SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

(N. 730)

# DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori VINCELLI, TONUTTI, BAUSI, DEGOLA, GUSSO, AVELLONE, SANTONASTASO, DEL PONTE, RIGGIO e DAMAGIO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 13 FEBBRAIO 1980

## Riforma dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato

ONOREVOLI SENATORI. — Quello della struttura giuridica dell'Azienda ferroviaria italiana non è un problema recente. Sebbene infatti stiamo attualmente attraversando il periodo di maggiore attenzione politica per la sua soluzione in realtà esso è stato dibattuto in ogni tempo, fin dall'inizio della gestione statale del servizio.

Mi sia consentito, a riprova di questo, di ripercorrere, sia pure per grandi linee, la storia dell'Azienda, ovviamente in relazione a questo specifico aspetto.

All'esercizio di Stato delle ferrovie fu dato assetto organico con la legge 7 luglio 1907, n. 429, la quale, nel complesso, garantiva all'Azienda una sufficiente autonomia.

Ben precisa, infatti, fu la distinzione dei compiti e delle responsabilità fra il Ministero dei lavori pubblici, al quale spettava l'alta direzione politica delle Ferrovie dello Stato, e l'organo preminente dell'Azienda — il consiglio d'amministrazione — cui furono riconosciuti poteri deliberanti.

Nel periodo succesivo alla prima guerra mondiale, quando, per il mutamento che già allora si andava manifestando nel mercato dei trasporti, a seguito delle prime avvisaglie della concorernza stradale, sarebbe stato necessario ampliare i poteri di autogoverno dell'Azienda, si procedette purtroppo con il regio decreto-legge 22 maggio 1924, n. 868, ad una « riforma » di tipo involutivo che soppresse praticamente ogni autonomia di gestione aziendale.

Fu appunto con le strutture derivate da questa legge che l'Azienda delle ferrovie dello Stato si trovò ad affrontare, nel secondo dopoguerra, la concorrenza automobilistica, divenuta ormai una realtà rilevante.

Il problema di una nuova, vera riforma aziendale assunse pertanto già d'allora un carattere di piena attualità. Ricorderemo solo per inciso gli studi condotti dalla Commissione Severi del 1951 e dalla Commissione Berrutti del 1953, e le proposte di riforma avanzate che, per vari motivi, non poterono arrivare a compimento.

Successivamente la Commissione Onida-Longo-Saraceno — nominata dal Governo nel 1960 per esaminare la situazione delle

TIPOGRAFIA DEL SENATO (1600) — 2-3-4

Ferrovie dello Stato — ebbe modo di tornare sull'argomento delle strutture aziendali sottolineando la necessità di riconoscere alle Ferrovie dello Stato un'autonomia quanto meno comparabile con quella di cui essa originariamente godeva (legge n. 429 del 1907) suggerendo tra l'altro l'opportunità di adottare strutture di tipo industriale, analoghe a quelle esistenti presso altri Paesi europei (Francia, Olanda, Belgio, ecc.).

Nel 1964 la necessità di conferire alle Ferrovie dello Stato, in ragione del carattere industriale del servizio da esse prodotto, una struttura dotata di ampia autonomia, ebbe un ulteriore riconoscimento da parte del Comitato interministeriale presieduto dal Vice presidente del Consiglio dei ministri, istituito con il compito di studiare ed indicare le misure idonee per il risanamento della massima azienda di Stato.

Nel 1966, il ministro *pro tempore* dei trasporti, onorevole Scalfaro, in armonia con le conclusioni cui era giunto il Comitato sopra menzionato, presentò al Parlamento, di concerto con gli altri Dicasteri interessati, un disegno di legge per il riordinamento dell'Azienda ferroviaria. Disegno di legge che non fu approvato e decadde poi in seguito alla fine della legislatura.

Con legge 27 luglio 1967, n. 668, furono invece emanate norme stralcio riguardanti essenzialmente i limiti di competenza del direttore generale in materia contrattuale e di spesa, l'istituzione del comitato tecnico amministrativo quale organo consultivo del direttore generale, l'attribuzione alle Ferrovie dello Stato delle competenze in materia di costruzione di nuove linee ferroviarie di cui esse debbano assumere la gestione, alcune modifiche allo stato giuridico del personale e alle disposizioni sulle piante organiche, l'autorizzazione a corrispondere premi incentivanti, eccetera.

Tale legge, pur rappresentando un primo passo sulla via del riordinamento aziendale, era e rimane però ben lungi dal rispondere a tutte le esigenze che si pongono sul piano della riforma delle Ferrovie dello Stato.

All'inizio del 1969 la questione venne ripresa dal Gabinetto del ministro *pro tempore* onorevole Mariotti anche per le insistenze del Ministero del tesoro sulla necessità di procedere ad una riforma strutturale delle Ferrovie dello Stato che consentisse di « addivenire » all'auspicata conduzione economica aziendale. Fu perciò costituita una commissione, i cui lavori però si arrestarono per sopravvenuta crisi ministeriale.

Nel novembre 1969 il ministro *pro tempore* Gaspari costituì una nuova Commissione presieduta dal sottoscritto con l'incarico di presentare proposte concrete per il riordinamento aziendale.

