

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 1155

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**LUCCHESI, GITTI, AGRUSTI, AZZOLINI, CARELLI, CA-  
FARELLI, FIORI, FUMAGALLI CARULLI, NENNA D'AN-  
TONIO, PISICCHIO, SODDU, ALFREDO VITO, LA-  
MORTE, LA PENNA, CURSI, FARAGUTI, BONSIGNO-  
RE, BIAFORA, CARDINALE. LEONE, LIA, MALVESTIO,  
MATULLI, MENSURATI, PIREDDA, SANZA, SAVIO**

Nuovo ordinamento dell'ente « Ferrovie dello Stato »

Presentata il 29 giugno 1992

ONOREVOLI COLLEGHI! — Da tempo si svolge nel nostro Paese un dibattito sul tema di una maggiore efficienza dei servizi pubblici, che richiede strumenti operativi adeguati con i quali consentire al settore pubblico di fronteggiare le esigenze del mercato per un miglior soddisfacimento delle richieste dell'utenza, evitando nel contempo sprechi a danno dell'amministrazione. Nel dibattito è emersa anche la constatazione di un ritardo rispetto ad iniziative ed esperienze adottate dai nostri *partners* europei. In tale contesto sono state di volta in volta indicate forme le più diverse per l'organizzazione delle strutture che debbono essere prepo-

ste alla gestione del pubblico servizio: dall'ente pubblico all'azienda autonoma, dall'agenzia autonoma all'agenzia di diritto pubblico, dall'ente pubblico economico fino alle figure soggettive previste nel nostro ordinamento di diritto privato e, primariamente, le società di capitali.

Negli ultimi anni anche l'organizzazione del settore dei trasporti ferroviari ha formato oggetto di un ampio dibattito, che ha portato al varo della legge 17 maggio 1985, n. 210, con la quale venne istituito l'ente delle Ferrovie dello Stato, regolato con la forma tipica degli enti di diritto pubblico, ma con capacità di operare secondo le disposizioni del diritto

privato. Sebbene tale forma organizzativa in sé considerata possa ritenersi ancora quella che meglio risponde ad una migliore gestione delle attività del servizio ferroviario, viene sempre più sentita l'esigenza di snellire alcune delle procedure previste dalla legge n. 210 del 1985, che talvolta limitano la capacità operativa dell'ente, impegnato a far fronte a necessità che si pongono sempre con immediatezza e che richiedono risposte sollecite.

Infatti con la legge n. 210 del 1985 si è operata la prima grande trasformazione delle ferrovie italiane da azienda di Stato ad ente autonomo. Date le grandi dimensioni dell'ente e le sue notevoli e complesse articolazioni funzionali e strutturali, e data la sempre notevole dinamicità evolutiva dell'intero settore dei trasporti, si ritiene, oggi, opportuno introdurre alcuni correttivi nella fisionomia e nella gestione dell'ente, che consentano di portare avanti e meglio indirizzare la sua evoluzione verso un sistema che sia nello stesso tempo economicamente efficiente e valido fornitore di servizi pubblici.

Tali condizioni impongono all'attività complessiva dell'ente, che proprio per scopi di efficienza economica deve essere integrata in tutte le sue componenti, di essere sottoposta a linee di indirizzo programmatico indicate dal Parlamento, che vanno attuate sotto il controllo del Governo.

Non v'è dubbio, anche nella prospettiva ormai prossima di un confronto e di una competizione a livello sovranazionale, che i servizi di trasporto ferroviario nel nostro Paese debbano raggiungere una sempre maggiore competitività di mercato, utilizzando nel contempo al meglio le risorse offerte dalla tecnologia italiana del settore.

Tuttavia è anche certo che i prodotti dell'ente Ferrovie dello Stato comprendono una parte considerevole di servizi in tutto o in parte motivati da esigenze di carattere sociale e di sviluppo collettivo. Né appare oggi che tale parte di servizi

forniti dall'ente possa considerarsi motivatamente in diminuzione.

I correttivi che si intendono dare con la presente proposta di legge all'assetto istituzionale dell'ente tengono conto di tali considerazioni.

Si è ritenuto opportuno dotare l'ente di autonomia economica e di libertà e responsabilità di gestione, mantenendo nello stesso tempo la direzione e il controllo nelle mani del Governo tramite il Ministro dei trasporti.

