

# CAMERA DEI DEPUTATI

N. 34

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**CALDORO, BALZAMO, SIGNORILE, AMODEO, DELL'UNTO,  
LA GANGA, LIOTTI, ACHILLI, DI VAGNO, COLUCCI, FELI-  
SETTI, MAGNANI NOYA MARIA, SALADINO, SALVATORE,  
FERRARI MARTE**

*Presentata il 20 giugno 1979*

Norme per il coordinamento nazionale dei trasporti:  
istituzione del Comitato nazionale dei trasporti e del-  
l'Ente nazionale delle ferrovie italiane

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il problema del coordinamento dei trasporti si è posto all'attenzione delle forze culturali e politiche del Paese fin dall'immediato dopoguerra e ha assunto manifestazioni sempre più complesse in conseguenza della trasformazione e della crescita del livello industriale ed economico della società.

In un Paese modernamente organizzato, le cui fonti di benessere derivano essenzialmente dalla sua produttività, il trasporto sia delle persone che delle cose costituisce, infatti, un elemento condizionante dei risultati economici del processo produttivo, influenzando decisamente sia sul suo ritmo che sulla economicità dei costi in misura proporzionale alla funzionalità ed all'efficienza dei meccanismi e della infrastrutturalità che lo caratterizzano; efficienza e funzionalità che però esigono, per raggiungere livelli ottimali, un momento unitario di pianificazione integrata,

di cui le attuali strutture appaiono carenti.

La necessità di soddisfare tale esigenza di pianificazione, epperò di coordinamento, si presenta però oggi in termini indifferibili per un duplice ordine di considerazioni: innanzitutto perché costituisce il supporto di quel processo di programmazione integrata, che rappresenta l'aspetto caratterizzante dell'attuale politica sul territorio.

Infatti la distribuzione equilibrata delle risorse produttive nel territorio dello Stato, l'attuale politica di valorizzazione delle zone depresse attraverso la definizione delle grandi direttrici di sviluppo economico ed industriale, rischierebbe di restare una rappresentazione di volontà puramente astratta, ove non fosse accompagnata da una corrispondente pianificazione delle infrastrutture e particolarmente tra queste, da una equilibrata attuazione dei ser-

vizi di trasporto, pubblico e privato, che soltanto attraverso un coordinamento a livello nazionale può essere adeguatamente garantito.

In secondo luogo occorre tener presente la nuova realtà istituzionale e strutturale del Paese che, a seguito della costituzione delle regioni a statuto ordinario, da un lato, e della sempre più penetrante tutela delle autonomie locali, dall'altro, ha portato ad una pluralizzazione del potere di regolamentazione dei trasporti, attraverso iniziative che vengono prese a livelli diversi: di governo centrale, di regioni, di province, di comuni, di comprensori, con competenze non ben definite e spesso interferenti tra loro, dando luogo a prestazioni di servizi a volte carenti, o che frequentemente interferiscono o si sovrappongono a servizi a carattere nazionale o internazionale o che, infine, non risultano corrispondenti o adeguati alle linee ed agli obiettivi di sviluppo della programmazione nazionale.

Lo sviluppo di ciascun modo di trasporto è avvenuto in maniera del tutto settoriale, senza coordinamento, in una visione di tipo concorrenziale che metteva la strada contro la ferrovia ed il trasporto pubblico contro quello individuale.

Ciascun modo di trasporto (stradale, ferroviario, aereo e navale) cercava di estendersi, o di difendersi, a danno degli altri, senza alcuna coscienza del fatto che, in realtà, ogni modo di trasporto ha un settore di domanda che gli è congeniale e specifico e che, in assenza di un efficace coordinamento, è impossibile realizzare un servizio efficiente al minimo costo.

Lo sviluppo squilibrato della motorizzazione individuale ha assorbito quantità notevolissime di risorse, sia in infrastrutture pagate dalla collettività che in mezzi acquistati dal privato cittadino, mentre gli investimenti nel trasporto pubblico si riducevano a quote pressoché trascurabili.

La congestione del traffico, soprattutto nelle aree urbanizzate, ha raggiunto livelli intollerabili.

Congestione e carenza di investimenti hanno prodotto una progressiva decadenza del trasporto pubblico, mentre i costi

di gestione, per loro natura rigidi, diventavano sempre più elevati.

La crisi energetica ha messo brutalmente in evidenza l'irrazionalità e gli sprechi della politica fino ad allora condotta e, soprattutto, ha reso imprescindibile l'impiego ottimale delle risorse, obiettivo questo realizzabile solo attraverso un armonico e coordinato impiego e sviluppo di ciascun vettore nella sua area specifica.

