CAMERA DEI DEPUTATI N. 728

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

LA PENNA, BERNARDI GUIDO, LUCCHESI, ANGELINI PIERO, ARTESE, BECCHETTI, GIOIA, GRIPPO, LIGATO, PICANO, PUJIA, PUMILIA, QUIETI, RUSSO FERDINANDO, SANTUZ, STEGAGNINI

Presentata il 26 ottobre 1983

Istituzione ed ordinamento dell'Azienda nazionale delle ferrovie

ONOREVOLI COLLEGHI ! — L'eredità forse più importante che la X Commissione della Camera ha ricevuto dalla passata legislatura è quella relativa alla definizione delle iniziative sulla riforma dell'Azienda ferroviaria.

L'interruzione della legislatura non ha interrotto il dibattito che forze politiche, sindacati e operatori del settore sostengono su questo argomento ed è opinione ormai dominante che la riforma dell'Azienda ferroviaria abbia intrapreso la strada del non ritorno e che anzi essa stessa possa costituire il momento di promozione per una nuova e più moderna considerazione delle aziende che erogano pubblici servizi, a fronte dell'esercizio di quella funzione pubblica che rientra fra i compiti primari delle amministrazioni dello Stato e nel contempo per significativi interventi nel settore dei trasporti.

Questa nuova proposta di legge, pertanto, non può che prendere le mosse dal testo approvato dal Comitato ristretto della Commissione trasporti della Camera nella precedente legislatura (su cui larga è stata la convergenza delle forze politiche rappresentate), arricchito dalle considerazioni espresse in primo luogo dalla I Commissione affari costituzionali della Camera, ma anche da quei settori che vantano lunga esperienza professionale in materia e che comunque sanno meglio recepire le esigenze e gli orientamenti di un'utenza assai numerosa, insieme alle necessità di rinnovamento della più grande azienda pubblica italiana.

Alla luce di queste considerazioni si ritiene utile illustrare soltanto gli elementi di novità introdotti in questo testo rispetto ai testi precedenti; innovazioni derivanti principalmente dalla necessità,

unanimamente espressa, di configurare un'autonomia di gestione e amministrativo-contabile dell'azienda maggiormente idonea a realizzare quell'efficienza e funzionalità che sono gli obiettivi basilari del progetto di riforma.

In quest'ottica trovano nuova e più adeguata definizione le funzione del Ministro dei trasporti e si è ritenuto congruo sottoporre ai colleghi l'opportunità di ricondurre l'organizzazione dei rapporti di lavoro nell'ambito della autonomia aziendale.

Passando pertanto al dettaglio dell'articolato, in primo luogo si sottolinea che al fine di condurre la futura Azienda nell'ambito del diritto comune, si è previsto che venga emanato con delibera del consiglio di amministrazione il regolamento amministrativo-contabile (articolo 15) e l'ordinamento del personale (articolo 22): si è così evitata anche la rigidità derivante dalla forma regolamentare precedentemente prevista per tali testi.

Per quanto riguarda i controlli parlamentari sull'efficienza aziendale, tenuto conto che la normativa comunitaria (Decisione del Consiglio CEE del 20 maggio 1975, articoli 2 e 3) prevede espressamente che l'Azienda ferroviaria deve essere gestita secondo i principi economici e che i programmi di attività sono proposti dall'Azienda secondo una procedura fissata dallo Stato e fondata su una concertazione tra gli organi dello Stato e l'Azienda, si sono proposti nuovi testi degli articoli 3 e 6; in essi è previsto, anche a tal fine, che il consiglio di amministrazione deve liberare i programmi di attività ed i relativi rendiconti da sottoporre al Ministro e al Parlamento per rendere effettiva l'attività destinata, ai sensi della normativa comunitaria, a seguire l'attuazione di programmi aziendali e l'economicità della gestione.

L'attività di controllo del Ministro e del Parlamento, infatti, sarà realizzabile solo se questi avranno la possibilità di approvare i programmi di attività prima e di riscontrarne la realizzazione poi attraverso l'approvazione dei rendiconti. Tutto ciò nella convinzione che compito primario del Parlamento sia il controllo dell'utilizzo delle pubbliche risorse e che la funzione del Ministro, espressione dell'interesse generale del paese sulle attività di cui lo Stato si pone a garanzia, sia innanzitutto quella di dare gli indirizzi generali e di coordinare le attività dei vari subsistemi e, solo in via subordinata, quella di controllare lo svolgimento dell'attività degli enti del settore.

Si è ritenuto inoltre, al punto *b*) del quarto comma dell'articolo 14, di operare un semplice riferimento al Regolamento CEE n. 1107/70, così come fatto del resto al punto *a*) per gli altri Regolamenti. Si è adottata cioè, la limitazione delle due fattispecie di intervento (ricerca e infrastrutture) sia perché il Regolamento 1107 prevede *altre* fattispecie importanti (ad esempio obblighi tariffari diversi da quelli non considerati Regolamento 1191), sia perché il Regolamento stesso può essere modificato e integrato, cosa che attualmente è in corso. Una stesura del testo conforme ai precedenti sarebbe infatti limitativa, per cui è consigliabile un rinvio al Regolamento 1107 nella sua interezza.

Sempre riguardo all'articolo 14, viene adottata una integrazione in relazione a quanto prescrive la nota Decisione CEE n. 75/327 del 20 maggio 1975: ai sensi dell'articolo 4 è infatti necessario che – all'inizio di una nuova concezione dei rapporti fra Stato e Azienda – lo Stato determini il quadro completo degli obblighi di servizio pubblico « imposti » alle ferrovie dello Stato, per i quali queste hanno titolo alla compensazione degli oneri.

Ciò risulta necessario anche perché per molti degli obblighi in atto non è individuabile il momento della « imposizione » come decisione dello Stato nei confronti dell'Azienda, proprio in relazione alla particolare realtà italiana che vede finora il Ministro dei trasporti anche presidente del consiglio di amministrazione e, quindi, a capo dell'Azienda.

È opportuno perciò che un atto formale sancisca il complesso degli obblighi imposti dall'Azienda in un determinato

momento storico: al predetto atto potrà essere fatto riferimento eventualmente sia in caso di estensione dell'insieme di obblighi sia in caso di limitazione degli stessi.