D'altro canto la questione era divenuta più pressante poichè ai molti motivi di carattere economico e di razionale gestione che, come da tutti ampiamente riconosciuto, consigliavano una profonda riforma delle strutture organizzative delle Ferrovie dello Stato, si erano aggiunti motivi connessi con le ormai prossime scadenze comunitarie.

Ci riferiamo alla decisione del Consiglio dei ministri dei trasporti CEE (n. 65/271/CEE del 13 maggio 1965), la quale all'articolo 8 stabilisce che si debba procedere alla armonizzazione progressiva delle norme che disciplinano i rapporti finanziari fra le aziende ferroviarie e gli Stati.

Le conclusioni di quella Commissione portarono ad alcune proposte di soluzioni alternative, con orientamento preferenziale verso l'Azienda autonoma, che garantiva appunto criteri di autonomia operativa e flessibilità di gestione. Criteri che si confermano attuali.

Riportando il problema alla luce del dibattito politico odierno sull'argomento, dobbiamo riconoscere che la riforma della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato rappresenta un'esigenza che tutte le forze politiche e sociali avvertono ormai indilazionabile. Se si vuole infatti realizzare una nuova politica dei trasporti è necessario provvedere con urgenza ad adeguare la struttura delle ferrovie alla moderna realtà del mercato del trasporto ed alle esigenze di un ordinario sviluppo economico e sociale del Paese.

La crisi energetica, d'altro canto, pone pesanti condizionamenti all'azione di Governo finalizzata allo sviluppo della nostra economia, rende di fatto improcrastinabili al-

cune riforme, come appunto quella della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, essenziali per il recupero della produttività interna ed alla diminuzione dei costi sostenuti dallo Stato e, quindi, dalla intera collettività.

È noto infatti che il sistema nazionale del trasporto assorbe più di un terzo del reddito nazionale lordo, determinando, in un periodo di estrema limitazione delle risorse disponibili, effetti negativi, sia sugli investimenti produttivi e sulla politica industriale, che sull'occupazione.

La conferenza nazionale dei trasporti ha posto in evidenza che per pervenire ad un riequilibrio complessivo del sistema nazionale del trasporto è indispensabile, considerato il ruolo preponderante del trasporto ferroviario in questo sistema, realizzare in tempi brevi la riforma strutturale dell'Azienda delle ferrovie dello Stato.

Questa riforma è sollecitata da rilevanti ragioni di politica economica volte a recuperare gli ampi margini di produttività e di disutilizzazione dei mezzi e delle infrastrutture del sistema dei trasporti, determinati dalla mancata programmazione e coordinamento nel settore, di cui è riprova anche l'azione oggettivamente disarticolata di almeno tre Ministeri (marina mercantile, trasporti e lavori pubblici). Ma essa risponde anche all'esigenza di avviare un processo di più ampia integrazione istituzionale tra Amministrazione centrale e Amministrazione locale. La nuova realtà, che si è venuta determinando dopo la costituzione delle Regioni a statuto ordinario, postula infatti un coordinamento unitario della funzione pubblica nel settore dei trasporti che potrebbe realizzarsi, nell'ambito della riforma della pubblica amministrazione e dello Stato, con l'unificazione di tutte le competenze in materia di trasporto nell'ambito di un unico Ministero.

Anche sul piano di una concezione internazionale dei problemi del trasporto, la riforma dell'Azienda delle ferrovie dello Stato è divenuta un'esigenza indifferibile.

Nella decisione del Consiglio della Comunità economica europea n. 75/327 del 20 maggio 1975, diretta al risanamento economico-finanziario delle aziende ferroviarie dei Paesi della CEE e, prima ancora, nella decisione n. 65/271 del 13 maggio 1965, concernente la progressiva armonizzazione delle norme che disciplinano i rapporti finanziari tra le aziende ferroviarie e gli Stati, sono fissati con estrema chiarezza gli orientamenti comunitari in tale materia.

Le aziende debbono infatti godere della massima autonomia di gestione ispirata a princìpi economici che tendano all'obiettivo del pareggio di bilancio, operando così non solo una separazione tra bilancio aziendale e bilancio dello Stato, tra organi di gestione ed organi di indirizzo politico e di controllo, ma soprattutto realizzando il minor costo possibile in relazione alla qualità del servizio richiesto.

Ora è noto che l'attuale struttura delle Ferrovie dello Stato è quella di un'azienda pubblica dotata di particolari ambiti di autonomia, ma strettamente collegata all'amministrazione dello Stato. La funzione del Ministero, organo di indirizzo, coordinamento e vigilanza e al contempo di gestione, la necessità del rispetto delle norme di contabilità dello Stato, il controllo di legittimità ancorchè successivo della Corte dei conti sui singoli atti, la rigidità funzionale della struttura amministrativa regolata con legge, la natura pubblica del rapporto di impiego, sono gli elementi più rilevanti che attualmente impediscono all'Azienda delle ferrovie dello Stato di possedere quella snellezza operativa e quella economicità gestionale, che rappresentano le condizioni indispesabili per adeguarsi con tempestività alle mutazioni del mercato dei trasporti.