La determinazione della quota di reddito nazionale destinata ai trasporti ha dato luogo a contrasti e polemiche: secondo le cifre del Conto nazionale siamo intorno al 30 per cento del prodotto nazionale lordo. Secondo altre stime più attendibili siamo intorno al 20-22 per cento; resta comunque il fatto che questa quota è sensibilmente più alta di quella che si riscontra in alcuni paesi industrialmente avanzati che si sono posti da tempo questo obiettivo di coordinamento e che si sono dati strumenti efficaci per conseguirlo.

Di fronte a questo costo elevato si pone un livello di servizio generalmente molto basso, sia nel traffico viaggiatori che merci, dovuto anch'esso alla settorialità ed all'arretratezza di molti settori.

Va infine considerata la domanda sempre crescente delle masse dei lavoratori, che richiedono una maggiore funzionalità del sistema, non soltanto per sopperire alla esigenza di raggiungere con la maggiore rapidità possibile il posto di lavoro, ma anche come mezzo per attenuare i gravi attuali disagi del fenomeno del pendolarismo.

È in questo quadro che in ripetuti dibattiti e convegni culturali, antichi e recenti, si è ribadita la necessità di un coordinamento nazionale dei trasporti e tale necessità è stata recentemente confermata anche dalle Associazioni sindacali e dalle conclusioni cui è pervenuta la Conferenza Nazionale dei Trasporti.

Negli ultimi anni varie proposte e vari disegni di legge sono stati predisposti a riguardo. Se, per altro, tali iniziative non hanno avuto uno sbocco positivo, ciò si deve oltretutto al loro carattere settoriale ed alla squilibrata collocazione in cui ven-

gono attualmente a trovarsi i vari sistemi di trasporto nella struttura dello Stato; ciò che ha determinato, a fronte del problema del coordinamento, una naturale contrapposizione di interessi, condizionamenti di varia natura e naturali diffidenze in rapporto alle eventuali scelte da operare nell'ambito del coordinamento.

È innegabile l'effetto deterrente che al conseguimento di tale risultato ha portato l'inquadramento nell'ambito dell'Amministrazione diretta dello Stato del settore più importante dell'intero sistema dei trasporti: quello ferroviario: sia perché tale inquadramento ha portato ad un'inevitabile identificazione dell'Azienda con il Ministero dei trasporti, ponendola in una posizione differenziata dagli altri settori competitivi e determinandone la sensibilizzazione, a volte esasperata, ad interessi politici e talvolta clientelari che l'hanno distolta da quel modello manageriale, che dovrebbe invece caratterizzare anche gli enti produttori di pubblici servizi, e sia perché la sottomissione dell'Azienda ai poteri di governo ha facilitato la settorializzazione della politica dei trasporti ed i condizionamenti ad interessi competitivi con quello ferroviario che, nelle passate legislature hanno influenzato tale politica, impedendo quindi che si realizzassero sia le premesse che una seria volontà di coordinamento.

Al perseguimento dello scopo sopra accennato, si propone di aderire la presente proposta di legge che conferma una identica iniziativa presa nella scorsa legislatura dove si era giunti anche alla costituzione di un apposito comitato ristretto in sede di X Commissione. Essa assicura al sistema dei trasporti un momento di valutazione unitario e livelli diversi di competenza ben definiti in rapporto alle fasi della pianificazione, della gestione e della vigilanza, rispettivamente affidati al Comitato nazionale dei trasporti, ai rispettivi enti di gestione ed ai Ministeri già aventi competenza in materia.

Il Comitato nazionale dei trasporti, organo di nuova istituzione, ha infatti il compito di emanare direttive di carattere generale in materia di coordinamento dei

trasporti, di elaborare e dare attuazione al Piano nazionale dei trasporti ed esprimere pareri sui piani regionali di trasporti, assicurando così quella visione unitaria del fenomeno infrastrutturale che è indispensabile per un suo effettivo coordinamento.

Il Comitato nazionale dei trasporti è presieduto dal Presidente del Consiglio dei ministri o, per sua delega, dal Ministro dei trasporti ed è composto, a livello paritario, dai Ministri del settore, dai Ministri del tesoro e del bilancio e dai rappresentanti, al massimo livello, degli utenti, dei produttori, delle organizzazioni sindacali e degli organismi territoriali.

Ai Ministeri interessati al settore dei trasporti resta confermato il potere di vigilanza sugli Enti di gestione che già possedevano.

Risolto il fondamentale problema della politica generale e del coordinamento dei diversi sistemi di trasporto con l'istituzione del Comitato nazionale dei trasporti, che, nel titolo I della presente proposta di legge, si qualifica come organo centrale unitario a carattere operativo, occorre adeguare la struttura giuridica ed organizzativa dell'Azienda ferroviaria alle mutate condizioni economiche, nelle quali essa è attualmente chiamata a svolgere un servizio di preminente interesse pubblico nell'intero territorio nazionale. Nella prima metà del secolo, le ferrovie furono considerate dalla scienza economica come un monopolio « naturale » o « di posizione », per cui esse furono direttamente gestite dallo Stato, mediante l'Azienda ferroviaria, pur costituendo la produzione e la vendita del servizio del trasporto attività indubbiamente industriale e commerciale. E l'azienda conservò, di conseguenza, tutte le caratteristiche peculiari di un'amministrazione dello Stato: dalla sottoposizione dei suoi atti di gestione alla disciplina della contabilità di Stato all'inquadramento del rapporto di lavoro dei ferrovieri nell'ambito delle discipline del pubblico impiego.

