CAMERA DEI DEPUTATI N. 495

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

BOCCHI, BERNARDI ANTONIO, CANNELONGA, CIANCIO, COMINATO, GRADI, GROTTOLA, PERNICE, PROIETTI, RICCARDI, RIDI, RONZANI

Presentata il 20 settembre 1983

Istituzione dell'Azienda nazionale delle ferrovie

ONOREVOLI COLLEGHI. — La riforma della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato si pone con urgenza per assicurare il massimo di efficienza delle ferrovie e per una nuova politica dei trasporti nell'interesse della collettività. Di questa necessità si sono fatti interpreti i lavoratori e per essi le varie componenti del movimento sindacale.

La Conferenza nazionale dei trasporti ha ribadito il ruolo centrale delle ferrovie nel quadro di un riequilibrio del sistema di trasporti nel nostro Paese sia sul piano della efficienza sia sul piano economico, sostenendo per questo la riforma dell'Azienda delle ferrovie dello Stato.

È noto, infatti, che il costo del trasporto in Italia è esorbitante rispetto alle risorse nazionali e tale da non avere confronti con gli altri Paesi del mondo tanto che, ogni anno, esso assorbe quasi un terzo del reddito nazionale lordo pari circa a 49.600 miliardi di lire.

Questa situazione si è determinata come conseguenza dell'abnorme squilibrio che si è prodotto nel corso degli ultimi trent'anni tra trasporti pubblici e privati e per il prevalere di questi ultimi sui primi sia nel trasporto merci che delle persone.

Per contenere i costi del trasporto, per invertire le tendenze che si sono registrate negli ultimi anni, occorre riequilibrare il sistema potenziando e sviluppando al massimo il trasporto pubblico collettivo, utilizzando meglio e più razionalmente l'esistente, e quindi il patrimonio e l'esperienza delle ferrovie.

Le stesse leggi di finanziamento, approvate e in discussione nei due rami del Parlamento, per il rinnovo del materiale rotabile e per gli investimenti negli impianti fissi, sarebbero vanificate se non accompagnate ad una organica riforma delle Ferrovie dello Stato capace di accrescerne la capacità di spesa.

Una riforma dell'Azienda delle ferrovie dello Stato è decisiva per riorganizzare l'attuale sistema dei trasporti e assicurare, contemporaneamente, una più alta produttività e minori costi di gestione.

Questi due obiettivi non sono fra di loro in contraddizione, ma possono essere contemporaneamente perseguiti e realizzati.

Le Ferrovie dello Stato hanno raggiunto infatti uno stato di sclerotizzazione e di burocratizzazione tali da ostacolarne sempre più l'efficienza e la produttività. Basta ricordare che il 75 per cento del traffico si

svolge sul 25 per cento della rete; che per non avere realizzato in tempo utile opere e forniture predisposte secondo specifici capitoli di spesa l'Azienda ha accumulato più di 1.000 miliardi di residui passivi; che i carri merci in dotazione alle Ferrovie dello Stato sono utilizzati mediamente al 50 per cento rispetto a quelli degli altri Paesi europei; che per coprire il disavanzo crescente dell'Azienda il contributo dello Stato raggiungerà nel 1978 la cifra *record* di 2.360 miliardi di lire e già nel 1977, a fronte di una spesa complessiva di 3.181 miliardi di lire, i proventi del traffico sono stati meno di un terzo, pari a 925 miliardi di lire.

Di fronte a questa realtà, di profonda crisi, non c'è che il rimedio di una generale riorganizzazione e ristrutturazione dell'Azienda, attraverso la quale aumentare la produttività e ridurre i costi.

I punti caratterizzanti della riforma non possono non essere:

1) piena autonomia e responsabilità gestionale dell'Azienda, che deve poter agire secondo criteri di imprenditorialità, di efficienza e di economicità;

2) autonomia delle procedure di spesa dalle norme di contabilità dello Stato;

3) decentramento regionale;

4) nuovo rapporto di lavoro, che tenga conto del carattere industriale dell'Azienda.

In questo modo, dalla riforma delle Ferrovie può venire un contributo più generale ad un riassetto dei settori d'intervento diretto dello Stato, nel quadro della spesa pubblica allargata.

Per il ruolo sociale che le ferrovie assolvono, per il compito di riequilibrio che debbono assumere nel settore dei trasporti, è evidente che si tratta di realizzare un giusto rapporto tra la sfera programmatoria e quella operativa gestionale.

In questo senso, è necessario assegnare piena capacità gestionale agli organi decisionali e responsabilizzare le strutture dirigenziali dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato a vario livello, dal consiglio di amministrazione alle direzioni compartimentali.

Al Ministro non possono non spettare compiti di direzione e indirizzo delle attività generali dei trasporti, ma non specifici di direzione delle Ferrovie dello Stato.

Per realizzare una nuova capacità di indirizzo e di controllo, è necessario affiancare all'Esecutivo l'attività del Parlamento, con modi e forme originali che consentano un vero e proprio concorso alle scelte e alle decisioni.