La riforma dell'Azienda delle ferrovie dello Stato deve quindi porsi come obiettivo il superamento dell'attuale situazione, e questo può realizzarsi solo attraverso la modifica istituzionale dell'Azienda, riconoscendo poteri imprenditoriali agli organi responsabili della gestione, modificando le norme di contabilità dello Stato per quanto riguarda le procedure di spesa, proponendo una natura diversa al rapporto di lavoro per renderlo più aderente alla natura industriale del servizio ferroviario: il trasporto ferroviario, infatti, proprio per questa specifica

natura industriale del servizio, non si presta ad essere gestito con i criteri propri dell'attività amministrativa, che non consentono la duttilità operativa necessaria per attività di tipo imprenditoriale che si svolgono in un mercato libero e competitivo.

Questo non significa, naturalmente, disconoscere l'esistenza di un rilevante interesse pubblico nell'esercizio della funzione del trasporto ferroviario; piuttosto si vuole realizzare la forma di gestione idonea a rispondere, in termini di qualità e di livello, alle moderne esigenze di trasporto.

I criteri direttivi sopra evidenziati trovano la loro concreta espressione nei diversi articoli di cui si compone il disegno di legge.

In particolare, l'articolo 1, nell'istituire l'Azienda nazionale delle ferrovie dello Stato, avente propria personalità giuridica di diritto pubblico, distinta da quella dello Stato, conserva il potere di vigilanza al Ministero dei trasporti, almeno sino a quando il Parlamento non riterà necessario, nel quadro di una ristrutturazione complessiva della pubblica amministrazione, unificare la funzione dello Stato in materia di trasporto nell'ambito di un unico Ministero. È questo un riferimento esplicito all'esigenza, già evidenziata nella Conferenza nazionale dei trasporti, da varie componenti politiche e sociali, di mettere ordine nell'esercizio della funzione pubblica in materia di trasporto, non solo per la rilevanza economica e sociale che il settore presenta nell'ambito dello sviluppo economico e del corretto uso del territorio, ma soprattutto per rispondere ad una esigenza di coordinamento dell'azione di Governo divenuta indispensabile rispetto alla modifica istituzionale che si è determinata a seguito dell'attuazione delle Regioni a statuto ordinario.

Gli articoli 1 e 2 fissano rispettivamente compiti e facoltà che sono demandati alla Azienda nazionale delle ferrovie dello Stato.

Rispetto all'esercizio di alcune facoltà è prevista l'autorizzazione del Ministero dei trasporti. Ciò avviene in due ipotesi specifiche: o quando esse siano in relazione di complementarietà rispetto ai compiti istituzionali o quando esse consistano in partecipazioni a società o enti che operino anche all'estero.

L'articolo 4 determina la dotazione patrimoniale dell'Azienda nazionale delle ferrovie dello Stato.

In particolare, mentre rimangono nel patrimonio dello Stato le linee e gli impianti della rete che sono conferiti in gestione esclusiva alla nuova Azienda, per quanto riguarda invece i mezzi ferroviari, gli attrezzi, arredi ed ogni materiale di esercizio e di scorta, essi diventano patrimonio dell'Azienda nazionale delle ferrovie dello Stato.

Rientrano nella determinazione patrimoniale anche le partecipazioni di qualsiasi natura in società od enti operanti anche all'estero nonchè i rapporti giuridici di cui era titolare l'Azienda delle ferrovie dello Stato.

L'articolo 5 individua poi i poteri di indirizzo e di vigilanza politica spettanti al Ministro dei trasporti quale responsabile di fronte al Parlamento dell'attività complessiva dell'Azienda nazionale delle ferrovie dello Stato.

È, infatti, previsto che il Ministro dei trasporti, non più presidente del consiglio di amministrazione, detti le direttive generali di politica aziendale e svolga il potere di vigilanza mediante autorizzazioni ed approvazioni delle delibere del consiglio di amministrazione che concernono i fatti gestionali più importanti.

In alcuni casi è anche previsto il concerto con il Ministro del tesoro.

Gli organi dell'Azienda nazionale delle ferrovie dello Stato sono (art. 6) il presidente del consiglio di amministrazione, il consiglio di amministrazione, il direttore generale ed il collegio dei revisori dei conti.

Il consiglio di amministrazione, organo fondamentale di direzione dell'Azienda, è un organo non rappresentativo ed è composto da un presidente e da undici consiglieri, quattro dei quali debbono essere di estrazione aziendale, al fine di utilizzare nell'ambito del consiglio l'apporto del patrimonio di competenza tecnico-professionale proprio

di chi ha operato per anni nel settore ferroviario.

Per la nomina del presidente e dei consiglieri (art. 9) si segue la procedura prevista dall'articolo 2 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, che regola le nomine degli amministratori degli enti pubblici.

Il mandato è triennale e può essere rinnovato, sia individualmente che collegialmente, una sola volta.

Il presidente ed i consiglieri non possono partecipare alle sedute del consiglio di amministrazione se non siano decorsi almeno quindici giorni dalla pubblicazione del decreto del Presidente della Repubblica sulla *Gazzetta ufficiale*; ciò al fine di non incorrere nell'ipotesi di invalidazione delle deliberazioni per effetto dell'esistenza di una o più incompatibilità previste dall'articolo 7 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, che possono essere fatte cessare dall'interessato entro quindici giorni dalla pubblicazione del decreto di nomina (art. 10).