Inoltre la mancanza di una personalità giuridica autonoma, distinta da quella dello Stato, rese più agevole la soppressione, nel 1924, anche dell'originaria auto-

nomia di gestione, conferita all'azienda con la legge fondamentale del 7 luglio 1907, n. 429, dando luogo all'accentramento di ogni potere decisionale nella persona dell'allora Ministro delle comunicazioni, con conseguente declassamento del Consiglio di amministrazione a mero organo consultivo. Per contro l'enorme espansione dei trasporti su strada, determinata sia dalla rapida evoluzione tecnologica dei mezzi impiegati, sia dal ragguardevole sviluppo dato alla rete autostradale nazionale, ha nel periodo della ricostruzione del paese, radicalmente modificato la situazione preesistente, vanificando l'originario monopolio naturale ed istituendo, di fatto, un regime di libera concorrenza, sia nel trasporto delle merci che in quello delle persone.

È, quindi, inevitabile che l'abolizione del regime monopolistico determinasse una crescente spinta al riordinamento del servizio ferroviario su nuove basi per renderlo più aderente alle mutate condizioni del mercato, dominato dalla legge della domanda e dell'offerta dei diversi sistemi di trasporto. Ed è del pari evidente che, mentre in regime di monopolio, il controllo statale doveva essere intenso e puntuale, per piegare l'arbitrio (teorico) del monopolista alle esigenze diffuse del pubblico interesse, viceversa, il regime di libera concorrenza, i controlli esercitati dalle leggi di mercato rendono inutili ed anzi dannosi i riscontri amministrativi pedissequi e reclamano una più larga autonomia e flessibilità di gestione, per riservare maggiore spazio all'iniziativa imprenditoriale degli organi aziendali.

L'esigenza di un diverso assetto istituzionale dell'Amministrazione autonoma delle ferrovie dello Stato fu avvertita già negli anni '50, allorquando ebbe inizio il susseguirsi delle Commissioni ministeriali o interministeriali, che avrebbero dovuto elaborare progetti di riforma per adeguare le ferrovie alle caratteristiche industriali e commerciali del servizio offerto.

Lo stesso movimento sindacale, negli anni scorsi, assunse iniziative intese a promuovere l'omogeneizzazione del settore dei trasporti, rivendicando incisive riforme di

struttura delle aziende pubbliche e dell'organizzazione della produzione e del lavoro all'interno di esse.

Il dibattito sulla intermodalità, sulla selezione e integrazione dei vari modi di trasporto non ha dato fino ad oggi risultati concreti, e intanto permangono criteri irrazionali di gestione, che costituiscono la causa di duplicazioni di spesa, di sprechi e parassitismi a danno della collettività nazionale.

La riforma dell'Azienda delle ferrovie dello Stato e la politica degli investimenti ad essa collegata assumono perciò carattere di necessità impellente, tale da non consentire ulteriori rinvii. Il trasporto per ferrovia, in presenza di una crisi energetica non reversibile in tempi brevi, deve necessariamente avere un ruolo adeguato nell'orientamento della domanda. Per altro, l'intervento pubblico nel settore si è rivelato del tutto inadeguato e comunque non corrispondente alle esigenze di riequilibrio dello sviluppo economico del paese.

In questo quadro, la proposta di una diversa disciplina della gestione delle ferrovie dello Stato persegue essenzialmente l'obiettivo di ridare al trasporto pubblico competitività di mercato.

Il modello organizzativo proposto è finalizzato alla prospettiva di riassetto tecnico-finanziario della rete ferroviaria, il cui presupposto è costituito appunto dalla creazione di un idoneo strumento organizzativo che determini la base fondamentale di una efficiente gestione.

I principi generali seguiti sono molto semplici.

L'assetto istituzionale previsto è quello proprio dell'ente pubblico economico, formula organizzativa questa meglio rispondente alle esigenze di una impresa industriale e commerciale, quale quella ferroviaria, che produce e vende servizi e attraverso la quale lo Stato persegue determinati fini sociali.

Proprio per conciliare questa duplice esigenza si propone l'istituzione di un ente nazionale fornito di personalità giuridica separata da quella dello Stato, in modo che tale organismo possa operare autonomamente nei limiti delle direttive

dell'Organo di coordinamento dei trasporti e degli altri organi istituzionali dello Stato (Parlamento e Governo).

Si è così inteso separare la gestione e l'esercizio della rete ferroviaria da tutti quei vincoli di carattere formale e burocratico, che non si conciliano con la conduzione di una attività pubblica avente carattere industriale e commerciale.

