

SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

N. 2311

DISEGNO DI LEGGE

**d'iniziativa dei senatori ANDÒ, GOLFARI, REZZONICO,
PATRIARCA, COVELLO, LAURIA, NIEDDU, PINTO, MEZZAPESA,
MONTRESORI e PULLI**

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 14 GIUGNO 1990

Modifiche ed integrazioni alla legge 17 maggio 1985, n. 210,
concernente l'Ente ferrovie dello Stato

ONOREVOLI SENATORI. – Con il presente disegno di legge, che è inteso in primo luogo a contribuire al dibattito in corso nel Parlamento e nel paese, si intende porre rimedio alla situazione creatasi per l'ente Ferrovie dello Stato in considerazione delle difficoltà di attuazione della legge n. 210 del 1985 e del conseguente periodo di commissariamento. L'urgenza di una riforma della legge n. 210 si motiva altresì con la necessità più volte sottolineata di rilanciare nel paese il modo ferroviario di trasporto, cogliendo le occasioni offerte dalla recente approvazione del piano pluriennale di investimenti e in coerenza con l'aggiornamento del piano generale dei trasporti.

In particolare, con il disegno di legge si

riformano gli organi dell'ente, assegnando al presidente più incisivi poteri di direzione, riducendo il numero dei componenti del consiglio di amministrazione e modificandone le funzioni; si definiscono altresì più puntualmente le attribuzioni del direttore generale. Con successive norme si accentua l'autonomia dell'ente per quanto riguarda la determinazione delle tariffe, si prevede la possibilità dell'affidamento a privati della costruzione e gestione di tratte ferroviarie, si definiscono in modo più puntuale i rapporti tra Ente ferrovie dello Stato e Ministero dei trasporti attraverso un contratto di pubblico servizio, che sottolinea l'autonomia gestionale dell'ente e la funzione di indirizzo politico del Ministro.

Con successive norme si apre una prospettiva sul futuro dell'Ente ferrovie dello Stato, individuando sviluppi istituzionali che potrebbero rivelarsi opportuni in un mercato sempre più concorrenziale e in presenza di prevedibili scenari di normativa comunitaria già anticipati in un recente progetto di direttiva. Dopo aver ribadito l'urgenza della creazione di società miste a livello regionale per la gestione delle tratte ferroviarie di interesse locale, si introduce, attraverso il concetto della divisionalità, una distinzione nell'ente che concerne almeno la separazione tra attività di costruzione e gestione delle infrastrutture e

attività volte all'esercizio del trasporto rispettivamente passeggeri e merci, individuando un canone di accesso alle infrastrutture, nonchè contabilità separate e divieto di sovvenzioni incrociate: tali modifiche consentiranno interventi più trasparenti a favore del recupero della produttività nei diversi comparti.

Inoltre si prevede la possibilità, a partire dal 1° gennaio 1998 della costituzione di società per azioni, che potrebbero rappresentare uno sbocco operativo della divisionalità in una situazione modificata in conseguenza dell'evoluzione del mercato e della normativa comunitaria.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. All'articolo 1, primo comma, della legge 17 maggio 1985, n. 210, dopo la parola «Stato» sono aggiunte le seguenti «che ha natura di ente pubblico economico».

Art. 2.

1. All'articolo 2, lettera *m*), della legge 17 maggio 1985, n. 210, le parole da «di concerto» fino alla fine sono sostituite dalle seguenti «previo concerto con quello del Tesoro, ove prevista la garanzia dello Stato».

2. All'articolo 2, dopo la lettera *i*), è inserita la seguente:

«*i-bis*) ad affidare a società, consorzi o enti cui partecipi, anche in posizione minoritaria, la realizzazione o la ristrutturazione di complessi adibiti anche a stazioni e terminali ferroviari. La gestione della parte direttamente afferente all'esercizio ferroviario resta comunque affidata all'Ente ferrovie dello Stato».

Art. 3.

1. All'articolo 3, primo comma, numero 2), della legge 17 maggio 1985, n. 210, la parola «indicati» è sostituita dalle seguenti «nonchè dei piani e dei programmi previsti nel contratto di pubblico servizio».

2. All'articolo 3, primo comma, della legge 17 maggio 1985, n. 210, il numero 3) è sostituito dal seguente:

«3) approvare, di concerto con il Ministro del tesoro, i bilanci consuntivi».

3. All'articolo 3, primo comma, della legge 17 maggio 1985, n. 210, dopo il numero 4) è inserito il seguente:

«4-bis) affidare in concessione, previo parere conforme dell'Ente ferrovie dello Stato la costruzione e la gestione di tratte ferroviarie e relativi impianti a società di capitale o consorzi».