La dimensione della rete, la politica tariffaria, la valutazione della capacità gestionale, devono diventare terreni di verifica dell'andamento aziendale e della sua rispondenza ai fini sociali.

Il controllo deve essere esercitato nel momento di approvazione dei piani programmatici con una visione non contingente ma di lungo respiro strategico, come si addice ad una moderna impresa industriale, così come nella fase di approvazione delle leggi di finanziamento e cioè nel momento di definire l'entità dei reintegri tariffari considerati non sanatoria di *deficit* accumulati, ma occasione politica per esprimere valutazioni di merito.

Un controllo « politico », questo, che evidentemente non elimina il controllo amministrativo sulla gestione, ma che dà il segno delle correzioni che vanno apportate anche a quest'ultimo.

Sono note le pastoie burocratiche, le lentezze, le asfissie cartacee derivanti dalle attuali vetuste procedure; esse appartengono ad una storia del passato e vanno superate, stabilendo un controllo non sui singoli atti amministrativi, ma sul complesso dell'attività gestionale.

Abbiamo parlato di responsabilità del consiglio di amministrazione: su questo terreno occorre una vera e propria svolta, con l'assegnazione di nuovi poteri, per farlo diventare una sede reale di decisione.

Sarebbe sbagliato comunque pensarlo come unico onnipotente centro di decisione, nuovo grande centro di potere.

Al contrario, occorre precisare, con molto rigore, gli ambiti di potere decisionale del consiglio di amministrazione, ed il suo rapporto con quegli indirizzi programmatori che per le loro implicazioni complessive deb-

bono essere dialetticamente concordati con l'Esecutivo, con il Parlamento, con le Regioni.

Sono emerse in modo macroscopico le differenze tra l'impresa ferroviaria e quello che è l'insieme dell'apparato della burocrazia statale: è impensabile il cambiamento, se non si dà un volto propriamente industriale alle ferrovie assegnando ad esse una piena autonomia o un'autonomia che significa assicurare alla « nuova azienda » una capacità di auto organizzazione modellata sui compiti reali che l'impresa deve assolvere, con la separazione del suo bilancio da quello dello Stato e con la piena disponibilità del patrimonio nel quadro del programma di scelte che saranno definite volta per volta dal Parlamento.

Ne conseguono le profonde innovazioni che vanno introdotte sul piano della scrittura del bilancio: la chiarezza fra spese di investimento e infrastrutturali e quelle che sono le spese più propriamente gestionali; una trasparenza di bilancio che espliciti il concorso dello Stato nel ripianamento del *deficit* ferroviario, che consenta valutazioni e interventi di merito sulle singole voci. Si tratta di definire la « tariffa ottimale » corrispondente al « costo economico » della Azienda e la tariffa politica come scelta sociale. La differenza fra le due tariffe dovrà essere integrata con contributo annuo da parte dello Stato. Per la definizione della tariffa ottimale si propone la costituzione di un apposito comitato, che sia al di sopra delle parti, espressione non solo dell'Azienda, ma anche delle Commissioni di merito dei due rami del Parlamento.

Perseguire l'obiettivo di evidenziare gli investimenti infrastrutturali, quelli sul materiale rotabile e sull'andamento della spesa, rende più semplice e palese il giudizio economico-produttivo sul comportamento gestionale, e quindi gli ambiti di diversa responsabilità imprenditoriale e politica.

A queste innovazioni si deve accompagnare un ampio processo di decentramento, di riorganizzazione interna, di assunzione piena di facoltà decisionale dei dirigenti a vario livello, di utilizzazione più razionale delle competenze e della professionalità di tutto il personale.

Le novità del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, relative ai nuovi compiti assegnati alle Regioni in materia di trasporti, impongono un impegno maggiore sul territorio da parte delle Ferrovie dello Stato. Artefici di questo impegno non possono non essere i compartimenti ferroviari dei quali vanno definiti i ruoli e modi diversi di direzione in stretto rapporto con le Regioni.

Ogni innovazione sarebbe tuttavia svuotata di capacità trasformatrice, se non si accompagnasse a una riconsiderazione seria dei problemi del personale.

Le condizioni del personale delle Ferrovie dello Stato impongono l'instaurazione di una nuova giustizia retributiva, il recupero pieno della produttività del lavoro, la valorizzazione della professionalità specifica.

Tutto questo guardando complessivamente ai processi che si muovono nel mondo del lavoro e agli sforzi che si stanno compiendo per trovare strumenti perequativi che eliminino le disparità più vistose di trattamento economico. Questo presuppone, ovviamente, un nuovo modo di contrattazione tra gli organi dell'Azienda e le organizzazioni sindacali più rappresentative a livello nazionale. Gran parte degli aspetti del rapporto di lavoro non debbono essere sottoposti all'approvazione di specifiche leggi.