Mentre allo Stato spetta l'onere di finanziare l'ammodernamento e il potenziamento della rete ferroviaria, a carico dell'Ente rimangono gli oneri di esercizio per il rinnovo dei mezzi e del materiale di trasporto nonché le spese per il personale.

Si stabilisce pertanto una parità di trattamento, prevista anche dai Regolamenti CEE, nei confronti degli altri vettori, i quali sono sostanzialmente esonerati dalle spese di infrastrutture.

È previsto inoltre il rimborso alle Ferrovie degli oneri impropri costituiti dalle spese di carattere sociale per il mantenimento di tariffe politiche o di concessioni speciali, materia questa da sottoporre a rigorosa revisione sulla base di stretti criteri di selettività, avuto riguardo all'interesse pubblico e al carattere sociale e collettivo del servizio erogato.

I criteri di gestione debbono rispondere ad esigenze di economicità e di corretta gestione degli organi (Consiglio di amministrazione, direttore generale, organi di controllo interno, direttori compartimentali, comitati regionali) orientata a determinare le condizioni di una efficiente gestione e del massimo decentramento gestionale.

La politica tariffaria deve tendere ad assicurare l'equilibrio di gestione dell'Ente e il soddisfacimento della domanda di trasporto; il patrimonio dell'Ente è giuridicamente e amministrativamente distinto da quello dello Stato; l'Ente provvede direttamente alla costruzione di nuove linee ferroviarie di cui debba assumere l'esercizio e a tutti i lavori di manutenzione e di ammodernamento inerenti alle linee esercitate.

La riforma proposta non determina nuovi oneri finanziari a carico dello Stato, anzi è orientata a dotare il nuovo organi-

simo degli strumenti di autonomia e duttilità di gestione, necessari per il recupero di efficienza economica mediante la riorganizzazione del lavoro e il riordinamento del personale.

Infatti, il fondo iniziale di dotazione da assegnare all'Ente ha un importo pari al ricavo delle anticipazioni erogate dal Ministero del tesoro a copertura del disavanzo di gestione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato previsto in bilancio per l'anno finanziario relativo a quello di entrata in vigore della legge istitutiva dell'Ente.

Gli stessi criteri sono stati seguiti per la determinazione del contributo di cui all'articolo 35 della presente legge.

Conseguenza immediata dell'assetto organizzativo e istituzionale previsto è la scelta di un rapporto di lavoro diverso da quello dell'impiego statale. La proiezione del rapporto di lavoro dei ferrovieri nel settore dei trasporti si pone come tendenza, perseguibile gradualmente, a collocare nella stessa dinamica contrattuale gruppi di lavoratori operanti in settori produttivi omogenei. I ferrovieri sono stati fino ad oggi inquadrati in schemi organizzativi e retributivi sostanzialmente simili a quelli del settore burocratico della pubblica amministrazione.

La specificità del lavoro ferroviario risulta invece evidente dall'analisi delle specializzazioni del personale, che in una percentuale pari al 96 per cento circa è composto da operai, tecnici e operatori direttamente utilizzati nella produzione del servizio.

L'atipicità complessiva della categoria dei ferrovieri non consente il permanere di un rapporto di lavoro, quello del pubblico impiego, la cui essenza è costituita da un ordinamento basato su norme legislative che per la loro rigidità formale non possono assicurare la necessaria elasticità, richiesta invece per una efficiente conduzione dell'impresa ferroviaria.

La economicità e l'efficienza della gestione delle ferrovie, criteri questi che dovrebbero presiedere ad ogni altro settore della pubblica amministrazione, dipende in

larga misura dalla possibilità, non riscontrabile nell'attuale assetto organizzativo, di programmare la produzione all'interno dell'organismo erogatore del servizio di trasporto, il cui disavanzo di bilancio è causato oggi anche dalla scarsa produttività della spesa corrente.

La delega al Governo e le norme transitorie previste nella presente proposta di

legge sono finalizzate appunto alla creazione di un organismo che — sulla base delle esperienze anche negative già fatte in materia di intervento dello Stato nell'economia — costituisca un modello nuovo di organizzazione degli apparati pubblici e sia la manifestazione concreta ed efficiente di pluralismo in un sistema di corretta economia di mercato.

## PROPOSTA DI LEGGE

### TITOLO I

#### COMITATO NAZIONALE DEI TRASPORTI

##### ART. 1.

È istituito presso il Ministero dei trasporti il Comitato nazionale dei trasporti.

