

DISEGNO DI LEGGE

**d'iniziativa dei senatori ROSSI, LIBERTINI, MAFFIOLETTI, VISCONTI,
LOTTI, GIUSTINELLI, SENESI e ULIANICH**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 9 MARZO 1989

Riforma dell'ente «Ferrovie dello Stato»

ONOREVOLI SENATORI. - I problemi dell'ente «Ferrovie dello Stato», determinati dal difficile rapporto tra economicità di gestione, direttive governative e sistema delle compensazioni, dalla confusa partizione di competenze tra gli organi direttivi e dalla mancata previsione di rigorose norme sulla responsabilità e sul controllo, rendono inevitabile ed urgente una riforma della pur recente legge 17 maggio 1985, n. 210.

Quest'ultima normativa, sebbene abbia comportato una primitiva modernizzazione delle strutture giuridiche create per la gestione della rete ferroviaria, istituendo un ente dotato di personalità giuridica e operante secondo criteri di economicità, non ha infatti risolto i delicati problemi più sopra delineati.

Il disegno di legge che qui presentiamo, pur mantenendo, per l'ente «Ferrovie dello Stato», la configurazione giuridica di ente pubblico economico, ne ha parzialmente modificato le norme riguardanti l'attività, l'organizzazione, la responsabilità e i controlli, aderendo a formule analoghe a quelle previste legislativamente per le società di capitali.

Sulla base di queste considerazioni, il rapporto tra organi politici ed ente è stato impostato in modo che i primi possano validamente influire sulla gestione di quest'ultimo soltanto attraverso strumenti simili a quelli utilizzabili nel modello societario.

Il Ministro dei trasporti è così esclusivamente competente per la proposta di nomina e revoca dei membri degli organi direttivi, per

l'approvazione dei bilanci, dei piani e dei programmi, per la richiesta di informazioni sull'andamento gestionale ed infine per la promozione dell'azione di responsabilità.

Le direttive governative e gli obiettivi indicati dal Ministro dei trasporti trovano invece un limite sia nei fini istituzionali dell'ente, sia nel rispetto del criterio di economicità. Essi peraltro, come già previsto nella vigente normativa, non determinano alcun obbligo giuridico d'adeguamento per il consiglio di amministrazione, che rimane pertanto libero di determinare la propria attività gestionale sulla base di considerazioni strettamente imprenditoriali.

Il rapporto tra organi governativi ed ente si esprime, quindi, attraverso l'identica dialettica esistente, nelle società di capitali, tra socio di controllo e consiglio di amministrazione.

Solo in talune isolate ipotesi, in considerazione della natura pubblica dell'ente e dell'incidenza sul piano sociale di particolari operazioni, viene peraltro richiesta l'autorizzazione del Ministro dei trasporti per il compimento di atti preventivamente deliberati dal consiglio di amministrazione.

Per quanto concerne invece l'attività gestionale, al criterio strettamente lucrativo previsto dall'articolo 2247 del codice civile per il modello societario, viene sostituito il limite imposto dal rispetto dell'economicità di gestione, in analogia con la disciplina ordinariamente contemplata per gli enti pubblici imprenditori.

Tale limite, come noto, oltre a comportare un obbligo di copertura dei costi attraverso i ricavi derivanti dall'attività, comprensivi, questi ultimi, delle compensazioni dovute per l'assunzione degli oneri pubblici, impone anche la scelta dei mezzi più economici per la realizzazione degli scopi istituzionalmente contemplati.

Sotto il diverso profilo dell'organizzazione interna, il consiglio di amministrazione e il collegio dei revisori dei conti, a prescindere da norme particolari riguardanti le ipotesi di incompatibilità e decadenza tese ad assicurare l'imparzialità dei singoli membri degli organi direttivi, sono sottoposti ad una disciplina concernente la responsabilità, l'attività e le deliberazioni del tutto simile a quella ordina-

riamente contemplata per le società di capitali, con la particolare previsione, data la natura pubblicistica dell'ente, del controllo aggiuntivo espletato dalla Corte dei conti.

La modificazione funzionale dell'ente qui presentata tenta pertanto di definire un nuovo modello di ente pubblico economico; l'autonomia rispetto alle direttive ministeriali, il limite dell'economicità, i controlli e le forme di responsabilità degli organi interni, uniti ad una normativa rivolta alla soluzione dei peculiari problemi discendenti dal tipo di attività, contemperano le finalità pubblicistiche con le esigenze di efficienza e sviluppano un sistema di adeguato controllo sull'attività di gestione.

* * *

Nel delineare la natura giuridica dell'ente «Ferrovie dello Stato» si è ribadito, sottolineandolo, il requisito dell'economicità e sono stati definiti gli scopi istituzionali, consistenti nell'assicurare un sistema di trasporto su rotaia adeguato alle esigenze del Paese (articolo 1), che dovranno essere tenuti presenti tanto dagli indirizzi governativi (articolo 3) che dalle singole scelte imprenditoriali (articolo 9).