Non si può trascurare la duplice caratteristica di questi lavoratori, da un lato impegnati in un lavoro produttivo tipico di un'azienda industriale, dall'altro rientranti nella sfera della dipendenza pubblica per il prevalente carattere sociale del servizio da essi esplicato.

In tal senso è evidente che lo Stato erogatore deve essere partecipe della contrattazione e non spettatore passivo.

I problemi del personale così intesi sono tali da far corrispondere alla sburocratizzazione dell'Azienda e al suo decentramento la più ampia partecipazione dei lavoratori.

Solo così sarà possibile determinare un nuovo corso capace di fare delle Ferrovie dello Stato l'asse portante di un nuovo sistema dei trasporti.

PAGINA BIANCA

PROPOSTA DI LEGGE

PAGINA BIANCA

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

È istituita l'Azienda per le ferrovie dello Stato, in sostituzione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato disciplinata con leggi 22 aprile 1905, n. 137, e 7 luglio 1907, numero 429, e successive modificazioni e integrazioni.

L'Azienda ha personalità giuridica, sede legale in Roma ed è sottoposta alla vigilanza del Ministro dei trasporti.

L'Azienda per le ferrovie dello Stato ha il compito di esercitare con criteri di economicità e di corretta gestione imprenditoriale i servizi delle linee della rete ferroviaria e delle linee di navigazione per la Sicilia e la Sardegna già di competenza delle Ferrovie dello Stato, nonchè i servizi sostitutivi e quelli complementari che interessano il trasporto merci.

L'Azienda provvede altresì alla costruzione delle nuove linee ferroviarie di cui debba assumere l'esercizio e al completamento di quelle in corso di realizzazione da parte del Ministero dei lavori pubblici, ed a tutti i lavori di manutenzione e di ammodernamento inerenti alle linee esercitate.

Art. 2.

L'Azienda ha facoltà, previa autorizzazione del Ministro dei trasporti, di assumere partecipazioni in società o enti nazionali o anche stranieri aventi per fini l'acquisto e l'incremento dei trasporti per ferrovia ovvero l'esercizio di attività complementari, accessorie o comunque connesse con i suoi compiti istituzionali, comprese attività di consulenza ed assistenza tecnica.

L'Azienda può altresì, previa autorizzazione del Ministro dei trasporti, conferire a società ed enti, ai quali partecipi direttamente, la gestione di particolari settori della sua attività che non risulti conveniente svolgere direttamente per ragioni organizzative od economiche, con esclusione dell'esercizio di tratti delle reti ferroviarie.

Art. 3.

L'Azienda per le ferrovie dello Stato subentra all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato nei rapporti giuridici dei quali questa è titolare.

Le linee, gli impianti, i fabbricati, i materiali di esercizio e di scorta dati in consegna all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in base alla legge istitutiva e successive modificazioni, sono trasferiti in proprietà dell'Azienda per le ferrovie dello Stato e ne costituiscono la dotazione patrimoniale senza comportare oneri di ammortamento e di interessi per il servizio dei capitali esistenti.

L'Azienda ha l'obbligo di provvedere alla manutenzione e al rinnovamento dei beni costituenti la dotazione suddetta, ed ha facoltà, previa autorizzazione del Ministro dei trasporti, di effettuare le operazioni immobiliari e mobiliari che garantiscano le migliori condizioni di impiego del suo patrimonio, nonchè di disporre dei beni e delle altre utilità che non risultino necessarie all'esercizio della sua attività istituzionale, purchè tali atti dispositivi non determinino diminuzioni del valore complessivo del patrimonio.

Art. 4.

Nel quadro delle indicazioni del piano nazionale dei trasporti, e tenuto conto delle esigenze di integrazione con i piani regionali di trasporto, l'Azienda per le ferrovie dello Stato propone al Ministro dei trasporti piani pluriennali di investimento, articolati secondo ambiti territoriali corrispondenti alle circoscrizioni compartimentali di cui all'articolo 5 della presente legge, con l'indicazione, per ciascuno degli anni di durata dei piani, dell'entità degli investimenti concernenti la costruzione di nuove linee, nuovi impianti e fabbricati, compresi gli investimenti attinenti alla ricerca scientifica e tecnologica e alle provviste di nuovo materiale rotabile e navigante.

I piani di cui al precedente comma sono sottoposti dal Ministro dei trasporti al CIPE che, accertatane la compatibilità con il pia-

no nazionale dei trasporti e con i programmi generali di sviluppo economico, li approva sentita la commissione consultiva interregionale, senza pregiudizio delle procedure previste dall'articolo 81, terzo e quarto comma, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616.

Successivamente il Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del bilancio e della programmazione economica e con quello del tesoro, presenta al Parlamento il relativo disegno di legge.

Gli stanziamenti autorizzati a favore dell'Azienda per le ferrovie dello Stato, per ciascuno degli anni di validità del piano, ai fini dell'attuazione degli interventi di cui al primo comma del presente articolo, sono comprensivi delle spese di studio, progettazione e direzione dei lavori afferenti agli interventi stessi.