Le incompatibilità previste nell'articolo 10 e la frequenza delle sedute del consiglio di amministrazione — almeno due al mese — tendono a realizzare l'impegno costante dei consiglieri di amministrazione nella direzione dell'Azienda, tant'è che è prevista la decadenza dell'incarico nel caso in cui si verifichi l'assenza nell'anno per più di cinque sedute (art. 11).

Il direttore generale assiste alle sedute del consiglio senza diritto di voto. Assistono altresì alle sedute del consiglio anche il consigliere della Corte dei conti, nominato ai sensi dell'articolo 12 della legge 21 marzo 1958, n. 259, nonchè il presidente del collegio dei revisori dei conti o un revisore da lui delegato.

L'articolo 12 determina i poteri deliberativi propri del consiglio di amministrazione esercitati nel rispetto delle direttive generali impartite dal Ministro.

In particolare, delibera i programmi annuali e pluriennali di attività e di sviluppo ed i relativi piani di finanziamento, le tariffe tecnico-economiche, i bilanci preventivo e consuntivo, gli impegni di spesa, l'emissione di obbligazioni, l'organizzazione di tutte le unità organiche centrali e periferiche e le attribuzioni dei dirigenti ad esse preposti, la nomina e la cessazione dal servizio del direttore generale e dei vice direttori generali, nonchè il rinnovo del contratto di lavoro del personale.

Nell'esercizio di queste funzioni il consiglio di amministrazione è collegialmente e solidalmente responsabile (art. 13) di ogni deliberazione dalla quale derivino danni patrimoniali o finanziari all'Azienda o che comunque violi la legge.

In presenza poi di gravi irregolarità, tali da compromettere il normale funzionamento tecnico-amministrativo dell'Azienda, il Ministro dei trasporti può proporre lo scioglimento del consiglio di amministrazione e la nomina di un commissario straordinario.

Il consiglio di amministrazione deve però essere ricostituito improrogabilmente entro tre mesi dall'inizio delle funzioni commissariali.

Tale norma ha lo scopo di limitare in modo tassativo la situazione di crisi della direzione dell'Azienda che naturalmente si determinerebbe in presenza di una gestione commissariale.

L'articolo 14 definisce i compiti del direttore generale, organo dell'Azienda nazionale delle ferrovie dello Stato.

Oltre all'attuazione delle delibere del consiglio di amministrazione, il direttore generale ha la direzione del complesso apparato tecnico-amministrativo dell'Azienda.

Vigila e coordina il complesso delle attività aziendali e provvede alla predisposizione dei progetti di bilancio da presentare al consiglio.

Adotta i provvedimenti urgenti ed indifferibili, anche esulanti la propria competenza, per garantire la sicurezza e la continuità dell'esercizio.

La funzione del controllo interno è esercitata da un collegio di revisori dei conti composta da cinque membri effettivi, di cui uno con funzioni di presidente, e due supplenti (art. 15).

Uno dei membri effettivi è designato dal Ministro del tesoro.

La nomina ha durata triennale ed è rinnovabile individualmente e collegialmente per un solo triennio.

Il collegio dei revisori dei conti vigila sulla corretta osservanza delle disposizioni legislative e regolamentari, accerta la regolare tenuta dei libri e delle scritture contabili, effettua periodicamente verifiche contabili, esamina il bilancio preventivo e il rendiconto consuntivo redigendo apposite relazioni, compie anche individualmente ispezioni e controlli negli uffici centrali e periferici.

Ove accerti irregolarità, il collegio dei revisori riferisce tempestivamente al presidente del consiglio di amministrazione, al direttore generale ed al Ministro dei trasporti.

L'articolo 16 concerne il rapporto di lavoro dei dipendenti.

È importante rilevare che restano determinate dalla legge le modalità di costituzione e cessazione del rapporto, la materia disciplinare e il regime della responsabilità.

Il rapporto di lavoro ha però prevalente natura privatistica in quanto, la determinazione delle qualifiche, degli organici, degli stipendi e delle competenze accessorie nonchè la progressione economica e di carriera ed ogni altro istituto sono definiti sulla base di contratti collettivi nazionali, stipulati tra consiglio di amministrazione e rappresentanti delle organizzazioni sindacali ed approvati con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro entro trenta giorni dalla comunicazione dell'accordo raggiunto.

La tutela giurisdizionale, devoluta totalmente al giudice ordinario, è un altro elemento di profonda innovazione nell'ambito di questo settore.

L'articolo 17 prevede poi i tempi e le modalità di approvazione dello statuto dell'Azienda nazionale delle ferrovie dello Stato, che dovrà disciplinare la struttura organizzativa e funzionale sia centrale che periferica dell'Azienda in modo da realizzare una gestione caratterizzata da snellezza e dinamismo.

L'articolo 18 pone i criteri fondamentali per la definizione delle tariffe.