Art. 4.

1. All'articolo 5 della legge 17 maggio 1985, n. 210, dopo il primo comma, è inserito il seguente:

«Il presidente provvede alla gestione dell'ente; nomina tra i consiglieri di amministrazione un vice presidente che lo sostituisce in caso di assenza od impedimento; propone al consiglio di amministrazione la nomina del direttore generale e nomina, su proposta del direttore generale, i responsabili delle principali strutture organizzative dell'ente».

2. All'articolo 5, secondo comma, della legge 17 maggio 1985, n. 210, sopprimere il primo periodo.

Art. 5.

All'articolo 6, primo comma, della legge 17 maggio 1985, n. 210, la parola «dodici» è sostituita dalla seguente «sei».

Art. 6.

1. L'articolo 7, della legge 17 maggio 1985, n. 210, è sostituito dal seguente:

«Art. 7. - (*Attribuzioni del consiglio di amministrazione*). - 1. Il consiglio di amministrazione determina i criteri generali e programmatici secondo cui deve svolgersi l'attività dell'ente, in conformità degli obiettivi e degli indirizzi fissati dal Ministro, nonché delle indicazioni contenute nel contratto di pubblico servizio.

2. Su proposta del presidente delibera:

- a) i bilanci dell'ente;
- b) i piani annuali e poliennali di attività;
- c) i programmi straordinari e i piani di investimento e finanziamento, annuali e

poliennali, nonchè i piani di recupero di produttività;

d) i piani per la valorizzazione e il razionale utilizzo dei beni patrimoniali;

e) i regolamenti di cui al terzo comma dell'articolo 14 e nelle materie di cui ai numeri 2) e 4) del quarto comma dell'articolo 14;

f) la nomina del direttore generale.

3. Esprime parere preventivo sui contratti di pubblico servizio.

4. Il consiglio di amministrazione è convocato dal presidente di propria iniziativa o quando ne faccia richiesta la maggioranza dei componenti del consiglio aventi diritto al voto deliberativo».

Art. 7.

All'articolo 9 della legge 17 maggio 1985, n. 210, il quarto comma è sostituito dal seguente:

«Il direttore generale è preposto agli uffici e servizi dell'ente; propone al presidente la nomina dei responsabili delle principali strutture dell'ente; nomina gli altri dirigenti, cura la migliore utilizzazione del personale in termini di funzionalità e di efficienza, adottando i relativi provvedimenti, ferme restando le disposizioni in materia del contratto collettivo di lavoro, cura l'esecuzione dei provvedimenti del presidente e delle delibere del consiglio di amministrazione; è responsabile dell'esercizio ferroviario; assume la responsabilità dei dati necessari alla formulazione dei piani, programmi e contratti di pubblico servizio. Il direttore generale formula ogni altra proposta al presidente e partecipa al consiglio di amministrazione con voto consultivo».

Art. 8.

1. All'articolo 16 della legge 17 maggio 1985, n. 210, i primi quattro commi sono sostituiti dai seguenti:

«Le tariffe sono deliberate dal consiglio di amministrazione dell'ente con l'obiettivo di assicurare l'equilibrio della gestione,

tenendo conto della normativa comunitaria in materia.

Il Ministro dei trasporti può determinare con proprio decreto tariffe speciali per il trasporto di alcune categorie di passeggeri. Il divario tra le tariffe approvate dal Ministro e quelle deliberate dal consiglio di amministrazione dà luogo al rimborso secondo le condizioni determinate nel contratto di pubblico servizio, nell'ambito delle previsioni del regolamento CEE n. 1191/69 del Consiglio».

Art. 9.

1. Con cadenza triennale è concluso tra Ministero dei trasporti ed Ente ferrovie dello Stato un contratto di servizio pubblico nel quale sono indicate:

a) la cadenza temporale e il contenuto tipico delle direttive ministeriali di indirizzo e quindi le modalità di recepimento di tali direttive nei piani annuali e poliennali dell'ente;

b) le modalità di definizione del costo e del tempo di realizzazione degli investimenti, le modalità di calcolo dei contributi dello Stato per investimenti e i tempi di erogazione degli stessi da parte dello Stato in dipendenza dell'approvazione dei piani attuativi da parte dell'ente;

c) le linee da esercire, la cadenza temporale del servizio e la capacità da approntare per ogni linea; le linee essenziali il cui esercizio non può essere interrotto anche nei casi di inadempienza dello Stato o delle circostanze di cui alla lettera d);

d) *standards* di qualità e di regolarità del servizio; definizione degli *standards* minimi di servizio che in ogni caso l'ente deve assicurare in presenza di interruzioni di attività o di altre circostanze imprevedibili;