Il Comitato nazionale dei trasporti:

a) impartisce le direttive di coordinamento per i trasporti aerei, terrestri e marittimi dei viaggiatori e delle merci;

b) elabora tenendo conto dei piani di settore e delle indicazioni delle regioni il piano nazionale dei trasporti determinandone le priorità di attuazione e lo sottopone all'approvazione del CIPE per verificarne la conformità e la coerenza con gli obiettivi e le linee di sviluppo della programmazione economica nazionale;

c) verifica lo stato di attuazione del piano nazionale dei trasporti e adotta tutti i provvedimenti che ritenga necessari per consentirne la realizzazione. Redige una relazione annuale al Parlamento sullo stato di attuazione del piano formulando osservazioni e proposte. Ove accerti che ritardi di natura amministrativa ostacolano la realizzazione del piano può demandare l'emanazione degli atti di sua competenza alle regioni ed agli altri organi interessati ai fini dell'adozione dei provvedimenti atti ad eliminare tali ritardi;

d) approva i piani interregionali dei trasporti. Esamina e dà parere sui progetti e sui piani regionali dei trasporti al fine di verificarne la coerenza con il Piano nazionale dei trasporti;

e) esamina e dà parere sui progetti di sviluppo e di integrazione dei diversi sistemi e modi di trasporto, al fine di verificarne l'efficienza, l'economicità e la conformità alle direttive di cui alla lettera a);

f) elabora i criteri generali per la determinazione delle tariffe di trasporto e dà parere sulle deliberazioni tariffarie attinen-

ti ai trasporti a carattere nazionale ed internazionale;

g) può compiere, anche su richiesta di altre amministrazioni dello Stato, accertamenti ed analisi sull'efficienza delle aziende pubbliche di trasporto e formulare proposte tendenti ad accrescerne la economicità di gestione;

h) dà pareri su tutti gli altri argomenti specifici attribuiti alla sua competenza dalla presente o da altre leggi dello Stato.

#### ART. 2.

Il Comitato nazionale dei trasporti è presieduto dal Presidente del Consiglio dei ministri o, per sua delega, dal Ministro dei trasporti, ed è composto:

- 1) dal Ministro dei trasporti;
- 2) dal Ministro dei lavori pubblici o da un suo rappresentante;
- 3) dal Ministro della marina mercantile o da un suo rappresentante;
- 4) dal Ministro del bilancio o da un suo rappresentante;
- 5) dal Ministro del tesoro o da un suo rappresentante;
- 6) da cinque rappresentanti delle regioni designati dalla Commissione consultiva interregionale di cui all'articolo 9 della legge 27 febbraio 1967, n. 48;
- 7) da cinque rappresentanti dei comuni designati dall'ANCI;
- 8) da tre rappresentanti delle Confederazioni sindacali dei lavoratori maggiormente rappresentative in campo nazionale;
- 9) dal Presidente dell'Ente nazionale delle ferrovie italiane (ENFI) o da un suo rappresentante;
- 10) dal presidente nazionale dell'Automobil Club d'Italia o da un suo rappresentante;
- 11) dal presidente dell'Unioncamere o da un suo rappresentante;
- 12) dal presidente della Confindustria o da un suo rappresentante;



13) dal presidente della CONFAPI o da un suo rappresentante;

14) dal presidente dell'Associazione nazionale autotrasportatori o da un suo rappresentante;

15) dal presidente dell'ANAC o da un suo rappresentante;

16) dal presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici o da un suo rappresentante;

17) dal Presidente della FENIT o da un suo rappresentante;

18) dal presidente del Consiglio superiore dell'aviazione civile o da un suo rappresentante;

19) dal presidente del Consiglio superiore della marina mercantile;

20) dal presidente dell'Associazione armatori o da un suo rappresentante;

21) dal presidente della Finmare o da un suo rappresentante;

22) dal presidente della Confagricoltura o da un suo rappresentante;

23) da un rappresentante della IATA;

24) da un consigliere di Stato;

25) da un avvocato dello Stato;

26) da otto esperti di cui due designati dal Presidente del Consiglio dei ministri, uno dal Ministro dei trasporti, uno dal Ministro dei lavori pubblici, uno dal Ministro della marina mercantile e tre designati dalle Confederazioni sindacali dei lavoratori maggiormente rappresentative in campo nazionale.

L'incarico di membro del Comitato nazionale dei trasporti conferito agli esperti, ha la durata di quattro anni ed è rinnovabile.

### ART. 3.

L'ufficio di segreteria del Comitato nazionale dei trasporti è costituito da un segretario e da due vicesegretari appartenenti alla carriera direttiva rispettivamente

dei Ministeri dei trasporti, dei lavori pubblici e della marina mercantile; essi sono nominati dal presidente del Comitato nazionale dei trasporti e collocati fuori ruolo dalle rispettive amministrazioni. Il restante personale occorrente per l'attività dell'ufficio di segreteria viene distaccato dalle stesse amministrazioni in posizione di comando.

#### ART. 4.

Il Comitato nazionale dei trasporti si riunisce almeno ogni 4 mesi ed è convocato dal presidente di sua iniziativa o su richiesta di almeno un quinto dei suoi membri.

