acclarato da parte della Società – che, nello schema di bilancio d'esercizio per il 2005, è stato seguito nuovamente il criterio di ricomprendere anche gli emolumenti riconosciuti al Presidente-amministratore delegato negli importi indicati nella nota integrativa quali compensi complessivi spettanti agli Amministratori e sindaci. In tale sede si è anche proceduto ad una riclassifica della posta per l'esercizio 2004. A seguito di tale operazione l'ammontare complessivo dei compensi erogati agli Amministratori per lo svolgimento delle proprie funzioni per il 2004 risulta indicato nella misura di 8.152 mila Euro.

I criteri ed i principi generali per la definizione del trattamento complessivo del Presidente ed Amministratore delegato e per l'impostazione generale del trattamento economico e normativo sono stati proposti dal Comitato per i compensi degli amministratori e per la politica retributiva all'alta dirigenza (*Compensation Committee*)¹⁵, istituito in data 8 marzo 2001 e confermato con delibera del Consiglio di Amministrazione del 31 maggio 2004. La proposta del

¹⁴ Gli importi comprendono le predette somme erogate a titolo di compenso e bonus per il raggiungimento degli obiettivi dell'Amministratore Delegato in carica fino al 18 maggio 2004, giusta delibera del Consiglio di Amministrazione del 18 maggio 2004, in coerenza con le indicazioni dell'Azionista.

¹⁵ Del Comitato fanno parte il Presidente ed Amministratore delegato della Capogruppo, un Consigliere d'Amministrazione, un esperto in materia di diritto del lavoro e della Previdenza sociale ed il Direttore Generale di Gruppo per le risorse umane.

Comitato, approvata dal Consiglio di Amministrazione – con l’ovvia astensione dell’interessato – si è articolata nei seguenti punti: opportunità di tener conto delle caratteristiche del mercato del lavoro per situazioni analoghe; opportunità di tener conto delle esigenze di equilibrio che il Ministero dell’Economia e delle Finanze - che non ha mancato di dare le proprie indicazioni - ritiene di dovere tutelare nel sistema delle aziende di cui lo stesso Ministero è azionista, nonché della necessità di neutralizzare, almeno parzialmente, il depauperamento patrimoniale conseguente alla immediata assunzione dell’incarico in Ferrovie dello Stato S.p.A. e delle contestuali dimissioni dall’incarico nella precedente Società di provenienza; opportunità di tener conto della circostanza che l’interessato ha instaurato, oltre che il rapporto di amministrazione, anche un rapporto di lavoro come dirigente con Ferrovie dello Stato S.p.A.; esigenza che, in coerenza con un criterio di carattere generale applicato in tutto il Gruppo, gli emolumenti ex 2389 c.c. spettanti come Presidente e Amministratore Delegato vengano riversati/rinunciati poiché il trattamento definito come dirigente è onnicomprensivo; necessità che, ferma restando l’autonomia dei due rapporti, di lavoro e di amministrazione, gli stessi si intendono connessi, così che il venir meno dell’uno rende necessaria anche la risoluzione dell’altro, acquisendo in proposito l’accordo dell’interessato. Il Comitato ha, altresì, prospettato al Consiglio la seguente impostazione generale del trattamento economico e normativo: articolazione della retribuzione/emolumento in una parte fissa ed in una parte variabile, articolata in obiettivi annuali e/o triennali ed ancorati ad indicatori costruiti a partire dal 2005 dal Consiglio stesso; riconoscimento del conseguimento degli obiettivi per il 2004, secondo quanto concordato dall’azionista con il Presidente-Amministratore delegato; predisposizione di clausole che costituiscono per l’Azienda e per la controparte garanzia di continuità e di tutela in termini di non concorrenza e di riservatezza.

I compensi annui lordi del Collegio sindacale sono rimasti, fino al 18 maggio 2004, quelli stabiliti dall’Assemblea ordinaria del 9 aprile 2001 (80 milioni di lire, pari a 41.317 Euro, per il Presidente, 60 milioni di lire pari a 30.987 Euro, per ciascun sindaco effettivo). A far tempo da tale ultima data di rinnovo dell’Organo sono stati portati a 45.000 Euro per il Presidente ed a 34.000 Euro per i sindaci effettivi.

L’ammontare complessivo dei compensi erogati ai membri del Collegio sindacale per la partecipazione agli organi della Capogruppo, indicato nella nota

integrativa per l'esercizio 2004, risulta rispettivamente di 108 mila Euro per il 2003 e 111 mila Euro per il 2004.

E' da segnalare che, dalla relazione sulla gestione del Gruppo per l'esercizio 2003, risulta che, con delibera consiliare del 30 luglio 2003, è stato affidato un incarico di consulenza, della durata di un anno, ad uno dei consiglieri di amministrazione, con la previsione di un compenso di 95 mila Euro. In merito, Ferrovie dello Stato SpA ha precisato che l'attività affidata, consistente in una collaborazione per il riassetto del sistema di gestione delle relazioni con il personale e con i sindacati, appare compatibile con le disposizioni di Gruppo relative ai criteri di affidamento di incarichi consulenziali diretti o indiretti a componenti di consigli di amministrazione.

Con riguardo al profilo organizzativo, si è già riferito nelle precedenti relazioni che è stata avviata presso la Capogruppo e le società controllate la realizzazione dei modelli di organizzazione, gestione e controllo previsti dal d.l.vo 8 giugno 2001, n. 231 (sulla "Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica").

La Capogruppo si è dotata dal 2003 del Modello di organizzazione, gestione e controllo per l'attuazione del predetto Decreto Legislativo n. 231/2001. Il modello predisposto illustra la metodologia seguita per le mappature delle aree a rischio, individua le singole aree di attività/processi potenzialmente a rischio e indica gli specifici presidi ritenuti idonei a prevenire la commissione di reati.

Nel corso del 2004 il Modello di organizzazione, gestione e controllo è stato aggiornato per recepire le modifiche organizzative intervenute successivamente alla sua prima emanazione e i più recenti orientamenti formulati dalle nuove Linee Guida emanate da Confindustria nel maggio 2004. La nuova versione del Modello è stata formalmente adottata nella seduta consiliare del 19 gennaio 2005.

Il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato S.p.A. ha inoltre approvato - in data 29 gennaio 2004 - la nuova composizione (e regolamentazione) dell'*Audit Committee* che ha funzioni di Organismo di Vigilanza, ai sensi del D.Lgs. n. 231/2001, con ruolo e responsabilità