L'elenco delle attività, attualmente discendente dall'articolo 2 della legge n. 210 del 1985, è stato strutturalmente modificato e vengono separatamente previste, accanto ai compiti a cui l'ente deve obbligatoriamente provvedere, le attività che, ove non sia conveniente gestirle direttamente per ragioni funzionali ed economiche, possono essere affidate a soggetti terzi, pubblici o privati (articolo 2).

Quest'ultima previsione permette la formazione di una struttura imprenditoriale più efficiente in quanto consente, attraverso lo strumento giuridico della concessione e all'interno dei controlli previsti dalla relativa normativa, la partecipazione degli operatori privati alla realizzazione degli scopi istituzionali dell'ente (articolo 2, lettera *b*).

In realtà, la possibilità di affidare alcune attività ad imprenditori pubblici o privati è già contenuta nella legge n. 210 del 1985, ma entro margini ben più limitati rispetto al presente disegno di legge, poichè l'affidamento può attualmente venire concesso soltanto per specifici ed eccezionali settori di attività.

Viene infine prevista la possibilità di partecipazione dell'ente in società che abbiano per oggetto attività anche strumentali a quelle ferroviarie (articolo 2, lettera c).

I rapporti tra gli organi governativi, e più precisamente tra il Ministro dei trasporti e l'ente «Ferrovie dello Stato», trovano regolamentazione nell'articolo 3 del disegno di legge qui presentato, dove vengono definiti i poteri ministeriali.

Tra questi non è stata prevista, allontanandosi dal disposto della legge n. 210 del 1985, la possibilità, da parte del Ministro di controllare che la gestione si svolga nel rispetto degli indirizzi generali indicati; si è infatti voluta evitare ogni possibile ingerenza, con sindacato di merito, sui singoli atti di gestione dell'ente, riaffermando il principio secondo cui la forma più adeguata di pressione sull'operato degli amministratori consiste nella possibilità di revoca di questi ultimi.

Si è così sottolineato che il Ministro, al di là dell'insindacabile potere di approvazione dei bilanci, dei piani e dei programmi, non possa adottare misure correttive, dovendo rispettare la sfera gestoria tipica degli amministratori.

Non è stato neppure previsto il potere ministeriale di autorizzazione per le operazioni relative alle partecipazioni detenute dall'ente, anch'esso attualmente contemplato all'articolo 3 della legge n. 210 del 1985, in quanto la decisione di partecipare a determinate attività rientra tra le scelte imprenditoriali, assoggettate, come tali, alla esclusiva competenza del consiglio di amministrazione.

La necessità dell'autorizzazione ministeriale è invece disposta per due singole operazioni, ovvero per la modificazione dei limiti relativi alla contrazione di mutui o all'emissione di obbligazioni (articolo 21) e per la destinazione a pubblico servizio dei beni di proprietà dell'ente (articolo 19).

L'emissione di obbligazioni incide direttamente sulla consistenza del debito pubblico e per questa ragione, in mancanza di criteri legislativi che limitino rigorosamente la possibilità di indebitamento dell'ente, si è reso necessario un vincolo politico su tale attività.

E così pure la possibilità di determinare la destinazione dei beni di proprietà dell'ente,

lasciata nella legge n. 210 del 1985 alla completa discrezionalità del consiglio di amministrazione, necessita di preventivi controlli politici, in quanto non può ritenersi rientrare nel campo delle attività gestorie di competenza del consiglio di amministrazione.

Anche le regole che definiscono gli organi dell'ente, il loro funzionamento e le ipotesi di responsabilità sono state modificate, rispetto a quelle attualmente contemplate dalla legge n. 210 del 1985, per ottenere una più efficiente partizione tra i poteri conferiti e per esercitare un migliore controllo sull'attività.

È stata innanzitutto eliminata la figura del direttore generale, prevista dall'articolo 9 della legge n. 210 del 1985, conferendo i relativi poteri al presidente del consiglio di amministrazione, che assume così un ruolo preminente nella struttura imprenditoriale, in analogia a quanto avviene per la figura del presidente-direttore generale prevista dal diritto societario francese (articolo 5).

Il consiglio di amministrazione è stato numericamente ridotto a soli sette membri (articolo 6), sempre per esigenze di efficienza gestionale, e sono state previste alcune norme, analoghe a recenti direttive comunitarie in materia di aziende di credito, che assicurano, in modo più rigoroso rispetto a quanto avviene nella legge n. 210 del 1985, l'imparzialità e la competenza tecnico-operativa (articoli 5, 6 e 7).