Art. 5.

Con le medesime procedure di cui al primo e secondo comma del precedente articolo l'Azienda per le ferrovie dello Stato formula il programma pluriennale di attività, sulla base e nei limiti di rigorosi criteri di redditività aziendale ed efficiente gestione tecnica, commerciale, economica e tariffaria, intesi al raggiungimento del pareggio nel bilancio.

Nel quadro del programma pluriennale di cui al precedente comma, l'Azienda per le ferrovie dello Stato sottopone, per ciascun anno, all'approvazione del Ministro dei trasporti, un programma di attività articolato secondo le circoscrizioni compartimentali di cui all'articolo 19 della presente legge, con l'indicazione degli obiettivi di gestione aziendale e dei mezzi per farvi fronte, ivi compresi, rispettivamente, gli obblighi di servizio pubblico cui l'Azienda deve soddisfare e le tariffe tecnico-economiche determinate ai sensi dell'articolo 14 della presente legge.

Il Ministro dei trasporti inoltra il programma di attività di cui al precedente comma al CIPE ai fini della determinazione e dei limiti minimi e massimi delle tariffe degli obblighi di servizio pubblico, alle condizioni ed entro i limiti prescritti a norma del regolamento CEE n. 1191/69 e CEE n. 1107/70.

Art. 6.

Ogni anno, in sede di approvazione della legge finanziaria, viene determinato, sulla base del programma di attività di cui al precedente articolo, un contributo annuo a favore dell'Azienda per le ferrovie dello Stato, da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero dei trasporti, e pari all'importo risultante dalle seguenti voci:

a) liquidazione degli oneri di gestione derivanti dagli obblighi di servizio pubblico e dalla normalizzazione dei conti in conformità alla normativa comunitaria;

b) compensazione degli obblighi tariffari in misura eguale alla differenza fra l'ammontare degli introiti realizzati in applicazione delle tariffe determinate ai sensi dell'ultimo comma del precedente articolo e l'ammontare dei proventi realizzabili sulla base delle tariffe tecnico-economiche come definite in base all'articolo 14 della presente legge, in rapporto al volume di traffico concretamente attuato;

c) quota annuale prevista dal programma finanziario di riassorbimento del *deficit* aziendale eccedente la misura dei rimborsi consentiti in base alla normativa CEE.

Art. 7.

Il Ministro dei trasporti esercita la vigilanza sull'Azienda per le ferrovie dello Stato e ne risponde al Parlamento, garantisce la conformità della gestione aziendale ai criteri di economicità e di produttività sociale, indica e coordina le linee generali per l'attività e lo sviluppo delle ferrovie dello Stato.

Il Ministro dei trasporti in particolare:

1) comunica al Parlamento, ai fini della concessione del contributo di cui all'articolo 6 della presente legge, il programma annuale dell'attività dell'Azienda;

2) presenta al Parlamento, di concerto con il Ministro del tesoro, il bilancio preventivo e consuntivo dell'Azienda, unitamente ad una relazione annuale sull'attuazione dei

programmi pluriennali di finanziamento approvati ai sensi dell'articolo 5 della presente legge e ad una relazione previsionale e programmatica per l'anno successivo;

3) autorizza la partecipazione dell'Azienda ferroviaria a società ed enti, di cui all'articolo 2 della presente legge;

4) autorizza la contrazione dei prestiti e l'emissione di obbligazioni garantite dallo Stato da parte dell'Azienda, di cui all'articolo 24 della presente legge;

5) può promuovere lo scioglimento del consiglio d'amministrazione dell'Azienda ai sensi dell'articolo 13 della presente legge;

6) esprime parere in ordine alla nomina, ai sensi dell'articolo 18 e dell'articolo 20 della presente legge, del direttore generale e dei direttori compartimentali dell'Azienda.

Art. 8.

Organi dell'Azienda per le ferrovie dello Stato sono:

a) il presidente del consiglio d'amministrazione;

b) il consiglio d'amministrazione;

c) il direttore generale;

d) i direttori compartimentali;

e) il collegio dei revisori dei conti.

Art. 9.

L'Azienda per le ferrovie dello Stato è amministrata da un consiglio d'amministrazione composto:

a) da un presidente nominato con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri sentito il Consiglio dei ministri;

b) da otto membri scelti tra persone particolarmente esperte in materie tecniche e politico-economiche attinenti ai trasporti, secondo criteri di competenza professionale e di rappresentanza degli interessi pubblici coinvolti nell'attività dell'Azienda.

I consiglieri sono nominati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su

proposta del Ministro dei trasporti, sentito il Consiglio dei ministri, e possono in qualsiasi momento essere rimossi dall'incarico con provvedimento motivato adottato seguendo le medesime procedure previste per la nomina.

Il consiglio di amministrazione dell'Azienda dura in carica quattro anni e i suoi membri possono essere riconfermati una volta sola.