Si è ritenuto poi necessario che la stessa decisione venga adottata per la normalizzazione dei conti, nel cui ambito alcune categorie di oneri sono facoltativamente ammesse – secondo la normativa CEE – a compensazione da parte dello Stato: perché una volta per tutte sia determinata la volontà dello Stato di accordare la « normalizzazione », è indispensabile l'emanazione di un atto *ad hoc*.

Con queste norme – che prevedono ovviamente la possibilità per lo Stato di imporre obblighi o di deciderne la soppressione per eliminare aggravi per l'erario – viene semplificata la regolamentazione in vigore (i decreti del Presidente della Repubblica 31 dicembre 1969, nn. 1223 e 1276 vengono abrogati) perché, dopo la decisione dell'autorità di vigilanza, l'Azienda non dovrà che calcolare gli importi delle compensazioni per inserirli in bilancio.

Naturalmente, l'autorità di vigilanza dovrà normalmente esercitare i suoi poteri attraverso un continuo controllo economico e tecnico delle prestazioni di servizio imposti, se le condizioni e circostanze che furono determinanti per l'imposizione dovessero subire profonde modifiche o risultare eccessivamente onerose, e ciò non solo per evitare che all'Azienda venga tolta ogni iniziativa in materia, ma anche per tener conto di quanto già attualmente previsto dalla regolamentazione CEE (la stessa possibilità è prevista per la normalizzazione dei conti).

Si è riproposta anche una nuova stesura dell'articolo 30 che tiene conto della necessità di assicurare la continuità funzionale e il coordinamento fra le direzioni generali e di realizzare una gestione programmata della complessa funzione del trasporto. Tali finalità vengono raggiunte mediante la istituzione di un apposito « Segretariato generale » destinato anche a garantire la continuità dell'attività ministeriale, in modo da evitare le lunghe e dannose pause causate dall'avvicendamento dell'autorità politica al vertice del Ministero.

Tale Segretariato, avendo natura squisitamente tecnica, si differenzia nettamente dal Gabinetto del Ministro destinato eminentemente alla diretta collaborazione con il Ministro stesso per l'assolvimento degli aspetti soprattutto politici delle attività ministeriali.

Con le modifiche adottate si crea così un quadro della struttura ministeriale che vede il Ministro dotato di poteri ed uffici idonei all'esercizio della vigilanza e del controllo sulle aziende destinate alla produzione dei servizi.

Concludendo, si ritiene che alla riforma della Azienda ferroviaria debba corrispondere un adeguamento delle strutture ministeriali per un efficace esercizio della funzione pubblica nel settore.

PROPOSTA DI LEGGE

—

TITOLO I

ORDINAMENTO

CAPO I

NATURA E COMPITI

ART. 1.

(Natura giuridica).

L'Azienda nazionale delle ferrovie ha personalità giuridica e autonomia amministrativa, patrimoniale, contabile e finanziaria nei limiti stabiliti dalla presente legge. L'Azienda è posta sotto la vigilanza del Ministro dei trasporti.

L'Azienda ha sede in Roma presso il Ministero dei trasporti.

ART. 2.

(Compiti dell'Azienda).

L'Azienda nazionale delle ferrovie persegue le seguenti finalità:

1) provvede, in via esclusiva, con criteri di economicità e socialità e nel rispetto dei princìpi comunitari:

a) all'esercizio delle linee della rete ferroviaria già gestite dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, nonché all'esercizio delle linee che venissero ad essa affidate con legge dello Stato;

b) all'esercizio del servizio di traghetto dei carri e delle carrozze ferroviarie per il trasporto delle merci e dei passeggeri tra i terminali dello stretto di Messina e della relazione Civitavecchia-Golfo Aranci o fra i nuovi terminali ferroviari che venissero adottati;

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

2) provvede inoltre:

a) alla ricerca scientifica e tecnologica nelle materie di cui al precedente n. 1;

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

c) all'integrazione del sistema ferroviario con gli altri sistemi di trasporto mediante l'adozione delle tecniche intermodali e la dotazione di mezzi specializzati per tali tecniche;

d) all'esercizio dei servizi sostitutivi o integrativi, sia ferroviario che di traghetto, nonché degli altri servizi già svolti dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato in base a disposizioni di legge;

3) può inoltre:

a) partecipare, anche in posizione minoritaria, a società o enti, operanti anche all'estero, aventi per fini l'acquisizione e l'incremento dei trasporti per ferrovia, la ricerca applicata nel campo ferroviario, l'esercizio di attività complementari, accessorie o, comunque, connesse con quelle ferroviarie, lo svolgimento di attività coordinate in materia di trasporti;

b) affidare a società o enti cui partecipa ai sensi della precedente lettera *a*), ovvero ad altre imprese, anche a carattere cooperativo, con i criteri di economicità di cui al precedente n. 1), l'esercizio dei servizi sostitutivi o integrativi, di cui alla lettera *d*) del precedente n. 2), nonché la gestione di particolari settori della sua attività, che non ritenga conveniente per ragioni organizzative, funzionali ed economiche gestire diversamente;

c) partecipare, anche in posizione minoritaria, a società o enti con sede in

Italia, operanti anche all'estero, aventi per finalità la fornitura a terzi di materiale connesso all'attività di trasporto ferroviario, la consulenza e l'assistenza tecnica, lo studio, la progettazione, la costruzione e la gestione temporanea nella fase di avviamento delle linee o infrastrutture ferroviarie in territorio estero, previo decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro.

CAPO II

VIGILANZA

ART. 3.

(Poteri del Ministro).