Il consiglio di amministrazione viene preposto alla gestione dell'ente e può delegare ogni proprio potere ad altro amministratore, fatta eccezione per le attività più importanti relative alla formulazione dei bilanci, dei piani e dei programmi (articolo 9).

È stata inoltre recepita, innovando profondamente rispetto all'attuale disciplina, l'intera normativa societaria relativa alle ipotesi di conflitto di interessi (articolo 11) e alla responsabilità del consiglio di amministrazione nei confronti dell'ente (articolo 12), attribuendo altresì la legittimazione processuale al promovimento dell'azione di responsabilità al Ministro dei trasporti, in considerazione dell'analogia di posizioni di quest'ultimo con l'azionista di controllo nelle società di capitali (articolo 12).

Regole simili, relative alla disciplina dell'incompatibilità, della decadenza e della respon-

sabilità sono poi contemplate per il collegio dei revisori (articoli da 13 a 17).

Il controllo aggiuntivo della Corte dei conti è stato notevolmente ampliato, rispetto a quanto previsto nella legge n. 210 del 1985, a causa dell'esplicito richiamo degli articoli 4 e 12 della legge 21 marzo 1958, n. 259, che prevedono le forme di controllo più penetranti, tra le quali l'obbligo, da parte di un magistrato della Corte, di assistere alle adunanze del consiglio di amministrazione (articolo 18).

Il controllo interno sugli atti di gestione esercitato dal collegio dei revisori, unito al controllo esterno della Corte dei conti e al potere del Ministro dei trasporti di richiedere informazioni direttamente agli organi dell'ente, delinea, così, un sistema che permette una adeguata vigilanza sull'attività svolta dall'ente.

La disciplina relativa ai bilanci, ai programmi e alle sovvenzioni (articolo 20), nonché quella concernente le opere ferroviarie, gli accordi di programma e il potere regolamentare del consiglio di amministrazione (articoli 28 e 29) non si discostano, in modo particolare, dalla normativa attualmente vigente.

Il regime delle tariffe è stato invece modificato in modo che le riduzioni tariffarie, concesse per finalità di politica sociale, possa no venire applicate esclusivamente nei con-

fronti di categorie speciali di persone aventi i requisiti individuati dagli organi governativi. Si esclude così la possibilità di riduzioni generalizzate per i trasporti di persone oppure di determinati tipi di merce, aderendo rigorosamente a quanto disposto dalle ultime direttive comunitarie in materia (articoli 22 e 23).

Anche i metodi di calcolo delle compensazioni e la normalizzazione dei conti per gli oneri pubblici assunti recepiscono integralmente la normativa comunitaria, attuale o futura (articolo 24).

Una parziale revisione è stata infine proposta per quanto riguarda il personale; si è infatti mantenuta la configurazione privatistica del rapporto, ma è stata altresì inserita una specifica disposizione per permettere il prepensionamento, al fine di agevolare l'efficienza dell'impresa e di ridurre più celermente l'organico esuberante rispetto alle esigenze imprenditoriali (articoli 25, 26 e 27).

Sempre al fine di un'applicazione di più ampio respiro della normativa privatistica e, più in particolare, del modello strutturale creato per l'attività di impresa e per le società di capitali, viene fatto, infine, esplicito richiamo alle norme, compatibili con quelle del disegno di legge qui presentato, contenute nel libro quinto del codice civile (articolo 30).

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

(Natura dell'ente «Ferrovie dello Stato»)

1. L'ente «Ferrovie dello Stato» ha personalità giuridica di diritto pubblico ed autonomia patrimoniale, contabile e finanziaria. Esso svolge la propria attività, sotto la vigilanza del Ministro dei trasporti, secondo criteri di economicità ed ha per scopo di assicurare, con minimi costi di gestione, un sistema di trasporto su rotaia, anche attraverso l'uso di tecniche intermodali, adeguato alle esigenze del Paese.

Art. 2.

(Compiti dell'ente)

1. L'ente «Ferrovie dello Stato», con criteri di economicità e di efficienza e nel rispetto dei principi della normativa comunitaria:

a) provvede:

1) all'esercizio delle linee della rete ferroviaria già gestite dall'Azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato nonchè all'esercizio delle linee che saranno affidate alla gestione statale;

2) all'esercizio del servizio traghetto tra terminali ferroviari;

3) al potenziamento e all'ammodernamento degli impianti, delle linee e dei mezzi e alla costruzione di nuove linee ferroviarie di cui debba assumere l'esercizio;

4) alle attività di ricerca scientifica e tecnologica nelle materie di cui ai numeri 1, 2 e 3, in coordinazione con gli enti statali o comunitari preposti alla ricerca;

5) alla promozione di attività strumentali all'acquisizione e all'incremento del traffico ferroviario;

6) all'integrazione del sistema ferroviario con gli altri sistemi di trasporto mediante l'adozione delle tecniche intermodali;