L'elemento « pubblico » presente nella struttura dell'ente prevale sulla sua natura di ente che opera in un ambito privatistico per cui pare opportuno, se non necessario, sottolinearne e rafforzarne tale natura « economica », affermandola con chiarezza nel disposto normativo primario che si vuole qui proporre.

La proposta di legge, redatta in conformità con i criteri fissati dalla legge 23 agosto 1988, n. 400, concernente la riforma della Presidenza del Consiglio dei ministri, fissa le norme primarie di disciplina dell'ente, rinviando allo statuto, da adottarsi dal Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei trasporti, una più precisa determinazione delle diverse disposizioni che oggi in parte sono contenute nella legge n. 210 del 1985, avviando così un processo di delegificazione della materia attraverso l'approvazione di una norma primaria che consente, con un ulteriore dispositivo normativo, lo statuto, di migliorarne la struttura.

Si è ritenuto invece opportuno lasciare in vigore gli articoli 23 e 24 della legge n. 210 del 1985, le cui disposizioni mantengono la loro validità, nonché l'articolo 25, la cui attuazione continua a rappresentare un elemento fondamentale della politica nazionale dei trasporti.

Per quanto concerne la struttura del provvedimento, all'articolo 1 viene stabilita la natura giuridica dell'ente ed all'articolo 2 le sue finalità. Gli articoli 3, 4, 5 e 6 riguardano l'aspetto organizzativo. In proposito si segnala che la durata in carica di cinque anni stabilita per il presidente e per il consiglio è motivata dalla

## XI LEGISLATURA — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI — DOCUMENTI

necessità di dare continuità alla gestione dell'ente ed un più ampio respiro alla politica dei trasporti.

L'articolo 7 dispone la vigilanza e il controllo sull'ente da parte del Ministro dei trasporti.

L'articolo 8 regola le forme di controllo della Corte dei conti; l'articolo 9 stabilisce che l'attività dell'ente è retta dal diritto privato; l'articolo 10 disciplina i rapporti di lavoro, sia dipendente che autonomo, mentre l'articolo 11 fissa gli obblighi di pubblico servizio. L'articolo 12 rimanda allo statuto, da adottarsi previa

deliberazione del Consiglio dei ministri, nel quale saranno determinati il funzionamento degli organi dell'ente, le modalità di esercizio dei loro poteri, le modalità per l'assunzione e la cessione di partecipazioni, i poteri del direttore generale e le modalità della determinazione degli emolumenti. L'articolo 13 prevede, in caso di gravi irregolarità, lo scioglimento del consiglio e la nomina di un amministratore straordinario. L'articolo 14, infine, stabilisce l'abrogazione della precedente legge n. 210 del 1985, salvo, come si è detto, gli articoli 23, 24 e 25.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

*(Natura giuridica).*

1. L'ente Ferrovie dello Stato è regolato dalla presente legge.

2. L'ente Ferrovie dello Stato, di seguito denominato « ente », è ente pubblico economico, con piena capacità di diritto privato.

## ART. 2.

*(Finalità).*

1. L'ente esercita, direttamente o a mezzo di società per azioni, il servizio di trasporto ferroviario, il servizio traghetto tra terminali ferroviari e marittimi, i servizi integrativi o sostitutivi.

2. L'ente esercita inoltre i poteri che sono determinati nello statuto di cui all'articolo 12.

## ART. 3.

*(Organizzazione).*

1. Sono organi dell'ente il presidente, il consiglio e il collegio dei sindaci.

## ART. 4.

*(Presidente).*

1. Il presidente ha la rappresentanza dell'ente: convoca e presiede il consiglio; vigila sul buon andamento dell'ente; ne stabilisce l'organizzazione e provvede alla gestione; propone al consiglio la nomina del direttore generale del quale indirizza l'attività.

2. Il presidente è nominato con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti, previa deli-

berazione del Consiglio dei ministri. Il presidente resta in carica cinque anni e può essere confermato una sola volta.

ART. 5.

*(Consiglio).*

1. Il consiglio dell'ente è composto dal presidente e da sei membri scelti tra esperti in materia aziendale o di trasporti.

2. I membri del consiglio sono nominati con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti, previa deliberazione del Consiglio dei ministri. Essi restano in carica cinque anni e possono essere confermati solo una volta.