Alle sedute del consiglio di amministrazione partecipa il direttore generale della Azienda.

Art. 10.

Il presidente del consiglio di amministrazione dell'Azienda per le ferrovie dello Stato ha la rappresentanza legale dell'Azienda, salvo quanto previsto dall'articolo 20 della presente legge, convoca e presiede il consiglio di amministrazione e ne dirige i lavori.

Art. 11.

Il consiglio di amministrazione, nel rispetto delle direttive impartite dal Ministro dei trasporti nell'esercizio delle sue funzioni di indirizzo:

a) delibera i programmi pluriennali di investimento e i relativi piani di finanziamento di cui all'articolo 4 della presente legge;

b) delibera il programma annuale di attività di cui all'articolo 5 della presente legge;

c) delibera, almeno tre mesi prima dell'inizio di ciascun esercizio, il bilancio preventivo annuale e, sentito il comitato amministrativo di cui all'articolo 18 della presente legge, la ripartizione dei fondi fra le circoscrizioni compartimentali previste dall'articolo 19 della presente legge;

d) delibera, entro quattro mesi dalla chiusura dell'esercizio, il bilancio consuntivo, comprendente lo stato patrimoniale, il conto economico nonchè i rendiconti con-

suntivi delle spese e delle entrate dei compartimenti;

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

f) delibera la nomina e la cessazione dal servizio del direttore generale e dei direttori di compartimento e dei servizi;

g) approva le tariffe tecnico-economiche definite ai sensi dell'articolo 6 della presente legge;

h) delibera, entro i limiti minimi e massimi fissati dal CIPE, in relazione alle condizioni del mercato, l'aggiornamento delle tariffe ferroviarie;

i) delibera la strutturazione e regolamentazione tecnica ed amministrativa dei vari servizi e dell'organizzazione periferica territoriale dell'Azienda. Delibera in particolare l'istituzione e la soppressione dei servizi e dei compartimenti, sentito il direttore generale;

l) delibera gli impegni di spesa che non siano di competenza dei direttori di compartimento ed autorizza l'assunzione da parte di questi ultimi degli impegni di spesa eccedenti le somme assegnate ai singoli compartimenti;

m) autorizza i direttori di compartimento ad avvalersi delle deroghe alle norme di contabilità dello Stato previste dalle leggi vigenti in materia di procedure per l'esecuzione di opere e di forniture di beni e servizi;

n) delibera i capitolati di appalto;

o) approva i tipi di materiale ferroviario;

p) esercita tutti gli altri poteri conferitigli dalla presente o da altre leggi e regolamenti;

q) definisce l'ordinamento e l'organizzazione del personale.

Le deliberazioni dell'Azienda sono comunicate al Ministro dei trasporti. Le delibere di cui alle lettere *b*), *c*), *d*), *e*), *f*), *g*) ed *i*) divengono esecutive entro trenta giorni dalla loro comunicazione qualora entro questo

termine il Ministro dei trasporti non vi si opponga.

Il termine di cui al precedente comma è sospeso nel caso in cui, nello stesso periodo, pervengano all'Azienda richieste di chiarimenti e di elementi integrativi di giudizio.

Art. 12.

Il consiglio di amministrazione è convocato in via ordinaria almeno una volta al mese e in via straordinaria per determinazione del presidente o su richiesta di almeno un terzo dei consiglieri.

Il consiglio delibera a maggioranza assoluta dei suoi componenti e per la validità delle sedute è necessaria la presenza di almeno due terzi dei componenti, compreso il presidente o chi ne fa le veci.

Art. 13.

Con decreto motivato del Presidente del Consiglio dei ministri, previa delibera del Consiglio dei ministri, il consiglio di amministrazione dell'Azienda per le ferrovie dello Stato viene disciolto qualora si riscontri un incremento del disavanzo del bilancio superiore al 10 per cento del disavanzo del bilancio dell'anno precedente, ed in caso di irregolarità tali da compromettere il normale funzionamento tecnico-amministrativo dell'Azienda.

In tal caso le funzioni del consiglio di amministrazione sono esercitate da un commissario straordinario nominato con lo stesso decreto di cui al precedente comma, ferme restando le funzioni del collegio dei revisori dei conti in carica.

Entro tre mesi dalla data del decreto di cui al primo comma del presente articolo, gli organi sciolti debbono essere ricostituiti.

Art. 14.

Ai fini della determinazione del prezzo tecnico-economico del servizio ferroviario, è costituito presso il consiglio di amministrazione dell'Azienda un comitato tecnico no-

minato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, sentito il Consiglio dei ministri, composto da sei esperti in materia di economia finaziaria, economia dei trasporti e tecnica aziendale, e designati:

a) due dal Ministro dei trasporti;

b) due dal Ministro del tesoro;

c) due dal consiglio di amministrazione dell'Azienda.

Per le designazioni da parte dei Ministri dei trasporti e del tesoro si applicano le norme previste dalla legge 24 gennaio 1978, n. 14.