Con l'osservanza delle direttive generali impartite dal Ministro, il consiglio di amministrazione delibera le tariffe tecnico-economiche tenendo conto dei costi di produzione aziendali, delle condizioni di mercato e dell'interesse commerciale dell'Azienda.

Le tariffe così deliberate sono trasmesse al Ministro per l'approvazione che le invia al CIP per la definitiva approvazione e la determinazione di tariffe politico-operative.

La differenza fra la tariffa tecnico-economica, deliberata dal consiglio di amministrazione ed approvata dal Ministro dei trasporti, e la tariffa politico-operativa determinata dal CIP, deve essere reintegrata dall'Azienda a carico del bilancio dello Stato.

Gli articoli 19 e 20 concernono rispettivamente il bilancio preventivo e quello consuntivo.

Il bilancio preventivo deliberato dal consiglio di amministrazione viene approvato con decreto interministeriale Trasporti-Tesoro.

La copertura dei costi di esercizio dovrà realizzarsi mediante i proventi del traffico, i ricavi conseguiti dalle altre attività dell'Azienda, nonchè mediante le compensazioni, i contributi e gli aiuti posti a carico dello Stato derivanti dalla completa applicazione dei regolamenti CEE nn. 1191/69, 1192/69 e 1107/70.

È prevista altresì in entrata una sovvenzione di equilibrio a carico dello Stato ai sensi dell'articolo 13 della decisione CEE n. 75/327 con lo scopo di pervenire all'equilibrio economico fra i costi e i ricavi di gestione.

Il bilancio consuntivo, deliberato dal consiglio di amministrazione è approvato dal Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro ed inviato alla Corte dei conti per il controllo.

L'articolo 21 stabilisce inoltre che il Ministro del tesoro, entro tre mesi dall'entrata

in vigore della legge, sentito il consiglio di amministrazione, determinerà con propri decreti gli schemi dei bilanci preventivo e consuntivo che verranno adottati dall'Azienda, ciò al fine di realizzare la massima trasparenza dei risultati economico-finanziari della gestione.

Il controllo sull'Azienda nazionale delle ferrovie dello Stato esercitato dalla Corte dei conti (art. 22) non concernerà più la legittimità dei singoli atti, ma l'efficienza e la validità della gestione economico-finanziaria svolta nell'intero esercizio.

Le modalità del controllo sono determinate sulla base degli articoli 4, 7, 8 e 12 della legge 21 marzo 1958, n. 259, concernente il controllo della Corte dei conti nei confronti degli enti ai quali lo Stato contribuisce in via ordinaria.

L'articolo 23, infine, pone una norma transitoria di ordine generale nella fase del passaggio dal vecchio al nuovo ordinamento.

## DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

In sostituzione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, è istituita l'Azienda nazionale delle ferrovie dello Stato con personalità giuridica di diritto pubblico e sede in Roma.

Fino a quando non si sarà proceduto ad unificare tutte le competenze in materia di trasporto nell'ambito di un unico Ministero, l'Azienda nazionale delle ferrovie dello Stato è sottoposta alla vigilanza del Ministero dei trasporti.

Art. 2.

L'Azienda nazionale delle ferrovie dello Stato, attenendosi alle direttive politiche impartite dal Ministro dei trasporti, provvede:

all'esercizio delle linee della rete ferroviaria affidate dallo Stato, assicurando con criteri di economicità e di corretta gestione imprenditoriale un servizio pubblico di trasporto passeggeri e merci adeguato per qualità, quantità e prezzo alle esigenze di un equilibrato sviluppo economico e sociale del Paese;

all'esercizio dei servizi marittimi di traghetto e di trasporto di passeggeri e merci nello stretto di Messina e nelle relazioni da e per la Sardegna, già di competenza delle Ferrovie dello Stato;

al potenziamento ed all'ammodernamento di impianti, linee e mezzi, nonchè alla costruzione di nuove linee ferroviarie di cui debba assumere l'esercizio;

alla promozione di attività utili per l'acquisizione e l'incremento del traffico ferroviario;

all'integrazione del trasporto ferroviario con gli altri modi di trasporto mediante l'adozione di tecniche intermodali, nonchè

alla costruzione e all'esercizio di impianti, ed alla dotazione di mezzi specializzati per tali servizi;

all'esercizio di servizi sostitutivi o integrativi di quelli ferroviari.

Art. 3.

L'Azienda nazionale delle ferrovie dello Stato ha facoltà:

di partecipare a società o enti al fine di acquisire e incrementare i trasporti per ferrovia, la ricerca applicata nel campo ferroviario, lo svolgimento di attività coordinate in materia di trasporto;

di partecipare, previa autorizzazione del Ministro, a enti o società aventi per fine l'esercizio di attività complementari, accessorie o comunque connesse con quelle ferroviarie;

di affidare a società o enti, cui partecipa direttamente, l'esercizio di servizi sostitutivi o integrativi, nonchè la gestione di particolari servizi o settori della sua attività che non ritenga conveniente per ragioni organizzative, funzionali ed economiche gestire direttamente;

di partecipare, previa autorizzazione del Ministro, a società o enti che hanno per finalità la fornitura a terzi di materiale rotabile, nonchè la consulenza, l'assistenza tecnica, lo studio, la progettazione, la costruzione e la gestione temporanea delle linee o infrastrutture ferroviarie che non riguardino l'Azienda.