e) modalità di calcolo delle compensazioni per pubblico servizio e scadenze per la loro erogazione da parte dello Stato;

f) modalità per le richieste e le decisioni sull'apertura o sulla chiusura di linee durante il periodo di vigenza del contratto;

g) modalità per l'approvazione da parte del Ministro dei trasporti delle tariffe

speciali di cui all'articolo 8, modalità per il calcolo del connesso onere del servizio pubblico e scadenze per l'erogazione di tali somme da parte dello Stato;

h) modalità di comunicazione da parte dell'ente degli aumenti tariffari;

i) modalità attraverso le quali avviene la concessione di garanzie per i prestiti emessi dall'ente;

l) sanzioni per la mancata attuazione di piani di investimento e per il non rispetto degli obblighi di servizio e delle altre clausole contrattuali.

2. Per quanto riguarda le modalità di calcolo dei contributi per investimenti e delle compensazioni per obblighi di servizio, qualora il Ministero dei trasporti e l'Ente ferrovie dello Stato non raggiungano un accordo, la questione è rimessa ad un collegio arbitrale costituito da tre docenti universitari o esperti in materia economica nominati dal presidente del Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro (CNEL).

3. Nei casi in cui l'Ente ferrovie dello Stato non riceva alle scadenze indicate dal contratto le compensazioni per pubblico servizio o le riceva in misura inferiore all'entità stabilita nel contratto è autorizzato a disapplicare le tariffe determinate dal Ministro dei trasporti, e, previo avviso allo stesso notificato con sessanta giorni di anticipo, a disattivare linee di trasporto tra quelle non indicate tra le essenziali.

Art. 10.

1. Il Ministro dei trasporti, entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, promuove, di intesa con le regioni, la costituzione di società per azioni per la costruzione e la gestione della rete ferroviaria di interesse locale. Le società sono costituite con la partecipazione dell'Ente ferrovie dello Stato, delle regioni e degli enti locali interessati. A tali società, con decreto del Ministro dei trasporti, sono trasferite le linee ferroviarie di proprietà dell'Ente ferrovie dello Stato dichiarate di interesse locale, nonchè sedi e attrezzature

di pertinenza e contingenti di personale dello stesso ente.

Art. 11.

1. A partire dal 1° gennaio 1993 l'Ente ferrovie dello Stato si struttura in aree divisionali ricomprendenti comunque la costruzione e la manutenzione delle infrastrutture della rete di interesse nazionale, l'esercizio dell'attività di trasporto passeggeri sulla rete di interesse nazionale, l'esercizio dell'attività di trasporto merci sulla stessa rete.

2. Ciascuna area divisionale adotta una separata contabilità, indicando analiticamente i trasferimenti e le compensazioni ad opera dello Stato. Sono vietati trasferimenti finanziari da un'area divisionale all'altra.

3. Ad ogni area divisionale è preposto un direttore, nominato dal presidente, su proposta del direttore generale, sentito il consiglio di amministrazione.

4. A partire dal 1° gennaio 1993 è istituito un canone di accesso alle infrastrutture, che copre una percentuale prefissata dei costi complessivi di infrastruttura, e che tiene conto, linea per linea, del totale dei treni/chilometro effettuati, del carico per asse, del grado e del periodo di utilizzazione. La misura del canone e le modalità applicative sono determinate con decreto del Ministro dei trasporti, su proposta dell'Ente ferrovie dello Stato. Il canone è calcolato tra le uscite delle aree divisionali preposte all'esercizio e tra le entrate delle aree divisionali preposte alla costruzione e alla manutenzione dell'infrastruttura.

5. A partire dal 1° gennaio 1997 l'area divisionale preposta all'esercizio del trasporto merci è tenuta a realizzare un pareggio di bilancio senza ricorrere a contributi pubblici. Dalla stessa data le aree divisionali preposte alla costruzione delle infrastrutture e all'esercizio del trasporto passeggeri sono tenute a realizzare il pareggio di bilancio computando tra le entrate i trasferimenti per investimenti e i contributi compensativi per gli oneri di servizio pubblico previsti dal contratto di cui all'articolo 9.

6. Successivamente al 1° gennaio 1998 l'Ente ferrovie dello Stato può trasformare una o più aree divisionali di cui al comma 1 in società per azioni a prevalente capitale pubblico, sulla base di delibere del CIPE, su proposta del Ministro dei trasporti. Le modalità di costituzione delle società e di partecipazione ad esse dell'Ente ferrovie dello Stato, le norme riguardanti lo statuto, la successione nei rapporti patrimoniali e la valutazione dei beni trasferiti saranno determinate con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei trasporti, sentito il Consiglio dei ministri.