7) all'esercizio dei servizi sostitutivi o integrativi, ferroviari o di traghetto, nonchè degli altri servizi già svolti dall'Azienda auto-

noma delle Ferrovie dello Stato in base a disposizioni di legge;

b) può affidare a società o enti l'esercizio di ognuna delle attività di cui alla lettera a) che non ritenga conveniente, per ragioni funzionali ed economiche, gestire direttamente, previa autorizzazione del Ministro dei trasporti. Tuttavia, non può essere affidato in concessione l'esercizio delle linee ferroviarie considerate principali secondo l'articolo 2 del testo unico approvato con regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447;

c) può partecipare, anche in posizione minoritaria, a società o enti operanti in Italia o all'estero, aventi per fine l'esercizio di attività ferroviarie o strumentali a queste ultime.

Art. 3.

(Poteri del Ministro dei trasporti)

1. Spetta al Ministro dei trasporti:

a) indicare, in coerenza con gli impegni assunti in ambito internazionale e con i piani, generale e regionali, dei trasporti, gli obiettivi che la gestione ferroviaria deve perseguire;

b) approvare, di concerto con il Ministro del tesoro, i programmi di attività e i bilanci, preventivo e consuntivo, deliberati dal consiglio di amministrazione dell'ente;

c) proporre al Consiglio dei Ministri la nomina o la revoca del presidente, del vice presidente e degli altri componenti del consiglio di amministrazione, nonchè dei membri effettivi e supplenti del collegio dei revisori, determinandone il compenso;

d) esprimere parere, obbligatorio e vincolante, sugli oggetti attinenti alla gestione dell'ente sottoposti al suo esame dal consiglio di amministrazione o dal suo presidente;

e) richiedere agli organi dell'ente o alla Corte dei conti informazioni riguardanti la gestione e i dati contabili.

Art. 4.

(Organi dell'ente. Nomina e revoca)

1. Sono organi dell'ente «Ferrovie dello Stato»:

a) il presidente;

- b) il consiglio di amministrazione;
- c) il collegio dei revisori dei conti.

2. Il presidente, il vice presidente e gli altri membri del consiglio di amministrazione, nonché i membri effettivi e supplenti del collegio dei revisori, sono nominati o revocati, su proposta del Ministro dei trasporti, secondo la procedura prevista dall'articolo 3 della legge 23 agosto 1988, n. 400. Essi durano in carica cinque anni e possono essere riconfermati una sola volta. I decreti di revoca debbono nominare contestualmente i nuovi amministratori o revisori.

3. Per tutta la durata dell'incarico i dipendenti statali sono collocati fuori ruolo ed i dipendenti di enti pubblici sono collocati d'ufficio in aspettativa.

4. Il rapporto di lavoro dei dipendenti privati è sospeso ed i dipendenti stessi hanno diritto alla conservazione del posto.

Art. 5.

(Presidente)

1. Il presidente ha la rappresentanza legale dell'ente, convoca e presiede il consiglio di amministrazione, ne dirige i lavori e cura l'esecuzione delle delibere adottate dallo stesso.

2. Egli sovrintende all'attività di tutti gli uffici, assicurando il coordinamento operativo dei servizi tecnico-amministrativi; nomina inoltre i dirigenti dell'ente e cura l'ottimale utilizzazione del personale assumendo i relativi provvedimenti; adotta, in caso di urgenza, i provvedimenti indifferibili necessari a garantire la continuità e la sicurezza dell'esercizio. Può delegare i propri poteri, esecutivi delle delibere del consiglio di amministrazione o di rappresentanza, ad altro amministratore o a funzionari centrali o periferici e può avvalersi dell'opera di consulenti esterni.

3. In caso di assenza o di impedimento il presidente è sostituito dal vice presidente.

Art. 6.

(Consiglio di amministrazione)

1. Il consiglio di amministrazione è composto dal presidente, dal vice presidente e da cinque consiglieri scelti tra persone di comprovata cultura amministrativa, tecnica ed economica.

2. I membri del consiglio di amministrazione devono comunque avere maturato un'esperienza complessiva di almeno un triennio attraverso l'esercizio di:

- a) attività direttive o di controllo in imprese pubbliche o private operanti in settori anche strumentali a quello dell'ente; oppure
- b) attività professionali o di insegnamento universitario in materie attinenti a settori anche strumentali a quello dei trasporti o in materie giuridiche o economiche.

Art. 7.