Per la partecipazione a società od enti, che operino anche all'estero, è richiesta in ogni caso la preventiva autorizzazione del Ministro dei trasporti.

Art. 4.

Le linee, gli impianti ed i fabbricati, che, alla data di entrata in vigore della presente legge, sono di proprietà dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, sono conferiti in gestione all'Azienda nazionale delle ferrovie dello Stato.

Costituiscono invece la dotazione patrimoniale dell'Azienda nazionale delle ferrovie dello Stato le partecipazioni finanziarie di qualsiasi natura in società o enti, operanti anche all'estero, nonchè i mezzi di trazione, le vetture, i carri, i macchinari, gli attrezzi e gli arredi ed ogni altro materiale di esercizio e di scorta che, alla data di entrata in vigore della presente legge, risulta in proprietà od in consegna all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

L'Azienda nazionale delle ferrovie dello Stato subentra altresì dalla stessa data in tutti i rapporti giuridici di cui era titolare l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

Il patrimonio dell'Azienda nazionale delle ferrovie dello Stato è, a tutti gli effetti, giuridicamente ed amministrativamente distinto dal patrimonio dello Stato.

Art. 5.

Il Ministro dei trasporti esercita, ai sensi dell'articolo 1, vigilanza sull'Azienda nazionale delle ferrovie dello Stato e ne risponde al Parlamento.

Il Ministro dei trasporti in particolare:

1) detta le direttive generali di politica aziendale, in collegamento alle esigenze di equilibrato sviluppo economico e sociale del Paese, quali risultano definite nell'ambito della programmazione economica;

2) approva i progetti di programmi pluriennali di investimento ed i relativi piani di finanziamento, deliberati dal consiglio di amministrazione, da sottoporre al CIPE per la definitiva approvazione;

3) approva, di concerto con il Ministro del tesoro, il bilancio preventivo ed il rendiconto consuntivo deliberati dal consiglio di amministrazione;

4) stabilisce gli indirizzi generali in materia di politica tariffaria;

5) autorizza, nei limiti stabiliti dal precedente articolo 3, la partecipazione a società od enti;

6) autorizza la contrazione di prestiti e l'emissione di obbligazioni;

7) approva, di concerto con il Ministro del tesoro, il rinnovo del contratto di lavoro deliberato dal consiglio di amministrazione.

Art. 6.

Sono organi dell'Azienda nazionale delle ferrovie dello Stato:

*a*) il presidente del consiglio di amministrazione;

*b*) il consiglio di amministrazione;

*c*) il direttore generale;

*d*) il collegio dei revisori dei conti.

Art. 7.

Il consiglio di amministrazione è il principale organo di direzione dell'Azienda nazionale delle ferrovie dello Stato.

Il consiglio di amministrazione, organo non rappresentativo sia per nomina che per elezione, è composto dal presidente e da undici consiglieri, quattro dei quali devono essere di estrazione aziendale.

Tutti i componenti il consiglio di amministrazione devono essere scelti fra personalità aventi particolare competenza tecnica, commerciale od amministrativa.

Art. 8.

Il presidente ha la rappresentanza legale dell'Azienda nazionale delle ferrovie dello Stato, convoca e presiede il consiglio di amministrazione, previa approvazione del relativo ordine del giorno, e ne dirige i lavori.

Art. 9.

Il presidente ed i consiglieri sono nominati con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, sentita, ai sensi dell'articolo 2 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, la Commissione permanente, competente per materia, delle due Camere.

Ciascun componente il consiglio di amministrazione dura in carica tre anni.

La nomina decorre dal giorno della pubblicazione del decreto del Presidente della Repubblica nella *Gazzetta Ufficiale.*

Il mandato può essere individualmente o collegialmente rinnovato per un solo triennio. Il presidente ed i consiglieri non possono partecipare alla seduta del consiglio di amministrazione prima che siano decorsi almeno quindici giorni dalla pubblicazione del relativo provvedimento di nomina.

Art. 10.

Per i componenti il consiglio di amministrazione dell'Azienda nazionale delle ferrovie dello Stato, compreso il presidente, valgono le incompatibilità stabilite nell'articolo 7 della legge 24 gennaio 1978, n. 14.

L'incompatibilità deve essere fatta cessare entro i quindici giorni successivi alla pubblicazione del decreto di nomina nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica.

Qualora l'incompatibilità continui a sussistere oltre tale termine, il provvedimento di nomina è nullo a tutti gli effetti.

Art. 11.

Il consiglio di amministrazione, convocato dal presidente o, in sua assenza, dal consigliere delegato, si riunisce, in via ordinaria, almeno due volte al mese e, in via straordinaria, ogni qual volta lo richiedano il presidente o almeno un terzo dei consiglieri.

Per la validità della seduta è richiesta la presenza di almeno sette consiglieri compreso il presidente.

Le deliberazioni sono adottate a maggioranza dei presenti.

In caso di parità, prevale il voto del presidente.

Alle sedute del consiglio di amministrazione assiste il direttore generale.