Spetta al Ministro dei trasporti:

1) impartire direttive al presidente e al consiglio di amministrazione per l'attuazione degli indirizzi generali di politica dei trasporti delineati dal Governo, nonché di quelli determinati in sede CIPE e dettare direttive generali di politica aziendale;

2) vigilare che la politica aziendale corrisponda ai fini pubblici istituzionali e si svolga con criteri di efficienza e di economicità nell'ambito delle direttive generali impartite ed in conformità dei programmi approvati;

3) autorizzare l'Azienda alle assunzioni di partecipazione a società od enti di cui al n. 3, lettere *a*) e *c*) del precedente articolo 2;

4) proporre la nomina dei componenti del consiglio di amministrazione;

5) proporre la nomina del presidente;

6) promuovere la procedura di scioglimento del consiglio di amministrazione;

7) stabilire gli indirizzi generali in materia di politica tariffaria;

8) invitare, entro venti giorni dal ricevimento della delibera, con richiesta motivata, il consiglio di amministrazione a riesaminare le deliberazioni concernenti le materie di cui ai nn. 1) e 2) del presente articolo;

9) approvare e trasmettere al Parlamento:

a) i programmi di attività annuali e poliennali, nonché di concerto con il Ministro dei tesoro, i programmi straordinari di attività ed i piani di investimento e finanziamento annuali e poliennali deliberati dal consiglio di amministrazione, da sottoporre al CIPE per la definitiva approvazione;

b) il rendiconto annuale dei programmi di attività e di sviluppo nonché di quelli straordinari di cui al n. 9, lettera *a*);

10) esercitare, inoltre, tutti gli altri poteri che la presente legge attribuisce alla sua specifica competenza.

CAPO III

ORGANI

ART. 4.

(Organi dell'Azienda).

Sono organi dell'Azienda:

1) il presidente;

2) il consiglio di amministrazione;

3) il collegio dei revisori dei conti;

4) il direttore generale.

ART. 5.

(Composizione del consiglio di amministrazione).

Il consiglio di amministrazione dell'Azienda nazionale delle ferrovie è composto:

a) dal presidente dell'Azienda;

b) da 10 consiglieri, dei quali non più di quattro possono essere scelti tra i funzionari dell'Azienda che rivestono qualifica dirigenziale.

Tutti i componenti sono scelti fra persone aventi particolari capacità e competenza tecnica nel settore dei trasporti, nonché di quello economico od amministrativo.

Il presidente ed i consiglieri di amministrazione sono nominati con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti, sentito il Consiglio dei ministri.

Durano in carica cinque anni e possono essere confermati non più di una volta.

Il consiglio di amministrazione, nella sua prima seduta, nomina il componente destinato a sostituire il presidente in caso di assenza o di impedimento.

Con le stesse modalità, per il rimanente periodo del mandato in corso, si provvede alla sostituzione dei membri del consiglio di amministrazione cessati dalla carica per qualsiasi motivo.

Il presidente ed i componenti del consiglio di amministrazione, che si trovino in una delle situazioni di incompatibilità previste dall'articolo 7 della legge 24 gennaio 1978, n. 14, sono dichiarati decaduti dalla carica qualora entro 30 giorni dalla comunicazione della nomina non sia cessata la situazione di incompatibilità.

La disposzione di cui al comma precedente non trova applicazione nei confronti del personale dipendente dell'Azienda, per il quale si applica l'istituto del fuori ruolo.

Nei confronti di tutti i componenti il consiglio di amministrazione dell'Azienda trova applicazione la disciplina prevista dalla legge 24 gennaio 1978, n. 14, in materia di controllo parlamentare sulle nomine negli enti pubblici.

ART. 6.

(Attribuzioni del consiglio di amministrazione).

Il consiglio di amministrazione è preposto alla gestione dell'Azienda e pertanto:

1) delibera i programmi di attività e di sviluppo annuali e pluriennali ed i

relativi finanziamenti, nonché gli atti ordinari e straordinari per la realizzazione e gestione degli stessi;

2) delibera i programmi straordinari di attività ed i piani di investimento e finanziamento pluriennali;

3) delibera i programmi di cui ai nn. 1) e 2) in modo da tendere al pareggio del bilancio dell'Azienda e da realizzare il recupero della produttività tecnica attraverso gli investimenti, delibera inoltre il rendiconto annuale dei programmi di attività e di sviluppo di cui ai nn. 1) e 2);

4) approva la tariffa tecnico-economica sulla base della relativa documentazione;

5) delibera la organizzazione e sostituzione degli uffici e delle unità operative di maggior rilievo su proposta del direttore generale;

6) delibera la istituzione e soppressione dei servizi e compartimenti in conformità ai limiti stabiliti nello statuto di cui al successivo articolo 20;

7) delibera l'affidamento a società o enti di cui alla lettera *b*) del n. 3) del precedente articolo 2 ovvero ad altre imprese, dell'esercizio dei servizi sostitutivi o integrativi di cui alla lettera *d*) n. 2) del precedente articolo 2, nonché della gestione di particolari servizi connessi con l'esercizio della gestione di peculiari settori dell'attività aziendale, per le quali non si ritenga conveniente per ragioni organizzative, funzionali ed economiche, la gestione diretta;

8) ratifica, nella prima seduta utile i provvedimenti adottati in via d'urgenza dal direttore generale;

9) delibera l'emissione di obbligazioni e l'assunzione di mutui e prestiti che siano stati autorizzati dal Ministro dei trasporti di concerto con quello del tesoro;

10) delibera sugli impegni di spesa che esso non deleghi ad altri organi od uffici;

11) delibera i capitolati generali relativi a lavori, forniture ed altri settori di attività negoziali, determina i limiti di valore o di materie dei contratti da attribuire alla competenza degli altri organi od uffici aziendali e delibera sui progetti di contratto eccedenti detti limiti;

12) approva la istituzione o la soppressione dei servizi integrativi o sostitutivi;

13) delibera la partecipazione a società o enti di cui alle lettere *a*) e *c*) del n. 3) del precedente articolo 2;

14) delibera le nomine dei vice direttori camerali e dei dirigenti;

15) delibera sul trattamento economico del direttore generale, dei vice direttori generali e dei dirigenti generali;

16) delibera sugli altri argomenti che lo statuto, di cui al successivo articolo 20, attribuisce alla sua competenza.

Per assicurare la migliore efficicenza operativa dell'Azienda il consiglio di amministrazione, nei limiti e con le modalità previste dallo statuto, ha facoltà di delegare propri atti al presidente o al direttore generale, al fine di un ampio ed equilibrato decentramento funzionale. Per gli stessi fini può delegare agli altri uffici centrali o periferici propri atti, sentito il parere del direttore generale.