(Cause di incompatibilità con la carica di presidente o consigliere)

1. È causa di incompatibilità con la carica di presidente e di membro del consiglio di amministrazione:

- a) avere, all'atto della nomina, vertenze in corso con l'ente;
- b) essere titolare o contitolare, amministratore, sindaco, o ricoprire altra carica direttiva, anche non retribuita, oppure essere consulente, dipendente o socio, di controllo o a responsabilità illimitata, di imprese esercenti, anche tramite società controllate, attività che, nei riguardi di quelle svolte dall'ente, siano concorrenti o strumentali, oppure che con l'ente abbiano contratti per lavori, servizi o forniture. Tale incompatibilità sussiste anche quando l'ente abbia la gestione della partecipazione azionaria in dette imprese e si estende a parenti e affini sino al quarto grado, ai coniugi, all'affiliato e all'affiliante;
- c) essere interdetto, inabilitato o fallito o essere stato condannato ad una pena che comporti l'interdizione, anche temporanea, dai pubblici uffici o l'incapacità ad esercitare uffici direttivi.

Art. 8.

*(Decadenza dalle cariche di presidente
o consigliere. Dimissioni)*

1. Si decade dalle cariche di presidente o di componente del consiglio di amministrazione quando si verifica una delle cause di incompatibilità di cui all'articolo 7 della presente legge o all'articolo 7 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, oppure quando non si partecipa, senza motivo, a tre sedute consecutive del consiglio. La decadenza ha effetto immediato.

2. Nel caso si verifichi un'ipotesi di decadenza ogni amministratore o revisore ha l'obbligo di informarne il Ministro dei trasporti, che provvederà ad emettere dichiarazione di decadenza e a proporre immediatamente, ai sensi dell'articolo 4 della presente legge, i nuovi membri del consiglio di amministrazione.

3. L'amministratore che rinuncia all'ufficio deve darne comunicazione scritta al Ministro dei trasporti, il quale provvede immediatamente, ai sensi dell'articolo 4 della presente legge, affinché venga nominato un nuovo membro.

4. La rinuncia ha effetto immediato se rimane in carica la maggioranza del consiglio di amministrazione o, in caso contrario, dal momento in cui la maggioranza si è ricostituita in seguito all'accettazione dei nuovi amministratori.

5. La cessazione degli amministratori per scadenza del termine ha effetto dal momento in cui il consiglio di amministrazione è ricostituito.

Art. 9.

(Poteri del consiglio di amministrazione)

1. Il consiglio di amministrazione è preposto alla gestione dell'ente e delibera su ogni materia rientrante nell'attività di quest'ultimo.

2. Esso può delegare ogni proprio potere al presidente o ad altro amministratore, ad eccezione dei seguenti compiti:

- a) redigere i bilanci dell'ente;
- b) formulare i piani annuali e poliennali di attività nonchè i piani di recupero di produttività;

c) formulare i programmi straordinari ed i piani di investimento e finanziamento annuali e poliennali.

Art. 10.

(Funzionamento del consiglio di amministrazione)

1. Il consiglio di amministrazione è convocato, oltre che dal presidente, anche qualora ne faccia richiesta la maggioranza dei suoi componenti.

2. Per la validità delle sue delibere è necessaria la presenza della maggioranza degli amministratori in carica. Per le delibere relative alle lettere a), b) e c) del comma 2 dell'articolo 9 è necessaria la presenza del presidente o del vice presidente e di almeno altri quattro consiglieri.

3. Le deliberazioni sono prese a maggioranza assoluta dei presenti e devono constare da verbale sottoscritto dagli intervenuti.

4. Il voto non può essere dato per rappresentanza.

Art. 11.

(Conflitto di interessi dell'amministratore)

1. L'amministratore che in una determinata operazione ha, per conto proprio o di terzi, interesse in conflitto con quello dell'ente deve darne notizia agli altri amministratori e al collegio dei revisori dei conti e deve astenersi dal partecipare alle deliberazioni riguardanti l'operazione stessa.

2. In caso di inosservanza, l'amministratore risponde delle perdite che siano derivate all'ente dal compimento dell'operazione.

3. La deliberazione del consiglio di amministrazione, qualora possa recare danno all'ente, può, entro tre mesi dalla sua data, essere impugnata dagli amministratori assenti o dissenzienti e dai revisori se, senza il voto dell'amministratore che doveva astenersi, non si sarebbe raggiunta la maggioranza richiesta.

Art. 12.

*(Responsabilità verso l'ente
degli amministratori)*

1. Gli amministratori devono adempiere i doveri ad essi imposti dalla legge con la diligenza del mandatario e sono solidalmente responsabili verso l'ente dei danni derivanti dall'inosservanza di tali doveri, a meno che si tratti di attribuzioni proprie del presidente.

2. In ogni caso gli amministratori sono solidalmente responsabili se non hanno vigilato sul generale andamento della gestione e se, essendo a conoscenza di atti pregiudizievoli, non hanno fatto quanto potevano per impedirne il compimento o eliminarne o attenuarne le conseguenze dannose.

3. La responsabilità per gli atti o le omissioni degli amministratori non si estende a quello tra essi che, essendo immune da colpa, abbia fatto annotare senza ritardo il suo dissenso nel libro delle adunanze e delle deliberazioni del consiglio di amministrazione, dandone immediata notizia per iscritto al collegio dei revisori dei conti e al Ministro dei trasporti.