Il livello tariffario ottimale, di cui al primo comma del presente articolo, viene calcolato con riferimento al vantaggio economico conseguibile dall'Azienda in presenza di una combinazione ottimale dei fattori di produzione in rapporto al dato di mercato costituito dalla domanda di trasporto su rotaia.

Art. 15.

Il collegio dei revisori dei conti, nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, sentito il Consiglio dei ministri, è composto da tre membri effettivi e tre supplenti, e dura in carica quattro anni. Un membro effettivo ed uno supplente sono nominati dal Ministro del tesoro. Gli altri membri sono rispettivamente nominati dal Ministro dei trasporti e dal Ministro del bilancio.

Il collegio dei revisori dei conti esercita la sua funzione a carattere continuativo presso l'Azienda; in particolare:

a) vigila sull'osservanza della legge da parte del consiglio d'amministrazione;

b) accerta la regolare tenuta dei libri e delle strutture contabili;

c) fa il riscontro consuntivo delle spese dell'Azienda, esamina e approva il conto consuntivo annuale con apposita relazione che viene comunicata al Ministro dei trasporti;

d) richiede tutti i documenti dai quali traggono origine le spese.

Presso ciascuna delle circoscrizioni compartimentali di cui all'articolo 19 della presente legge vengono costituite, con le medesime procedure di cui al primo comma, sezioni del collegio dei revisori dei conti con il compito di coadiuvarlo nell'esercizio delle sue funzioni. Ciascuna sezione, costituita da due membri, di cui uno in rappresentanza del Ministro del tesoro e uno in rappresentanza del Ministro dei trasporti, ha, fra gli altri, i seguenti compiti:

1) vigila sull'osservanza delle leggi da parte dei direttori di compartimento;

2) esamina ed approva la relazione al rendiconto delle spese e delle entrate del compartimento;

3) esamina ed approva la relazione annuale concernente le entrate e le spese del compartimento.

Art. 16.

Le indennità di carica dei membri del consiglio di amministrazione e del collegio dei revisori dei conti sono fissate con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei trasporti, previa delibera del Consiglio dei ministri.

Art. 17.

Relativamente alle nomine e alle incompatibilità alla carica di membro del consiglio di amministrazione e di membro del collegio dei revisori dei conti si applicano le norme della legge 24 gennaio 1978, n. 14.

Art. 18.

Il direttore generale è nominato dal consiglio di amministrazione fra persone in possesso di adeguati requisiti tecnico-professionali, anche se funzionari dell'Azienda, sentito il parere del Ministro dei trasporti. La nomina è valida per quattro anni ed è rinnovabile una sola volta.

Il direttore generale partecipa alle riunioni del consiglio di amministrazione.

Il direttore generale attua le direttive del consiglio di amministrazione ed è organo esecutivo nella gestione dell'Azienda.

Il direttore generale in particolare:

1) sovraintende al personale e all'organizzazione ed alle attribuzioni dei singoli servizi e uffici dell'Azienda, curandone l'unità operativa e di indirizzo;

2) formula proposte al consiglio di amministrazione:

a) per i programmi di ammodernamento dell'Azienda e per migliorare la funzionalità del servizio;

b) per la più efficiente utilizzazione del personale;

c) in materia di politica tariffaria;

3) predispone e presenta al consiglio di amministrazione i bilanci preventivo e consuntivo dell'Azienda;

4) esercita i poteri eventualmente delegatigli dal consiglio di amministrazione;

5) presiede il comitato tecnico-amministrativo composto dai direttori di compartimento, quale organo di coordinamento dell'attività dei compartimenti di cui al successivo articolo.

Art. 19.

Le linee esercitate dall'Azienda per le ferrovie dello Stato ed i relativi impianti sono ripartiti in circoscrizioni compartimentali, alle quali sono preposti i direttori di compartimento.

I direttori presiedono il comitato compartimentale, composto dai responsabili delle unità costituenti la direzione compartimentale.

I comitati compartimentali curano che il servizio delle ferrovie dello Stato svolto nel loro ambito di competenza territoriale risponda ai bisogni delle popolazioni locali. A tale scopo stabiliscono forme adeguate di collegamento con gli enti locali e territoriali compresi nel proprio ambito.

Tenuto conto delle esigenze emerse dai collegamenti avuti con gli enti locali e territoriali, i comitati compartimentali propongono al consiglio di amministrazione gli investimenti da effettuarsi nel loro ambito di competenza e stabiliscono le priorità degli interventi da realizzare nell'ambito dei piani annuali e pluirennali di investimento approvati

a norma dell'articolo 5 della presente legge, sulla base delle direttive impartite dal consiglio di amministrazione.

I comitati compartimentali sono competenti per la ripartizione dei fondi loro assegnati; provvedono inoltre all'organizzazione dei servizi e conseguentemente del lavoro del personale dipendente.

Art. 20.