Le deliberazioni del consiglio di amministrazione sono esecutive.

ART. 7.

(Scioglimento del consiglio di amministrazione).

In caso di accertate irregolarità o deficienze tali da compromettere il normale funzionamento tecnico-amministrativo o la normale efficienza economico-finanziaria dell'Azienda, o per ripetute inosservanze delle direttive del Ministro dei trasporti, il consiglio di amministrazione può essere sciolto con decreto del Presidente della Repubblica, sentito il Consi-

glio dei ministri, su proposta dello stesso Ministro dei trasporti.

In tale caso i poteri del presidente del consiglio di amministrazione sono attribuiti ad un amministratore straordinario che viene nominato con lo stesso decreto di scioglimento del consiglio di amministrazione. Entro tre mesi dalla nomina dell'amministratore straordinario deve essere ricostituito il consiglio di amministrazione dell'Azienda.

ART. 8.

(Il presidente).

Il presidente ha la rappresentanza legale dell'Azienda, convoca e presiede il consiglio di amministrazione, ne dirige i lavori, vigila sulla esecuzione delle deliberazioni adottate dal consiglio.

In caso di assenza o di impedimento, il presidente è sostituito dal componente nominato ai sensi del quinto comma del precedente articolo 5.

Determinati poteri inerenti alla rappresentanza legale dell'Azienda possono essere dal presidente delegati ad altri uffici, centrali e periferici dell'Azienda, con criteri di snellezza e di efficienza, sentito il consiglio di amministrazione, in conformità a quanto previsto dallo statuto.

ART. 9.

(Il direttore generale).

Il direttore generale è nominato con decreto del Ministro dei trasporti, su proposta del consiglio di amministrazione, ed è scelto, di norma, tra i dirigenti della Azienda che per le qualità possedute e per l'attività svolta diano le più ampie garanzie di capacità professionale. Dura in carica 5 anni e può essere confermato per non può di una volta.

Il direttore generale partecipa con voto consultivo alle riunioni del consiglio di amministrazione, al quale propone l'emanazione dei provvedimenti che ritiene necessari, e cura l'esecuzione delle deli-

berazioni del consiglio stesso, sovrintende all'attività di tutti gli uffici assicurando il coordinamento operativo dei servizi, delle circoscrizioni compartimentali e delle strutture equiparate e l'unità di indirizzo tecnico-amministrativo, esegue ogni altro compito che gli sia attribuito dal consiglio.

Adotta, in caso d'urgenza, al di fuori delle proprie attribuzioni i provvedimenti indifferibili necessari a garantire la continuità e la sicurezza dell'esercizio, che debbono essere sottoposti alla ratifica del consiglio di amministrazione nella prima seduta utile.

Il direttore generale è coadiuvato da vice direttori che esercitano le attribuzioni loro delegate dal direttore generale.

Il direttore generale presiede, inoltre, gli organi di coordinamento previsti dallo statuto.

CAPO IV

INCOMPATIBILITÀ, DECADENZA ED EMOLUMENTI

ART. 10.

(Cause di incompatibilità).

È incompatibile con le cariche di presidente e di componente del consiglio di amministrazione:

1) avere vertenze in corso con la Azienda;

2) essere proprietario o comproprietario, amministratore o sindaco od avere qualunque altra carica consimile, retribuita oppure no, essere consulente impiegato o salariato di imprese esercenti attività che nei riguardi di quelle dell'Azienda siano comunque in contrasto, concorrenti o connesse, oppure in imprese che con l'Azienda abbiano contratti per lavori, servizi o forniture. Tale incompatibilità sussiste anche quando in dette imprese l'Azienda abbia una partecipazione azionaria;

3) essere amministratore o componente del collegio dei sindaci dei revisori

dei conti di enti pubblici, compresi quelli territoriali, o di società costituite a fine di lucro.

Non possono, inoltre, appartenere contemporaneamente al consiglio di amministrazione i parenti o gli affini sino al terzo grado, i coniugi, l'affiliante e l'affiliato, la incompatibilità colpisce il componente meno anziano di età.

ART. 11.

(Decadenza dalle cariche di presidente e di componente del consiglio di amministrazione. Dimissioni).

Si decade dalle cariche di presidente e di componente il consiglio di amministrazione quando si verifica una delle cause di incompatibilità espressamente indicate dalla presente legge.

I componenti del consiglio di amministrazione incorrono, inoltre nella decadenza quando non intervengano, senza giustificato motivo, a tre sedute consecutive.

La decadenza, nei casi previsti dai precedenti commi, è dichiarata con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti, sentito il Consiglio dei ministri.

Le dimissioni del presidente e dei componenti del consiglio di amministrazione sono accettate con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti, sentito il Consiglio dei ministri.

ART. 12.

(Emolumenti degli amministratori e dei revisori).

Gli emolumenti previsti per il presidente, per i componenti del consiglio di amministrazione e per i revisori dei conti sono determinati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei trasporti, di concerto con quello del tesoro. Tale decreto è pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale.*

I revisori dei conti e i componenti del consiglio di amministrazione appartenti ad amministrazioni dello Stato saranno collocati fuori del ruolo organico di appartenenza per tutta la durata del mandato e percepiranno, in aggiunta alla normale retribuzione, anche la eventuale differenza tra le indennità di cui al precedente comma ed il trattamento per stipendio, assegni personali e di indennità integrativa speciale nelle misure in godimento alla data di nomina nell'incarico.

TITOLO II

PATRIMONIO, CONTABILITÀ E CONTROLLO

CAPO I

ORDINAMENTO CONTABILE E FINANZIARIO

ART. 13.

(Patrimonio dell'Azienda).

Il patrimonio delle Ferrovie dello Stato diviene patrimonio della Azienda nazionale delle ferrovie ed è giuridicamente e amministrativamente distinto da quello dello Stato.

I beni ed i diritti facenti parte di tale patrimonio sono assoggettati al regime del demanio pubblico.

L'Azienda nazionale, per il conseguimento delle finalità aziendali, ha facoltà di disporre dei propri beni che non abbia interesse a conservare.