Il presidente ed i consiglieri decadono dalla nomina quando siano risultati assenti per più di cinque sedute in un anno.

Art. 12.

Il consiglio di amministrazione è l'organo preposto alla formazione della volontà della Azienda nazionale delle ferrovie dello Stato.

Nel rispetto delle direttive generali impartite dal Ministro, delibera:

i programmi annuali e pluriennali di attività e di sviluppo ed i relativi piani di finanziamento, nonchè gli atti ordinari e straordinari, non comportanti oneri aggiuntivi a carico del bilancio dello Stato per la realizzazione e la gestione degli stessi;

i progetti di programmi annuali e pluriennali di investimento ed i relativi piani di finanziamento, la cui realizzazione richieda interventi di carattere straordinario da autorizzare con leggi speciali;

le tariffe tecnico-economiche calcolate sulla base dei costi di produzione dei relativi servizi, delle condizioni di mercato e dell'interesse commerciale dell'Azienda;

il bilancio preventivo, almeno tre mesi prima dell'inizio dell'esercizio finanziario; le variazioni in corso di esercizio; il bilancio consuntivo comprendente lo stato patrimoniale ed il conto economico, in data non superiore a quattro mesi dalla chiusura del relativo esercizio;

gli impegni di spesa che non ritenga di delegare ad altri organi od uffici;

l'emissione diretta di obbligazioni ed il ricorso a mutui, anche obbligazionari, nonchè l'apertura di credito a breve termine;

i capitolati generali, che disciplinano le forniture e gli appalti, nonchè i contratti di maggiore rilevanza ed i relativi limiti di valore e di materia;

l'organizzazione delle più grandi unità centrali e periferiche, compresa l'istituzione, la modifica e la soppressione di una o più di esse, nonchè la determinazione delle attribuzioni dei dirigenti ad esse preposti;

l'istituzione o la soppressione dei servizi integrativi o sostitutivi;

la partecipazione a società o enti operanti anche all'estero, nonchè l'affidamento a terzi di servizi o settori di attività ai sensi del precedente articolo 3;

la nomina e la cessazione dal servizio del direttore generale e dei vice direttori generali;

la ratifica, nella seduta immediatamente successiva, dei provvedimenti adottati in via di urgenza dal direttore generale;

il rinnovo del contratto di lavoro del personale, nonchè i programmi e le direttive generali in materia di organici e di politica del personale;

il deferimento di atti di propria competenza ad un consigliere delegato o al direttore generale.

Art. 13.

Il consiglio di amministrazione è collegialmente e solidalmente responsabile di ogni deliberazione dalla quale derivino danni patrimoniali o finanziari all'Azienda o che comunque violi la legge.

Sono esclusi da ogni responsabilità i consiglieri assenti o che abbiano fatto formalmente constatare con dichiarazione posta a verbale il proprio dissenso.

In presenza di gravi irregolarità, tali da compromettere il normale funzionamento tecnico-amministrativo dell'Azienda, il Ministro dei trasporti, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, sentita la Commissione permanente competente per materia delle due Camere, propone al Presidente della Repubblica lo scioglimento del consiglio di amministrazione e la nomina di un commissario straordinario.

Il consiglio di amministrazione deve essere ricostituito improrogabilmente entro tre mesi dall'inizio delle funzioni commissariali.

Art. 14.

Il direttore generale, coadiuvato da due vice direttori generali:

attua le delibere del consiglio di amministrazione ed ha la direzione dell'apparato tecnico-amministrativo dell'Azienda;

vigila sull'andamento delle maggiori unità centrali e periferiche e sovraintende al coordinamento delle diverse attività;

provvede alla predisposizione dei progetti di bilancio da presentare al consiglio di amministrazione, al quale presenta proposta adeguatamente istruita su ogni materia ritenga necessario debba pronunciarsi il consiglio;

adotta direttamente i provvedimenti urgenti ed indifferibili, che esulino dalla propria competenza, per garantire la sicurezza e la continuità dell'esercizio;

nomina i dirigenti delle diverse unità centrali e periferiche;

esercita i poteri delegatigli dal consiglio di amministrazione;

partecipa alle riunioni del consiglio senza diritto di voto.

Art. 15.

Il collegio dei revisori dei conti è composto da cinque membri effettivi, di cui uno con funzioni di presidente, e due supplenti.

Il presidente ed i singoli revisori sono nominati con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, sentita la Commissione permanente competente per materia delle due Camere. Uno dei membri effettivi è designato dal Ministro del tesoro.

Ciascun componente il collegio dura in carica tre anni. Il mandato può essere individualmente o collegialmente rinnovato per un solo triennio.

Il collegio dei revisori esercita le sue funzioni di controllo con continuità ed indipendenza; in particolare:

vigila sulla corretta osservanza delle disposizioni di legge e di regolamento;

accerta la regolare tenuta dei libri e delle scritture contabili ed effettua periodicamente verifiche di cassa;

esamina il bilancio preventivo ed il rendiconto consuntivo, attestando la veridicità di quest'ultimo e redigendo apposite relazioni;

compie, anche individualmente, ispezioni e controlli contabili negli uffici centrali e periferici.