I direttori compartimentali sono nominati dal consiglio di amministrazione, sentito il parere del Ministro dei trasporti, tra persone in possesso di adeguati requisiti tecnico-professionali, anche dipendenti dall'Azienda.

Compiti del direttore compartimentale sono in particolare:

a) attuare l'esecuzione delle deliberazioni del consiglio di amministrazione relative alla circoscrizione compartimentale di competenza;

b) vigilare sull'andamento del servizio nell'ambito del compartimento;

c) dirigere e curare l'unità di indirizzo ed operatività degli organi dipendenti;

d) predisporre una relazione annuale al consiglio di amministrazione sull'andamento del servizio nel compartimento;

e) formulare proposte che il consiglio di amministrazione è tenuto ad esaminare;

f) adottare, nell'ambito della propria competenza territoriale, tutti i provvedimenti necessari alla esecuzione della parte del programma annuale di attività e del piano di attuazione dei programmi pluriennali di finanziamento che si riferiscono al proprio compartimento;

g) adottare, in caso d'urgenza, tutti i provvedimenti richiesti dalla continuità e sicurezza dell'esercizio, nell'interesse del traffico e a tutela della pubblica incolumità. Detti provvedimenti debbono essere immediatamente trasmessi al consiglio di amministrazione per la ratifica;

Il direttore compartimentale rappresenta l'Azienda per le ferrovie dello Stato, nell'ambito di sua competenza, nelle controversie di fronte alla magistratura ordinaria ed amministrativa in cui sia parte l'Azienda.

Art. 21.

In base ai poteri conferiti al consiglio di amministrazione, di cui all'articolo 11 della presente legge, e al carattere industriale dell'Azienda per le ferrovie dello Stato, il rapporto di lavoro è definito sulla base di accordi contrattuali, fatte salve le riserve di legge, da stipularsi tra una delegazione composta dai rappresentanti del consiglio di amministrazione dell'Azienda, dei Ministeri dei trasporti e del tesoro e delle organizzazioni sindacali più rappresentative a livello nazionale.

Il contratto di lavoro ha validità triennale, da rinnovarsi in tempo utile prima della sua scadenza.

Art. 22.

Entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge, il Ministro del tesoro, sentito il consiglio di amministrazione dell'Azienda per le ferrovie dello Stato, determina con proprio decreto, nel rispetto delle normative comunitarie, lo schema tipo dei prospetti contenenti i dati previsionali e i risultati di gestione dell'Azienda stessa secondo i seguenti criteri:

1) le previsioni di bilancio annuale sono formulate in termini di competenza ed in termini di cassa;

2) per ciascun capitolo di entrata e di spesa il bilancio indica:

a) l'ammontare presunto dei residui attivi e passivi alla chiusura dell'esercizio precedente a quello cui il bilancio si riferisce;

b) l'ammontare delle entrate che si prevede di accertare o delle spese di cui si autorizza l'impegno;

c) l'ammontare delle entrate che si prevede di riscuotere o delle spese di cui si autorizza il pagamento nel medesimo esercizio.

Le entrate sono ripartite nei seguenti titoli:

titolo I: entrate derivanti da contributi statali a compensazione degli obblighi

di servizio pubblico di cui all'articolo 2 del regolamento CEE n. 1191/69;

titolo II: entrate derivanti da contributi statali a compensazione della normalizzazione dei conti di cui all'articolo 4, paragrafi 1 e 4, del regolamento CEE numero 1192/69;

titolo III: entrate derivanti da contributi statali integrativi a compensazione degli obblighi tariffari definiti a norma dell'articolo 5 della presente legge;

titolo IV: entrate derivanti da rendite patrimoniali o da alienazione di beni patrimoniali;

titolo V: entrate derivanti dalla partecipazione al capitale di società od enti;

titolo VI: entrate derivanti da assegnazioni dello Stato in rapporto all'esecuzione di piani di investimento.

Nell'ambito di ciascun titolo le entrate si ripartiscono in categorie secondo la loro natura e secondo il loro oggetto in capitoli che costituiscono l'unità fondamentale per la classificazione delle entrate e delle spese.

Non possono essere comunque incluse nel medesimo capitolo:

a) spese correnti, spese di investimento e spese che attengono al rimborso di prestiti obbligazionari;

b) spese relative al programma di gestione annuale dell'Azienda e spese relative all'attuazione annuale dei piani pluriennali di investimento.

La denominazione di ciascun capitolo deve indicare chiaramente e analiticamente il settore, gli oggetti e le finalità della spesa.

In allegato al bilancio le spese sono riclassificate in titoli secondo che si tratti di spese correnti, di investimento o attinenti al rimborso di prestiti obbligazionari, in sezioni secondo l'analisi funzionale, in categorie secondo l'analisi economica.

I risultati di gestione sono dimostrati nel rendiconto generale annuale dell'Azienda.

Il rendiconto comprende il conto finanziario relativo alla gestione del bilancio e il conto generale del patrimonio.