Il ricavato della alienazione dei beni dovrà essere utilizzato per l'acquisto di nuovi beni occorrenti per le finalità dell'Azienda o per l'estinzione di passività.

Rientrano altresì nel patrimonio dell'Azienda le partecipazioni in enti ed imprese la cui attività è connessa con i servizi da essa gestiti.

Per il rinnovo degli impianti fissi, del materiale rotabile e degli altri beni di cui al presente articolo, è istituito, nello stato di previsione della spesa del Ministero

dei trasporti, un apposito fondo determinato ogni anno tenuto conto dei periodi di ammortamento tecnico prevedibili per ciascuna categoria di beni e di impianti, nonché dei relativi costi.

ART. 14.

(Ordinamento contabile e finanziario).

Al fine di consentire il consolidamento delle operazioni interessanti il settore pubblico, l'Azienda nazionale delle ferrovie è tenuta a compilare i bilanci ed i relativi rendiconti in conformità al primo comma dell'articolo 25 della legge 5 agosto 1978, n. 468, nonché i bilanci pluriennali con i ciriteri previsti per quelli dello Stato.

I bilanci di cui al comma precedente, deliberati dal cosiglio di amministrazione, sono approvati con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con quello del tesoro.

È ammesso il trasferimento dei fondi da una categoria all'altra della gestione corrente; le relative variazioni compensative sono disposte con deliberazione del consiglio di amministrazione.

Ogni anno, in sede di approvazione della legge finanziaria, viene determinato un contributo annuo a favore dell'Azienda stessa pari all'importo risultante dalle seguenti voci:

a) compensazione concernente gli obblighi di servizio pubblico e la normalizzazione dei conti in conformità ai regolamenti CEE nn. 1191/69, 1192/69 e successive integrazioni e modificazioni;

b) contributi ed aiuti accordati in base al regolamento CEE n. 1107/70 e successive modificazioni;

c) compensazione derivante dalla differenza tra la tariffa tecnica economica e quella stabilita dal Governo.

Con la stessa legge finanziaria saranno altresì stabilite in conformità alla decisione del Consiglio CEE n. 327 del 20 maggio 1975, le eventuali sovvenzioni di esercizio, nonché le quote per la realiz-

zazione di nuovi investimenti incrementativi del patrimonio, ivi compreso l'aumento della dotazione di magazzino per adeguarle alle necessità dell'esercizio, sulla base dei piani approvati ai sensi dell'ultimo comma del precedente articolo 3. Al finanziamento dei nuovi investimenti si provvederà, per la parte non coperta dagli utili netti dell'Azienda, con sovvenzioni del Tesoro e con il ricavo dei mutui e delle obbligazioni emesse all'estero, garantiti dallo Stato secondo le disposizioni vigenti, che l'Azienda medesima può essere autorizzata ad effettuare con provvedimento del Ministero dei trasporti di concerto con quello del tesoro.

Il servizio di tali debiti, per capitale ed interessi, è coperto con appositi stanziamenti da iscrivere annualmente nel bilancio dello Stato.

In sostituzione delle norme di contabilità dello Stato verrà emanato, con delibera del consiglio di amministrazione, il regolamento amministrativo-contabile dell'Azienda che, nel rispetto della normativa comunitaria, terrà conto delle peculiari esigenze dell'economia aziendale e delle necessità e caratteristiche del servizio ferroviario.

Il rendiconto della gestione annuale comprendente il conto consuntivo ed il conto patrimoniale, previa attestazione di veridicità da parte del collegio dei revisori ed atto di deliberazione del consiglio di amministrazione, viene presentato al Parlamento in allegato al rendiconto generale dello Stato.

Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge il Ministro dei trasporti ridetermina con proprio decreto gli obblighi di servizio pubblico che, ai sensi del Regolamento CEE n. 1191/69 del 26 giugno 1969, debbano essere mantenuti nei confronti dell'Azienda. Decisione analoga dovrà essere adottata entro il predetto termine per le categorie di oneri connessi con la normalizzazione dei conti di cui al Regolamento CEE n. 1192/69 del 26 giugno 1969, le quali dovranno essere confermate ai fini della relativa compensazione finanziaria.

Successivamente all'emanazione dei predetti decreti il Ministro dei trasporti di concerto con il Ministro per il tesoro potrà sopprimere uno o più obblighi di servizio pubblico compresi fra quelli mantenuti a carico della gestione dell'Azienda come pure istituire nuovi obblighi di servizio pubblico o estendere la portata di quelli già imposti. L'Azienda nazionale delle ferrovie – nel caso di istituzione o estensione degli obblighi di servizio pubblico – acquisisce titolo alla compensazione finanziaria dei relativi oneri in base alle norme di cui al Regolamento CEE n. 1191/69.

Il Ministro si avvale degli uffici all'uopo preposti nell'ambito del Ministero per esercitare i poteri di vigilanza inerenti agli aspetti economici e tecnici degli obblighi di servizio pubblico e della normalizzazione dei conti dell'Azienda.

Il decreto del Presidente della Repubblica 31 dicembre 1969, n. 1223, e il decreto del Presidente della Repubblica 31 dicembre 1969, n. 1276, sono abrogati con effetto dall'entrata in vigore della presente legge.

L'Azienda ha facoltà – in virtù della regolamentazione CEE in vigore – di presentare al Ministro dei trasporti domanda di soppressione di uno o più obblighi di servizio pubblico, allorché le condizioni per la prestazione dei servizi siano modificate, sul piano tecnico o sul piano finanziario, in relazione alla data alla quale il Ministro ha determinato gli obblighi a carico dell'Azienda stessa. L'Azienda ha inoltre facoltà – in virtù della regolamentazione CEE in vigore – di presentare domanda di normalizzazione dei conti per una o più categorie di oneri al fine di ottenere la compensazione degli oneri finanziari relativi. Le decisioni del Ministro dei trasporti – adottate di concerto con il Ministro del tesoro se intese a riconoscere nuove o maggiori compensazioni a favore dell'Azienda – hanno effetto a partire dal primo esercizio successivo per il quale sia da predisporre il bilancio di previsione.

ART. 15.

(Tariffe).