Per la validità delle riunioni occorre la presenza di almeno la metà dei membri.

Le deliberazioni sono adottate a maggioranza dei presenti.

Alle riunioni del Comitato possono essere invitati a partecipare, a titolo consultivo, esperti anche appartenenti alle Amministrazioni dello Stato, ai quali possono essere affidati specifici incarichi con le modalità stabilite dal regolamento di cui al successivo articolo 5. Debbono essere altresì invitati i rappresentanti di una o più regioni a partecipare alle sedute concernenti deliberazioni su specifiche questioni cui esse risultino territorialmente interessate.

#### ART. 5.

Le modalità per il funzionamento del Comitato nazionale dei trasporti sono stabilite dal regolamento approvato dal Comitato stesso con la maggioranza dei due terzi dei presenti.

In tale regolamento potrà essere prevista la costituzione di gruppi di lavoro con funzioni istruttorie, cui potranno essere chiamati a partecipare anche esperti esterni al Comitato.

Potrà essere altresì prevista la costituzione di sezioni a carattere permanente, cui potranno essere delegate anche funzioni deliberanti per l'espletamento dei compiti di cui alle lettere c), d) ed e) dell'articolo 1.

## ART. 6.

I pareri e le proposte formulate dal Comitato nazionale dei trasporti nei casi di cui alle lettere *c)*, *d)*, *e)* ed *f)* dell'articolo 1, sono vincolanti qualora riguardino atti che possano comportare spese a carico del bilancio dello Stato.

## ART. 7.

Fino alla ristrutturazione e all'unificazione delle competenze amministrative in materia di trasporto il Comitato nazionale dei trasporti si avvale, per l'espletamento dei suoi compiti, degli Uffici dei Ministeri dei trasporti, della marina mercantile e dei lavori pubblici.

## ART. 8.

Per il funzionamento del Comitato nazionale dei trasporti si provvede con lo stanziamento della somma di lire 500 milioni annui mediante variazione di corrispondente nota di bilancio sul capitolo riguardante il Ministero dei trasporti.

## TITOLO II

ENTE NAZIONALE  
DELLE FERROVIE ITALIANE (ENFI)

## ART. 9.

È istituito l'Ente nazionale delle ferrovie italiane (ENFI) in sostituzione della Amministrazione delle ferrovie dello Stato disciplinata dalle leggi 22 aprile 1905, n. 137, 7 luglio 1907, n. 409, e successive modificazioni e integrazioni.

L'ENFI è ente pubblico economico ed è sottoposto alla vigilanza del Ministro dei trasporti.

Ha sede legale in Roma ed ha il compito di esercitare, con criteri di economicità, le linee della rete ferroviaria, i servizi di navigazione per la Sicilia e la Sardegna già di competenza delle ferrovie del-

lo Stato nonché i rispettivi servizi complementari o sostitutivi.

L'ENFI provvede alla costruzione delle nuove linee ferroviarie di cui debba assumere l'esercizio ed a tutti i lavori di manutenzione e di ammodernamento inerenti alle linee esercitate.

#### ART. 10.

L'ENFI ha facoltà di partecipare a società o enti aventi per fini l'acquisizione 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 anche all'estero.

Le eventuali partecipazioni a società o enti stranieri devono però essere autorizzate dal Ministro dei trasporti sulla base delle direttive generali fissate dal Comitato nazionale dei trasporti.

L'ENFI può conferire a società o enti, ai quali partecipi ai sensi del primo comma del presente articolo, la gestione di particolari settori della sua attività, che non risulti conveniente svolgere direttamente per ragioni organizzative, funzionali o economiche con esclusione dell'esercizio di tratti delle reti ferroviarie esistenti.

#### ART. 11.

L'ENFI subentra nei rapporti giuridici dei quali è titolare l'Amministrazione (o Azienda) autonoma delle ferrovie dello Stato. Il suo patrimonio iniziale è costituito dal complesso dei beni e dei diritti attivi e passivi dei quali l'Amministrazione (o Azienda) autonoma delle ferrovie dello Stato è consegnatario o titolare. Tale patrimonio è giuridicamente e amministrativamente distinto da quello dello Stato.

Per il conseguimento delle sue finalità istituzionali l'ENFI ha facoltà di disporre dei propri beni e delle altre utilità che non abbia interesse a conservare, in conformità delle norme che li riguardano, purché i predetti atti dispositivi non determinino diminuzioni del valore complessivo del patrimonio.

Il Ministero del tesoro assegna all'ENFI un fondo iniziale di dotazione di importo pari al ricavo delle anticipazioni erogate dal predetto Ministero a copertura del disavanzo di gestione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato iscritto in bilancio per l'anno finanziario relativo a quello di entrata in vigore della presente legge.

#### ART. 12.

I servizi esercitati dall'ENFI debbono rispondere a criteri di economicità e di corretta gestione imprenditoriale, avuto riguardo all'interesse pubblico ed al carattere sociale e collettivo del servizio svolto.