Il conto finanziario, in relazione alla compilazione del bilancio preventivo, comprende:

a) le entrate di competenza dell'anno accertate, riscosse o rimaste da riscuotere;

b) le spese di competenza impegnate, pagate o rimaste da pagare;

c) la gestione dei residui attivi e passivi degli esercizi anteriori;

d) il conto totale dei residui attivi e passivi che si tramandano all'esercizio successivo.

Al rendiconto è allegata una illustrazione dei dati consuntivi, dalla quale risulti il significato amministrativo ed economico delle risultanze contabilizzate, di cui vengono posti in particolare evidenza i costi sostenuti e i risultati conseguiti per ciascun servizio, piano o progetto dell'Azienda in relazione agli obiettivi del programma annuale di attività di cui all'articolo 5 e dei piani pluriennali di investimneto di cui all'articolo 4 della presente legge.

Il conto generale del patrimonio deve indicare in termini di valori aggiornati alla data di chiusura dell'esercizio cui il conto si riferisce:

a) le attività e le passività finanziarie;

b) i beni mobili ed immobili;

c) ogni altra attività e passività, nonchè le poste rettificative;

d) la dimostrazione dei vari punti di concordanza tra la contabilità del bilancio e quella patrimoniale.

Al conto del patrimonio è allegato un elenco descrittivo dei beni appartenenti al patrimonio immobiliare dell'Azienda alla data di chiusura dell'esercizio cui il conto si riferisce con l'indicazione delle rispettive destinazioni e dell'eventuale reddito da essi prodotto.

L'amministrazione dell'Azienda è regolata ad anno finanziario.

Il bilancio annuale, chiuso al termine dell'anno finanziario entro il 30 aprile successivo, è presentato, non più tardi del 31 maggio, al Ministro dei trasporti insieme con le relazioni del consiglio di amministrazione dell'Azienda e del collegio dei revisori dei conti.

Art. 23.

Il Governo della Repubblica è delegato ad emanare entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, con uno o più decreti aventi valore di legge ordinaria, le norme necessarie ad integrare e coordinare in un testo unico le disposizioni concernenti l'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato con quelle della presente legge, sulla base dei seguenti criteri:

1) le norme contabili saranno modificate in deroga alla legge e al regolamento per l'amministrazione e la contabilità generale dello Stato secondo princìpi di snellezza e decentramento nel rispetto dell'articolazione triennale per compartimento dell'Azienda al fine di assicurare la maggiore efficienza e regolarità di gestione;

2) le norme concernenti l'imposizione tributaria dovranno tenere conto delle agevolazioni previste per gli altri enti pubblici e tendere all'esemplificazione dei procedimenti di accertamento e riscossione dei tributi a carico dell'ente, al fine della riduzione dei costi di funzionamento.

Art. 24.

L'Azienda è autorizzata ad emettere obbligazioni e contrazioni di prestiti entro i limiti e secondo le modalità approvate di volta in volta dal Comitato interministeriale per il credito e il risparmio.

Alle obbligazioni emesse dall'Azienda o per conto della medesima può essere accordata la garanzia dello Stato per il pagamento del capitale e degli interessi con decreto del Ministro del tesoro.

Le obbligazioni, nonchè tutti gli atti inerenti e conseguenti, sono esenti da ogni imposta e tassa, compresa l'imposta annua di abbonamento di cui all'articolo 1 della legge 27 luglio 1962, n. 1228.

Le obbligazioni suddette sono parificate ad ogni effetto alle cartelle di credito comunale e provinciale emesse dalla Cassa depositi e prestiti.

Le obbligazioni medesime sono ammesse di diritto alla quotazione ufficiale delle borse valori, sono comprese tra i titoli sui quali l'Istituto di emissione è autorizzato a fare anticipazioni e possono essere accettate per la costituzione di depositi cauzionali presso le pubbliche amministrazioni.

Gli enti di qualsiasi natura, esercenti il credito, l'assicurazione e la previdenza, nonchè gli enti morali sono autorizzati, anche in deroga a disposizioni di legge, di regolamento, o di statuto, ad investire le loro disponibilità nelle obbligazioni medesime.

Art. 25.

Entro sei mesi dal decreto di nomina, il consiglio di amministrazione dell'Azienda per le ferrovie dello Stato delibera lo statuto dell'Azienda. Lo statuto è approvato con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge.

Art. 26.

Con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con i Ministri dei trasporti e del tesoro, sarà provveduto alla soppressione dell'ufficio nuove costruzioni ferroviarie del Ministero dei lavori pubblici e al conseguente trasferimento all'Azienda per le ferrovie dello Stato del personale in servizio alla data dell'entrata in vigore della presente legge.

Art. 27.

La Corte dei conti esercita il controllo sulla gestione dell'Azienda per le ferrovie dello Stato con le modalità previste dagli articoli 4, 5, 7, 9 e 12 della legge 21 marzo 1958, n. 259, riferendo al Parlamento sull'attività svolta dall'Azienda nell'esercizio esaminato.