4. L'azione di responsabilità nei confronti degli amministratori, fatte salve le disposizioni delle leggi vigenti, compete al Ministro dei trasporti.

Art. 13.

(Collegio dei revisori dei conti)

1. Il collegio dei revisori dei conti è composto da cinque membri effettivi e da quattro supplenti, nominati su proposta del Ministro dei trasporti, iscritti da almeno cinque anni nell'albo dei revisori dei conti.

2. Si applicano, oltre all'articolo 2399 del codice civile, anche le disposizioni di cui agli articoli 7 e 8 della presente legge.

Art. 14.

(Compiti del collegio dei revisori dei conti)

1. Il collegio dei revisori dei conti deve controllare l'amministrazione dell'ente, vigila-

re sull'osservanza della legge, accertare la regolare tenuta dei libri e delle scritture contabili, esaminare il bilancio preventivo e consuntivo, redigendo apposita relazione, ed effettuare verifiche di cassa.

2. I revisori possono in qualsiasi momento procedere, anche individualmente, ad atti di ispezione e di controllo.

3. Il collegio dei revisori può chiedere agli amministratori notizie sull'andamento delle operazioni sociali o su determinati affari. Degli accertamenti eseguiti deve farsi constare in apposito libro delle delibere e delle adunanze del collegio.

4. Il collegio dei revisori riferisce ogni tre mesi sull'attività di controllo al Ministro dei trasporti e al Ministro del tesoro.

Art. 15.

(Riunioni e delibere del collegio dei revisori dei conti)

1. Il collegio dei revisori dei conti deve riunirsi almeno ogni trimestre.

2. Delle riunioni del collegio dei revisori, per la validità delle quali devono essere presenti almeno tre membri, deve redigersi processo verbale, che viene trascritto nel libro previsto all'articolo 14 e sottoscritto dagli intervenuti.

3. Le deliberazioni del collegio dei revisori devono essere prese a maggioranza assoluta e i membri dissenzienti hanno diritto di fare iscrivere a verbale i motivi del proprio dissenso.

Art. 16.

(Intervento alle adunanze del consiglio di amministrazione)

1. I revisori dei conti devono assistere alle adunanze del consiglio di amministrazione; se non assistono senza giustificato motivo a tre adunanze consecutive, decadono dall'ufficio.

Art. 17.

(Responsabilità dei revisori dei conti)

1. I revisori dei conti devono adempiere i loro doveri con la diligenza del mandatario;

sono responsabili della verità delle loro attestazioni e devono conservare il segreto sui fatti e sui documenti di cui hanno conoscenza in ragione del loro ufficio.

2. Essi sono responsabili solidalmente con gli amministratori per i fatti o le omissioni di questi, quando il danno non si sarebbe prodotto se avessero vigilato in conformità degli obblighi della loro carica.

3. L'azione di responsabilità nei confronti dei revisori è regolata dalle disposizioni del comma 4 dell'articolo 12.

Art. 18.

(Controllo della Corte dei conti)

1. La Corte dei conti esegue un controllo di legittimità sulla gestione dell'ente, ai sensi degli articoli 4, 5, 6, 7, 8 e 12 della legge del 21 marzo 1958, n. 259, e sulle irregolarità riscontrate riferisce al Ministro dei trasporti.

Art. 19.

(Patrimonio dell'ente)

1. I beni mobili ed immobili, comunque acquisiti, costituiscono patrimonio di cui l'ente ha piena disponibilità secondo il regime civilistico della proprietà privata, salvi i limiti gravanti per le esigenze di difesa nazionale.

2. Tali beni possono essere destinati a pubblico servizio, o sottratti da tale destinazione, con delibera del consiglio di amministrazione dell'ente, che deve essere comunicata al Ministro dei trasporti e approvata dallo stesso entro il termine di trenta giorni. Qualora entro tale termine non venga emesso alcun provvedimento a riguardo, la delibera del consiglio si considera non approvata.

3. Gli utili netti della gestione sono destinati a costituire un fondo di riserva per ammortizzare eventuali perdite di esercizio e per fini di autofinanziamento.

Art. 20.

(Bilanci e sovvenzioni)

1. Il consiglio di amministrazione formula e delibera il bilancio consuntivo e l'allegata

relazione secondo le prescrizioni contenute negli articoli 2423 e seguenti del codice civile, evidenziando, anche nella suddetta relazione, l'andamento della gestione con particolare riguardo ai costi, agli investimenti, alle tariffe e alle sovvenzioni.

2. Nell'attivo del bilancio aziendale devono essere iscritte le somme erogate dallo Stato in favore dell'ente in conformità ai principi, alle direttive e ai regolamenti comunitari, specificandone le diverse cause sotto voci distinte.