La politica tariffaria deve tendere ad assicurare l'equilibrio di gestione dell'ente e il soddisfacimento della domanda di trasporto.

Le tariffe sono stabilite con riferimento alle condizioni di mercato e al livello dei costi aziendali e possono prevedere prezzi minimi e massimi.

Il Consiglio di amministrazione di cui al successivo articolo 16 determina le tariffe e la loro modificazione, nonché le condizioni di trasporto per le persone e per le cose.

Le tariffe sono autorizzate dal Ministro dei trasporti in relazione alle direttive fissate dal Comitato nazionale dei trasporti.

Gli oneri di gestione derivanti da obblighi di servizio pubblico e dalla normalizzazione dei conti sono liquidati dallo Stato in conformità della normativa comunitaria CEE.

#### ART. 13.

I programmi pluriennali di investimenti concernenti la costruzione di nuove linee, nuovi impianti e fabbricati, compresi gli investimenti attinenti alla ricerca scientifica e tecnologica, e alla provvista di nuovo materiale rotabile e navigante sono sottoposti al parere del Comitato nazionale dei trasporti e finanziati con:

- 1) gli avanzi di gestione;
- 2) gli stanziamenti annuali o pluriennali disposti con leggi ordinarie o speciali;

3) i ricavi di eventuali alienazioni di beni immobili e mobili o il realizzo di partecipazioni al capitale di enti o società;

4) i contributi del Ministero del tesoro, delle regioni o dei comuni;

5) i prestiti contratti direttamente o l'emissione di obbligazioni garantite dallo Stato, sentito il Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio.

Gli oneri di ammortamento per interessi e capitale relativi all'attuazione dei programmi di investimenti sono rimborsati dal Ministero del tesoro e da altre autorità nei limiti e con le modalità previste dai piani finanziari approvati dal Comitato nazionale dei trasporti.

#### ART. 14.

Sono organi dell'ENFI:

- 1) il Presidente;
- 2) il Consiglio di amministrazione;
- 3) il Direttore generale;
- 4) i Direttori compartimentali;
- 5) i Comitati regionali;
- 6) il Collegio dei revisori.

#### ART. 15.

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

In caso di impedimento o di assenza è sostituito dal vice presidente.

Il presidente, sentito il Consiglio di amministrazione, può delegare al vice presidente ed ai singoli consiglieri, con riguardo alle loro rispettive competenze, compiti di carattere permanente o la trattazione di affari specifici.

Inoltre determinati poteri inerenti alla rappresentanza legale dell'ENFI possono essere conferiti, sentito il Consiglio di amministrazione, ad altri organi centrali e periferici dell'Ente.

## ART. 16.

Il Consiglio di amministrazione è composto dal presidente dell'Ente, che lo presiede, e da otto consiglieri scelti tra persone aventi particolare competenza tecnica e amministrativa. Ad uno dei consiglieri è conferita la funzione di vice presidente.

Il presidente, il vice presidente e gli altri componenti del Consiglio di amministrazione sono nominati con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti, sentito il Consiglio dei ministri, e durano in carica quattro anni.

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

I membri del Consiglio di amministrazione hanno tutti uguali doveri e responsabilità nell'esercizio del loro mandato, che deve essere svolto in piena indipendenza, in aderenza alle esigenze di interesse pubblico rappresentate dall'Ente.

## ART. 17.

Il Consiglio di amministrazione ha tutti i poteri di gestione ed amministrazione necessari al conseguimento dei fini istituzionali dell'Ente.

In particolare:

a) delibera, almeno tre mesi prima dell'inizio di ciascun esercizio, il bilancio preventivo annuale, predisposto dal direttore generale, nonché le successive variazioni, dandone comunicazione al Ministro dei trasporti, al quale trasmette anche la relazione del Collegio dei revisori dei conti;

b) delibera, entro quattro mesi dalla chiusura dell'esercizio, il bilancio consuntivo, comprendente lo stato patrimoniale ed il conto economico, e lo presenta al Ministro dei trasporti, accompagnandolo con una relazione illustrativa e con quella del Collegio dei revisori. Il Ministro dei trasporti trasmette i predetti documenti al

Parlamento con le proprie osservazioni e con una relazione programmatica sull'attività dell'Ente, da formulare sulla base degli indirizzi generali di cui all'articolo 1 fissati dal Comitato nazionale dei trasporti;

c) delibera i programmi di nuovi investimenti e i relativi piani di finanziamento;

d) delibera gli impegni di spesa che non deleghi ad altri organi o uffici;

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

f) delibera la nomina e la cessazione dal servizio del direttore generale e degli altri dirigenti, e gli atti generali riguardanti le modalità di assunzione e la posizione normativa ed economica del personale, con facoltà di delegare il compimento di atti applicativi del contratto collettivo di lavoro agli organi centrali e regionali dell'Ente;

g) delibera la strutturazione e regolamentazione tecnica ed amministrativa dei vari servizi e dell'organizzazione periferica territoriale dell'Ente;

h) esercita tutti gli altri poteri conferitigli dalla presente o da altre leggi e da regolamenti.