Le tariffe dei trasporti delle persone e delle cose sono approvate con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con i Ministri del tesoro e del bilancio, previa determinazione della tariffa tecnico-economica da parte del consiglio di amministrazione dell'Azienda.

Sono approvate con decreto del Ministro dei trasporti:

a) gli aumenti e le riduzioni non aventi carattere generale;

b) le modificazioni alle condizioni generali di trasporto.

Sono devolute alla competenza degli organi aziendali:

1) l'aggiunta o la soppressione o la modificazione di voci nella nomenclatura e classificazione delle cose e le modificazioni alle avvertenze generali che la precedono;

2) le facilitazioni di carattere eccezionale per trasporti singoli;

3) le modificazioni alle lettere di vettura.

La tariffa tecnico-economica viene stabilita, tenendo anche conto della normativa comunitaria in materia, sulla base di una adeguata documentazione dei dati relativi con riferimento alle condizioni di mercato, all'interesse commerciale aziendale, rapportato anche ai valori medi esistenti nei paesi facenti parte della Comunità economica europea.

Nella determinazione della suddetta tariffa possono prevedersi anche prezzi minimi e massimi tenuto conto anche dei coefficienti di esercizio.

In dipendenza di accertate variazioni dei costi di produzione il consiglio di amministrazione delibera la nuova tariffa tecnico-economica, per gli effetti di cui ai commi precedenti.

Quando motivate esigenze commerciali lo richiedono, l'Azienda può stipula-

lare contratti speciali svincolati dalle tariffe in vigore per l'acquisizione di traffico merci.

È abrogata la legge 22 dicembre 1948, n. 1456, come modificata dall'articolo 12 della legge 14 agosto 1974, n. 377.

CAPO II

CONTROLLI E RESPONSABILITÀ

ART. 16.

(Collegio dei revisori dei conti).

Il collegio dei revisori è composto di cinque membri effettivi e di tre supplenti.

Sono membri effettivi:

a) un magistrato della Corte dei conti con qualifica di presidente di sezione;

b) un magistrato del Consiglio di Stato o dei tribunali amministrativi regionali con qualifica non superiore a consigliere;

c) un dirigente del Ministero del tesoro – Ragioneria generale dello Stato – designato dal Ministro del tesoro;

d) un dirigente del Ministero dei trasporti designato dal Ministro dei trasporti;

e) un esperto della materia designato dal Ministro dei trasporti, nei cui confronti si applicano le incompatibilità previste dall'articolo 3, n. 5, della legge 6 dicembre 1962, n. 1643.

Il magistrato della Corte dei conti è di diritto il presidente del collegio dei revisori.

Il presidente ed i membri sono nominati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei trasporti, durano in carica cinque anni e possono essere confermati non più di una volta.

Con le stesse modalità vengono nominati i tre membri supplenti, i quali devono appartenere, rispettivamente, alle categorie di cui alle precedenti lettere *b), c)* e *d).*

I componenti effettivi sono collocati fuori ruolo per tutta la durata del mandato.

Il collegio dei revisori esercita il controllo amministrativo-contabile sugli atti di amministrazione dell'Azienda e redige le relazioni sui bilanci di previsione e sui conti consuntivi da trasmettere ai ministri dei trasporti e del tesoro ed al presidente della Azienda; riferisce inoltre, almeno semestralmente, sull'azione di controllo agli stessi organi.

I membri del collegio dei revisori possono in qualunque momento procedere, anche individualmente, ad atti di ispezione e di controllo e richiedere tutti i documenti dai quali traggono origine le spese.

Il collegio dei revisori, per l'esercizio delle sue funzioni, si avvale di un ufficio di revisione, la cui composizione sarà determinata in sede di statuto.

Art. 17.

(Controllo della Corte dei conti).

La Corte dei conti esercita il controllo sulla gestione finanziaria dell'Azienda con le modalità previste dagli articoli 5, 6, 7, 8 e 9 della legge 21 marzo 1958, n. 259, e riferisce al Parlamento anche sull'efficienza economica e finanziaria dell'attività svolta dall'Azienda nell'esercizio esaminato.

Art. 18.

(Responsabilità del presidente, del consiglio di amministrazione, del collegio dei revisori e dei dipendenti dell'Azienda).

Il presidente, i consiglieri di amministrazione, i componenti del collegio dei revisori e i dipendenti dell'Azienda – con esclusione del personale contemplato nella legge 4 marzo 1981, n. 67 – sono

responsabili, secondo le norme vigenti per le amministrazioni dello Stato, dei danni arrecati al patrimonio dell'Azienda, a seguito della violazione di obblighi di funzione o di servizio, con azione od omissione anche soltanto colposa.

Essi sono sottoposti alla giurisdizione della Corte dei conti, nei modi previsti dalle leggi vigenti in materia.

La Corte dei conti, valutate le singole responsabilità, può porre a carico dei responsabili tutto il danno accertato o parte di esso, secondo le norme in vigore per i dipendenti dello Stato.

Art. 19.

(Obbligo di denunzia).

Gli amministratori ed i capi degli uffici che vengono a conoscenza, direttamente o a seguito di rapporto cui siano tenuti i titolari degli uffici ad essi sottoposti, di fatti che diano luogo a responsabilità ai sensi del precedente articolo 18, debbono farne tempestiva denunzia al Procuratore generale della Corte dei conti, indicando tutti gli elementi raccolti per l'accertamento delle responsabilità e per la determinazione dei danni.

Se il fatto dannoso sia imputabile all'amministratore o al direttore generale, la denunzia è fatta a cura del Consiglio di amministrazione dell'Azienda; se esso sia imputabile al capo di un ufficio, l'obbligo di denunzia incombe anche al presidente ed a ciascuno degli amministratori.

Ove in sede di giudizio si accerti che la denunzia fu omessa per dolo o colpa grave, la Corte dei conti può condannare al risarcimento dei danni anche il responsabile dell'omissione.

Art. 20.

(Statuto).

Lo statuto dell'Azienda, in sede di prima attuazione, è deliberato dal Ministro dei trasporti entro il termine di sei mesi dall'entrata in vigore della presente leg-

ge, sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative sul piano nazionale e previo parere del Consiglio di Stato. Lo statuto deve essere sottoposto ai pareri delle competenti Commissioni della Camera dei deputati e del Senato della Repubblica.