3. Il consiglio:

a) indirizza e controlla la gestione dell'ente sulla base delle linee di indirizzo programmatico indicate dal Parlamento, da attuarsi sotto il controllo del Governo;

b) nomina il direttore generale su proposta del presidente;

c) delibera i programmi e i bilanci;

d) determina quali attività attribuire a società con partecipazione dell'ente.

4. Alle sedute del consiglio partecipa anche il direttore generale con voto consultivo.

5. Il consiglio è convocato dal presidente o, quando ne faccia richiesta, dalla maggioranza dei componenti aventi voto deliberativo.

ART. 6.

*(Collegio dei sindaci).*

1. Il collegio dei sindaci dell'ente è composto di tre membri effettivi e due supplenti.

2. I membri sono nominati dal Ministro dei trasporti, d'intesa con il Ministro del tesoro; durano in carica cinque anni e possono essere confermati una sola volta.

## ART. 7.

*(Direzione, vigilanza e controllo).*

1. Il Ministro dei trasporti ha la vigilanza sull'ente e ne controlla l'attività.

2. Il Ministro:

a) determina, attraverso apposite direttive, gli indirizzi generali della gestione ferroviaria;

b) propone la nomina del presidente e dei membri del consiglio;

c) approva i programmi e i bilanci.

## ART. 8.

*(Controllo della Corte dei conti).*

1. La Corte dei conti verifica i risultati e l'efficienza della gestione dell'ente e riferisce al Parlamento sull'attività svolta.

2. Alle sedute del consiglio e del collegio dei sindaci partecipa un magistrato della Corte dei conti per l'esercizio del controllo previsto dall'articolo 100 della Costituzione e dall'articolo 12 della legge 21 marzo 1958, n. 259. A tale magistrato, nominato tra gli appartenenti alla sezione di controllo sugli enti sovvenzionati dallo Stato della Corte stessa, spettano gli stessi emolumenti attribuiti al presidente del collegio dei sindaci.

## ART. 9.

*(Regime dell'attività, del patrimonio e delle obbligazioni).*

1. L'attività dell'ente è retta dal diritto privato.

2. L'ente ha il diritto di disporre, a norma degli articoli 832 e seguenti del codice civile, dei beni mobili e immobili che gli appartengono.

3. L'ente assume obbligazioni a norma degli articoli 1173 e seguenti del codice civile.

## ART. 10.

*(Disciplina dei rapporti di lavoro).*

1. I rapporti di lavoro dipendente e quelli di lavoro autonomo sono regolati esclusivamente da contratti collettivi ed individuali.

## ART. 11.

*(Obblighi di pubblico servizio).*

1. Per motivi di interesse pubblico generale, il Ministro dei trasporti può determinare prestazioni e stabilire modalità di esercizio del servizio.

2. Nei casi di cui al comma 1, il Ministro dei trasporti determina altresì i costi necessari per farvi fronte e autorizza la relativa spesa, a favore dell'ente.

## ART. 12.

*(Statuto).*

1. Lo statuto dell'ente determina:

a) il funzionamento degli organi dell'ente e le modalità di esercizio dei loro poteri;

b) le modalità per l'assunzione e la cessione di partecipazioni;

c) i poteri del direttore generale;

d) le modalità della determinazione degli emolumenti.

2. Lo statuto è approvato con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

3. Lo statuto può essere modificato ed adeguato con le stesse modalità di cui al comma 2.

## ART. 13.

*(Amministrazione straordinaria).*

1. In caso di irregolarità o deficienze tali da compromettere il normale funzionamento tecnico-amministrativo ovvero per ripetute inosservanze delle direttive del Ministro dei trasporti, il presidente dell'ente può essere revocato dall'incarico ed il consiglio può essere sciolto con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti, previa deliberazione del Consiglio dei ministri. In tal caso i poteri del presidente e del consiglio sono attribuiti ad un amministratore straordinario, nominato con lo stesso decreto di scioglimento del consiglio.

2. Il decreto di nomina dell'amministratore straordinario determina la sua durata nella carica.

## ART. 14.

*(Abrogazione di norme).*

1. La legge 17 maggio 1985, n. 210, ad eccezione degli articoli 23, 24 e 25, è abrogata.