In caso di accertata irregolarità, il collegio dei revisori riferisce immediatamente al presidente del consiglio di amministrazione, al Ministro dei trasporti ed al direttore generale.

Il presidente del collegio dei revisori o un revisore da lui delegato è presente alle riunioni del consiglio di amministrazione.

Per l'esercizio delle sue funzioni il collegio dei revisori si avvale di un apposito ufficio funzionante con personale ferroviario.

Art. 16.

Il rapporto di lavoro, con eccezione degli istituti concernenti la costituzione e la cessazione del rapporto di impiego, la disciplina e la responsabilità, ha prevalente natura privatistica. Esso è definitivo sulla base di contratti collettivi nazionali, stipulati tra i rappresentanti delle organizzazioni sindacali di categoria e del consiglio di amministrazione ed approvati, con decreto del Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro, entro trenta giorni dalla comunicazione del rinnovo contrattuale.

La tutela giurisdizionale si svolge in ogni caso di fronte alla giurisdizione ordinaria.

Si applicano, per quanto compatibili con le disposizioni di cui al comma precedente, le norme contenute nello statuto dei lavoratori.

Art. 17.

Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, il consiglio di amministrazione delibera lo statuto dell'Azienda nazionale delle ferrovie dello Stato che deve essere approvato con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro dei trasporti, previa deliberazione del Consiglio dei ministri.

Lo statuto disciplina la struttura organizzativa e funzionale centrale e periferica dell'Azienda in modo da assicurare la snellezza necessaria per una gestione dinamica.

Art. 18.

Il consiglio di amministrazione, con l'osservanza delle direttive generali impartite dal Ministro, delibera, ai sensi del precedente articolo 12, le tariffe tecnico-economiche.

Esse sono determinate, con riferimento alle condizioni di mercato, all'interesse commerciale dell'Azienda e al livello dei costi di produzione aziendali, e possono contenere minimi e massimi.

Il consiglio di amministrazione trasmette per l'approvazione al Ministro dei trasporti le tariffe tecnico-economiche accompagnate da una relazione illustrativa, riferita al programma di attività, con l'indicazione degli obiettivi di gestione aziendale.

Il Ministro, entro quindici giorni dal ricevimento, le trasmette al CIP per la definitiva approvazione e l'eventuale determinazione di tariffe politico-operative.

La modifica della tariffa tecnico-economica, deliberata dal consiglio di amministrazione in conseguenza del verificarsi di condizioni eccezionali, è soggetta alla stessa procedura.

Ogni modifica in corso d'esercizio della tariffa tecnico-economica deliberata dal consiglio di amministrazione o della tariffa politico-operativa determinata dal CIP consente al consiglio di amministrazione di apportare le conseguenti variazioni di bilancio.

La differenza tra la tariffa tecnico-economica e quella politico-operativa deve essere reintegrata all'Azienda a carico del bilancio dello Stato.

Quando motivi commerciali lo richiedano l'Azienda nazionale delle ferrovie dello Stato può stipulare contratti speciali per l'acquisizione di traffico merci svincolati dalle tariffe in vigore.

Art. 19.

Il bilancio preventivo ha natura economica. Viene deliberato dal consiglio di amministrazione almeno tre mesi prima dell'inizio dell'esercizio finanziario ed approvato dal Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro.

Esso è articolato per grandi settori secondo la natura economica omogenea dell'entrata e della spesa.

La copertura dei costi di esercizio dovrà realizzarsi mediante i proventi del traffico, i ricavi conseguenti dalle altre attività dell'Azienda, tutte le compensazioni, i contributi e gli aiuti posti a carico dello Stato e derivanti dalla completa applicazione dei regolamenti CEE nn. 1191/69, 1192/69 e 1107/70.

Dovrà altresì prevedersi in entrata l'erogazione a carico dello Stato di una sovvenzione di equilibrio, di cui all'articolo 13 della decisione CEE n. 75/327, finalizzata ad assicurare l'equilibrio fra costi e ricavi di gestione. Tale sovvenzione sarà concessa secondo un programma finanziario che ne preveda nell'arco di un quinquennio la graduale riduzione fino al suo azzeramento, consolidando quello dell'ultimo esercizio precedente all'entrata in vigore della presente legge.

Art. 20.

Il bilancio consuntivo, deliberato dal consiglio di amministrazione in data non superiore a quattro mesi dalla chiusura del relativo esercizio, consta dello stato patrimoniale e del conto consuntivo.

Il consuntivo approvato dal Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro del tesoro viene inviato alla Corte dei conti per il controllo e comunicato al Parlamento.

Art. 21.

Entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge il Ministro del tesoro, sentito il consiglio di amministrazione della Azienda, determinerà con propri decreti, nel

rispetto della normativa comunitaria, lo schema dei bilanci preventivo e consuntivo che saranno adottati dall'Azienda nazionale delle ferrovie dello Stato.

Art. 22.

La Corte dei conti esercita il controllo sulla gestione con le modalità previste dagli articoli 4, 7, 8 e 12 della legge 21 marzo 1958, n. 259, e riferisce al Parlamento sulla efficienza economico-finanziaria dell'attività svolta dall'Azienda nazionale delle ferrovie dello Stato nell'esercizio esaminato.