Dai pareri predetti si prescinde qualora non siano espressi entro 30 giorni dal ricevimento della richiesta.

Lo statuto così deliberato è approvato con decreto del Presidente della Repubblica previa deliberazione del Consiglio dei ministri.

Le eventuali modifiche successive saranno deliberate dal consiglio di amministrazione dell'Azienda e approvate con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro dei trasporti, previa deliberazione del Consiglio dei ministri e sentito il Consiglio di Stato.

TITOLO III

ORGANIZZAZIONE E ORDINAMENTO DEL PERSONALE

CAPO I

ORGANIZZAZIONE, ORDINAMENTO E FORMAZIONE DEL PERSONALE

ART. 21.

(Organizzazione dell'Azienda).

L'Azienda nazionale delle ferrovie dello Stato è organizzata in conformità ai seguenti criteri direttivi:

1) l'organizzazione deve essere articolata in strutture territorialmente e funzionalmente decentrate con la previsione di adeguati strumenti di collegamento con gli enti istituzionali regionali, per il soddisfacimento di esigenze locali;

2) gli organi centrali e periferici devono essere dotati di un'ampia autonomia gestionale ed operativa;

3) la struttura organizzativa deve sempre garantire la efficienza del ser-

vizio, la economicità gestionale e l'incremento della produttività aziendale.

Alla individuazione ed all'articolazione delle strutture di cui al comma precedente provvederà lo statuto.

Art. 22.

(Ordinamento del personale).

Con delibera del consiglio di amministrazione, è disciplinato l'ordinamento del personale dell'Azienda.

Sono disciplinate le seguenti materie:

1) le sfere di competenza e le attribuzioni dei drigenti, nonché i modi di conferimento della titolarità degli organi e degli uffici;

2) i procedimenti di costituzione, di modificazione ed estinzione del rapporto di lavoro;

3) i criteri per la determinazione delle qualifiche funzionali dei profili professionali in ciascuna di esse comprese;

4) la dotazione dell'insieme delle qualifiche e la consistenza organica complessiva;

5) le garanzie del personale in ordine all'esercizio delle libertà e dei diritti fondamentali;

6) le responsabilità disciplinari dei dipendenti e relativo procedimento;

7) la durata massima dell'orario di lavoro;

8) l'esercizio dei diritti dei cittadini nei confronti dell'Azienda ed il loro diritto di accesso all'atto dell'Azienda stessa.

Nell'esercizio del predetto potere devono essere osservati i seguenti criteri direttivi:

1) l'ordinamento dei dipendenti dell'Azienda deve articolarsi in qualifiche funzionali basate sul grado di professionalità;

2) le qualifiche professionali esistenti o da istituire sono ascritte nelle

qualifiche funzionali in relazione al contenuto di professionalità e complessità del lavoro, alle attribuzioni, alla responsabilità, al grado di autonomia del livello di preparazione culturale e professionale richiesta;

3) le qualifiche funzionali sono determinate sulla base di valutazioni connesse ai contenuti e al grado:

a) di difficoltà, di gravosità, di manualità o di uso di strumentazione tecnico-meccanica, di produttività, di articolazione dell'attività lavorativa, di responsabilità, di coordinamento e direzione, di autonomia;

b) di preparazione culturale, di qualificazione e di esperienza professionale;

4) il reclutamento di personale deve sempre avvenire mediante pubblico concorso consistente in una valutazione obiettiva del merito dei candidati accertata con prove selettive o anche per mezzo di corsi selettivi, di reclutamento e formazione a contenuto teorico pratico, intesi a conferire il grado di professionalità necessario per la qualifica cui inerisce l'assunzione. L'assunzione obbligatoria di appartenenza a categorie protette deve sempre avvenire nel rispetto delle leggi in vigore per il settore del pubblico impiego. Il possesso delle condizioni di idoneità psico-fisica e morale alla assunzione in servizio deve essere accertato sulla base di elementi obiettivamente determinati e con le più ampie garanzie per gli interessati;

5) l'assunzione definitiva deve essere sempre subordinata al superamento di un congruo periodo di prova uniforme per le stesse qualifiche;

6) la disciplina per il collocamento a riposo del personale dell'Azienda e il relativo trattamento previdenziale deve avvenire in conformità alla disciplina prevista per gli impiegati dello Stato facendo salvi i diritti acquisiti;

7) la responsabilità per l'esercizio delle funzioni dirigenziali deve tener con-

to non solo del buon andamento, della imparzialità e della legittimità dell'azione degli uffici cui i dirigenti sono preposti, ma anche nella rigorosa osservanza dei termini e delle altre norme di procedimento previste da disposizioni di legge e di regolamento, nonché del conseguimento dei risultati dell'azione degli uffici cui i dirigenti stessi sono preposti;

8) sono salvaguardate le posizioni giuridiche ed economiche acquisite dal personale;

9) la formazione e l'aggiornamento del personale sono adeguati alle esigenze di efficienza e di economicità dell'Azienda con possibilità di avvalersi anche degli organi a tal fine previsti per le amministrazioni dello Stato;

10) in materia di sanzioni disciplinari e di garanzie procedimentali si applica, per quanto compatibile con la presente legge, la disciplina prevista dalla legge 26 marzo 1958, n. 425, e successive modificazioni;

11) in materia di incompatibilità o cumulo di impieghi, nonché di responsabilità disciplinare e amministrativo-contabile del dipendente, si applicano le disposizioni stabilite per gli impiegati civili dello Stato.

ART. 23.

(Formazione del personale).

L'Azienda si avvale di un'apposita scuola per la formazione e la qualificazione professionale del proprio personale operativo, tecnico e amministrativo.

Il consiglio di amministrazione vigila sul funzionamento della scuola e delibera sull'istituzione dei corsi e sui programmi di massima diretti a soddisfare le esigenze dell'Azienda.

La scuola è retta da un responsabile che sovraintende e coordina le attività didattiche.

Il corpo insegnate è composto da esperti nelle singole discipline, anche, stranieri, reperiti sia all'interno che al di fuori del personale dell'Azienda.