3. Negli stessi modi il consiglio di amministrazione formula e delibera, al fine di predeterminare i limiti finanziari della gestione annuale di esercizio, il bilancio di previsione.

4. I bilanci, consuntivo e di previsione, debbono essere trasmessi al Ministro dei trasporti e al collegio dei revisori dei conti entro sessanta giorni dalla data fissata per la presentazione al Parlamento dei documenti di bilancio dello Stato.

5. Il collegio dei revisori provvede, entro dieci giorni dal ricevimento dei bilanci, a trasmettere al Ministro dei trasporti una relazione formulata ai sensi dell'articolo 2432 del codice civile.

6. Il Ministro dei trasporti può proporre al consiglio di amministrazione le modifiche che ritiene necessarie e deve provvedere a trasmettere i bilanci, da lui approvati, al Ministro del tesoro, per l'approvazione di quest'ultimo, entro trenta giorni dalla data fissata per la presentazione del bilancio dello Stato.

7. Le sovvenzioni derivanti dall'assunzione degli obblighi di pubblico servizio e gli apporti per normalizzazione dei conti dell'ente sono disposti con la legge di approvazione del bilancio dello Stato.

8. Ogni altra sovvenzione, comprese quelle straordinarie, deve essere autorizzata con apposita norma da inserire nella legge finanziaria.

9. Il consiglio di amministrazione è tenuto altresì a fornire al Ministro del tesoro, nonché a quello dei trasporti, dati periodici della gestione di cassa, secondo lo schema di prospetto formulato dal Ministro del tesoro, che devono essere trasmessi entro i trenta giorni precedenti le date indicate nei commi primo e secondo dell'articolo 30 della legge 5 agosto 1978, n. 468.

10. Le eventuali anticipazioni concesse dallo Stato all'ente fino al momento di promulgazione della presente legge si intendono trasferimenti definitivi.

Art. 21.

(Mutui ed obbligazioni)

1. L'ente «Ferrovie dello Stato» può reperire mezzi finanziari, per le necessità dell'impresa, mediante la contrazione di mutui o l'emissione di obbligazioni sul mercato nazionale o estero entro i limiti annualmente stabiliti in sede di approvazione del bilancio di previsione, modificabili previa autorizzazione rilasciata dal Ministro dei trasporti di concerto col Ministro del tesoro.

2. La modificazione di tali limiti deve essere richiesta al Ministro dei trasporti previa delibera del consiglio di amministrazione dell'ente.

3. Qualora, entro trenta giorni dalla comunicazione della delibera al Ministro dei trasporti, non venga emesso alcun provvedimento a riguardo, la delibera del consiglio si ha per approvata.

Art. 22.

(Tariffe)

1. Il consiglio di amministrazione delibera le tariffe che permettono l'equilibrio della gestione, con esclusivo riferimento alle condizioni di mercato e all'interesse commerciale dell'ente e tenendo conto della normativa comunitaria in materia.

2. Il consiglio di amministrazione è poi competente per la determinazione delle condizioni generali di trasporto, della nomenclatura e classificazione di cose, nonché per la concessione di facilitazioni di carattere eccezionale per determinati trasporti.

3. Qualora le esigenze commerciali lo richiedano, l'ente può stabilire accordi particolari con l'utenza, svincolati dalle tariffe in vigore.

Art. 23.

(Tariffe speciali)

1. Il Ministro dei trasporti, limitatamente al traffico nazionale, determina con proprio decreto, di concerto con i Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, sentito il parere non vincolante del Comitato interministeriale prezzi, le tariffe ridotte, anche per limitati periodi dell'anno o per tratte particolari, per i trasporti di categorie speciali di persone che, per motivi sociali specificamente individuati, si ritenga opportuno assogettare alle suddette riduzioni.

2. Il consiglio di amministrazione dell'ente stabilisce, con apposito regolamento, le modalità per essere ammessi alle riduzioni di tariffa di cui al comma 1.

3. Il divario tra la tariffa ordinaria e quella ridotta decretata dal Ministro dei trasporti dà luogo a rimborso secondo le modalità stabilite dai regolamenti comunitari.

4. Entro sei mesi dalla data di pubblicazione della presente legge devono essere indicate le tariffe ridotte di cui al comma 1 e le modalità per ottenere le riduzioni tariffarie previste nel comma 2.

Art. 24.

(Obblighi di pubblico esercizio)

1. Il Ministro dei trasporti, di concerto col Ministro del tesoro, può sopprimere o istituire obblighi di pubblico servizio nei limiti di quanto disposto dalla normativa comunitaria. Tuttavia non possono essere imposte all'ente altre riduzioni di tariffa se non nei modi individuati all'articolo 23.