L'ordinamento della scuola è disciplinato con decreto del Ministro dei trasporti, previa deliberazione del consiglio di amministrazione.

CAPO II

ACCORDI SINDACALI E TUTELA GIURISDIZIONALE

ART. 24.

(Materie riservate agli accordi sindacali).

Sono disciplinate con i procedimenti e gli accordi contemplati nel successivo articolo 25 le seguenti materie:

1) il regime retribuitivo di attività;

2) l'organizzazione interna degli uffici;

3) l'identificazione delle qualifiche funzionali in rapporto ai profili professionali ed alle mansioni;

4) i carichi di lavoro e le altre misure volte ad assicurare la efficienza degli uffici;

5) l'orario di lavoro, la sua durata e distribuzione, i procedimenti di rispetto;

6) il lavoro straordinario, le ferie, i permessi, i congedi, i trattamenti di missione e di trasferimento;

7) l'attuazione degli istituti concernenti la formazione e l'addestramento del personale;

8) l'attuazione delle garanzie del personale;

9) i criteri per l'attuazione della mobilità del personale nel rispetto delle inamovibilità previste dalla legge;

10) i criteri per l'applicazione dei princìpi di cui agli articoli 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 29, 30 e 31, secondo, terzo, quarto e quinto comma della legge 20 maggio 1970, n. 300.

ART. 25.

(Procedimento per gli accordi sindacali).

Le materie previste dal precedente articolo 24 sono disciplinate sulla base degli accordi definiti triennalmente con le organizzazioni sindacali di categoria maggiormente rappresentate su base nazionale.

Alle trattative fra il consiglio di amministrazione dell'Azienda e le organizzazioni sindacali di categoria partecipano in veste di osservatori anche i rappresentanti del Ministero dei trasporti e del tesoro.

L'ipotesi di accordo raggiunta è comunicata entro 15 giorni ai Ministri dei trasporti e del tesoro.

Entro lo stesso termine le organizzazioni sindacali dissenzienti dall'ipotesi di accordo o che abbiano dichiarato di non voler partecipare alle trattative, possono trasmettere ai ministri sopra indicati le loro osservazioni sulla materia di ipotesi di accordo sindacale.

Entro i successivi 30 giorni il Consiglio dei ministri approva la disciplina contenuta nella ipotesi di accordo o nega l'approvazione.

Entro il termine di 60 giorni dall'approvazione dell'accordo, con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri su proposta del Ministro dei trasporti sono emanate le norme contenenti la disciplina prevista negli accordi.

ART. 26.

(Tutela giurisdizionale).

Le controversie di lavoro relative al personale comunque in servizio presso l'Azienda nazionale delle ferrovie appartengono alla esclusiva giurisdizione dei tribunali amministrativi regionali.

TITOLO IV

DISPOSIZIONI GENERALI, TRANSITORIE E FINALI

CAPO I

DISPOSIZIONI GENERALI

ART. 27.

(Disposizioni fiscali e patrocinio legale).

Continuano ad applicarsi all'Azienda nazionale delle ferrovie le disposizioni vigenti per le amministrazioni dello Stato in materia tributaria e di riscossione delle entrate patrimoniali.

Essa può valersi dell'opera del Provveditorato generale dello Stato e di altri organi statali.

L'Avvocatura dello Stato esplica, nei confronti dell'Azienda, le funzioni di cui al regio decreto 30 ottobre 1933, n. 1611 e successive modificazioni ed integrazioni.

ART. 28.

(Procedure per la realizzazione delle opere ferroviarie).

Ai fini della localizzazione e delle scelte di tracciato per la realizzazione o l'ampliamento delle opere e degli impianti ferroviari, l'accertamento in conformità alle prescrizioni ed ai vincoli delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi, è fatto dall'Azienda d'intesa con le regioni interessate, che devono sentire preventivamente gli enti locali nel cui territorio sono previsti gli interventi.

L'Azienda procede all'intesa di cui al comma precedente anche nel caso in cui gli interventi debbano essere realizzati in difformità alle prescrizioni ed ai vincoli delle norme e dei piani urbanistici ed edilizi.

Se l'intesa di cui ai primi due commi del presente articolo non si realizza entro 90 giorni dalla data di ricevimento da parte delle regioni del programma di intervento, si provvede sentita la Commis-

sione parlamentare per le questioni regionali, con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei trasporti.

CAPO II

DISPOSIZIONI FINALI E TRANSITORIE E RIORGANIZZAZIONE DEL MINISTERO DEI TRASPORTI

ART. 29.

(Insediamento del consiglio di amministrazione).

Entro tre mesi dall'approvazione dello statuto si procederà all'insediamento del consiglio di amministrazione di cui al precedente articolo 5, che deve coincidere con la data di entrata in vigore dello statuto stesso.

In attesa dell'entrata in vigore dello statuto, l'Azienda nazionale delle ferrovie continua ad essere disciplinata dalle vigenti disposizioni di legge.

ART. 30.

(Delega al Governo per la riorganizzazione del Ministero dei trasporti).

Il Governo della Repubblica, nel termine di mesi sei dalla entrata in vigore della presente legge, è delegato ad emanare un decreto avente valore di legge ordinaria per la riorganizzazione delle strutture del Ministero dei trasporti con l'osservanza dei seguenti criteri direttivi:

1) l'organizzazione del Ministero dovrà articolarsi su direzioni generali per trasporti stradali, lacuali ed a fune, trasporti ferroviari, trasporti aerei, personale e bilancio; inoltre, allo scopo di assicurare la continuità funzionale ed il coordinamento fra le direzioni generali e per realizzare una gestione programmata ed

unitaria della complessa funzione del trasporto dovrà essere istituito un Segretariato generale;

2) quale organo consultivo del Ministro dovrà essere istituito il Comitato nazionale trasporti, che sostituirà tutti i vari organi consultivi che esprimono pareri in materia di trasporti;

3) verrà istituito il consiglio di amministrazione del Ministero dei trasporti per assumere le competenze attualmente attribuite dalla legislazione vigente ai consigli di amministrazione delle direzioni generali dell'aviazione civile e della motorizzazione civile e trasporti in concessione.