2. L'ente ha facoltà di presentare al Ministro dei trasporti domanda di soppressione di uno o più obblighi di servizio pubblico allorchè le condizioni per la prestazione dei servizi siano modificate.

3. Può inoltre presentare domanda di normalizzazione dei conti per gli oneri assunti, al fine di ottenere le relative compensazioni, nei limiti di quanto disposto dalla normativa comunitaria.

Art. 25.

(Disciplina dei rapporti di lavoro)

1. Il rapporto di lavoro del personale dipendente dell'ente è regolato su base collettiva o individuale.

2. I contratti collettivi nazionali di lavoro sono stipulati in via esclusiva dal consiglio di amministrazione nell'ambito delle disponibilità finanziarie a ciò destinate nei bilanci dell'ente.

3. Il consiglio di amministrazione ha inoltre facoltà di porre in regime di mobilità e prepensionamento, entro cinque anni dalla pubblicazione della presente legge, il personale ritenuto esuberante per le esigenze dell'impresa.

Art. 26.

(Formazione del personale)

1. L'ente provvede alla formazione e qualificazione professionale del proprio personale operativo, tecnico ed amministrativo.

2. L'ordinamento delle relative attività, anche previa intesa con le regioni interessate e le province autonome di Trento e di Bolzano, è disciplinato dal presidente del consiglio di amministrazione.

Art. 27.

(Tutela giurisdizionale)

1. Le controversie di lavoro relative al personale dipendente dell'ente sono di competenza del pretore del luogo ove ha sede l'ufficio dell'Avvocatura dello Stato nel cui distretto si trova il giudice che sarebbe competente secondo le norme ordinarie.

2. Le controversie relative ai rapporti tra l'ente e i membri degli organi direttivi, così come le azioni di responsabilità nei confronti di questi ultimi, sono di competenza del giudice ordinario del tribunale di Roma.

Art. 28.

(Opere ferroviarie. Accordi di programma)

1. L'adozione dei progetti di opere ferroviarie previste nel piano generale dei trasporti produce gli effetti di cui al primo comma dell'articolo 1 della legge 3 gennaio 1978, n. 1.

2. I progetti di costruzione ed ampliamento di impianti ferroviari e delle opere connesse, predisposti dall'ente, sono comunicati alle regioni interessate e agli enti locali nel cui territorio sono previsti gli interventi, per una verifica di conformità alle prescrizioni ed ai vincoli delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi da effettuarsi entro sessanta giorni dalla comunicazione.

3. In caso di non conformità, il Ministro dei trasporti promuove tra tutte le parti interessate un accordo di programma da sottoscrivere dai rappresentanti autorizzati dai rispettivi organi deliberanti e da approvarsi con decreto del Presidente della Repubblica. L'accordo equivale all'intesa di cui all'articolo 81, terzo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, ed ha diretta efficacia di variazione degli strumenti urbanistici. A tal fine è pubblicato in estratto nella *Gazzetta Ufficiale* e si adottano le altre misure di pubblicità, regionali, provinciali e comunali, in relazione al suo contenuto.

4. Se l'intesa non si realizza entro novanta giorni dall'invito del Ministro dei trasporti, si provvede, sentite le regioni interessate e la Commissione parlamentare per le questioni regionali, con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dei trasporti.

Art. 29.

(Regolamenti tecnici)

1. Rientrano nella esclusiva sfera regolamentare, di competenza del consiglio di amministrazione, i seguenti oggetti:

a) l'ambito di rappresentanza, le attribuzioni e le responsabilità dei dirigenti nonché i

criteri di conferimento della titolarità degli organi ed uffici;

b) le norme di sicurezza e di garanzia dell'esercizio ferroviario e delle altre attività tecniche;

c) le modalità di esecuzione degli obblighi di servizio pubblico imposti all'ente;

d) le modalità di reclutamento del personale stabile, che deve sempre avvenire mediante procedure concorsuali pubbliche consistenti in una valutazione obiettiva del merito dei candidati accertato con prove selettive o anche per mezzo di corsi selettivi di reclutamento e formazione a contenuto tecnico-pratico, intesi a conferire il grado di professionalità necessario alla qualifica cui si riferiscono. Sono fatte salve le assunzioni dirette di ferrovieri del genio militare regolate da apposite convenzioni;

e) i criteri e le modalità per l'accertamento ed il controllo dell'idoneità fisica e psicoattitudinale dei candidati all'assunzione e dei ferrovieri in servizio da parte del servizio sanitario aziendale.

Art. 30.

(Disposizioni applicabili)

1. La presente legge abroga la legge 17 maggio 1985, n. 210, ed è integrata dalle norme del libro quinto del codice civile, in quanto compatibili.

2. Restano in vigore tutte le disposizioni di legge e i regolamenti con essa compatibili.

Art. 31.

(Entrata in vigore)

1. La presente legge entra in vigore il giorno stesso della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.