Inoltre, ai fini del conseguimento di una maggiore efficienza operativa dell'Ente, il Consiglio di amministrazione ha facoltà di delegare propri poteri al presidente e al direttore generale, nel quadro di un ampio ed equilibrato decentramento funzionale, fatte salve le materie concernenti questioni di principio o direttive di politica aziendale.

#### ART. 18.

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 o del di-



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

È consentito il voto segreto sulle questioni concernenti persone.

#### ART. 19.

Il direttore generale è nominato dal Consiglio di amministrazione con delibera soggetta al preventivo parere della speciale Commissione parlamentare richiesto dal Ministro dei trasporti. Con lo stesso procedimento si provvede alla nomina di due vice direttori generali, preposti uno ai servizi tecnici e l'altro ai servizi amministrativi.

Il direttore generale ed i vice direttori generali durano in carica cinque anni e possono essere confermati una sola volta.

Il direttore generale partecipa alle sedute del Consiglio di amministrazione con voto consultivo, cura l'esecuzione delle deliberazioni consiliari e, in attuazione delle direttive del Consiglio:

a) esercita funzioni di direzione, di normativa e di coordinamento interno;

b) vigila sull'andamento dei servizi curando l'unità operativa e di indirizzo degli organi dipendenti;

c) predispone e presenta al Consiglio di amministrazione i bilanci preventivi e consuntivi annuali;

d) presenta al Consiglio di amministrazione, sotto forma di proposte opportunamente istruite e convenientemente articolate, le questioni che devono essere esaminate;

e) propone al Consiglio di amministrazione l'emanazione dei provvedimenti che ritiene necessari e adotta direttamente, nell'interesse del traffico e a tutela della pubblica incolumità, i provvedimenti urgenti e indifferibili richiesti dalla continuità e sicurezza dell'esercizio, e li sottopone alla ratifica del Consiglio nella prima seduta;

f) esercita i poteri delegatigli dal Consiglio di amministrazione, al quale riferisce periodicamente sull'andamento generale dei servizi e della gestione.

Il direttore generale è gerarchicamente preposto e sovrintende a tutto il personale dell'Ente; dà corso alle assunzioni, ai licenziamenti e a tutti gli altri provvedimenti di competenza del presidente, riguardanti il personale non dirigente.

È coadiuvato da due vice direttori generali e, sentito il Consiglio di amministrazione può delegare a ciascuno parte delle proprie competenze e ad uno di essi il compito di sostituirlo, in caso di assenza o impedimento. Può altresì delegare alcune sue competenze ai direttori dei servizi e ai direttori compartimentali.

#### ART. 20.

Le linee esercitate dall'ENFI e gli impianti relativi sono ripartiti in circoscrizioni compartimentali, tenuto conto delle linee esistenti nel territorio di ciascuna regione, cui presiede il direttore compartimentale coadiuvato dal Comitato regionale.

#### ART. 21.

Il direttore compartimentale è nominato dal Consiglio di amministrazione sentito il direttore generale.

Il direttore compartimentale cura l'esecuzione delle deliberazioni del Consiglio di amministrazione riguardanti la circoscrizione compartimentale, presiede il Comitato regionale per le ferrovie e rappresenta l'ENFI nelle cause di competenza della magistratura ordinaria e amministrativa relative all'esercizio delle ferrovie nell'ambito di sue competenze.

Sulla base delle direttive impartite dal direttore generale:

a) vigila sull'andamento del servizio ed esercita funzioni di normativa o di coordinamento degli uffici compartimentali;

b) dirige e cura l'unità di indirizzo e operativa degli organi dipendenti;

c) predisporre la relazione annuale al Consiglio di amministrazione sull'andamento del servizio nel compartimento;

d) formula proposte che il Consiglio di amministrazione è tenuto ad esaminare;

e) adotta provvedimenti d'urgenza richiesti dalla continuità e sicurezza dello esercizio e nell'interesse del traffico e a tutela della pubblica incolumità; detti provvedimenti devono essere portati immediatamente a conoscenza del direttore generale, e, se di competenza del Consiglio di amministrazione, sottoposti al suo esame alla prima seduta successiva;

f) esercita le funzioni delegategli dal direttore generale e dal Consiglio di amministrazione.

#### ART. 22.

Il Comitato regionale è presieduto dal direttore compartimentale ed è composto dai capi delle unità costituenti la direzione compartimentale.

Fa parte del Comitato regionale l'assessore regionale ai trasporti, o un suo rappresentante.

Il Comitato regionale delibera:

1) le priorità dei lavori ai fabbricati e agli impianti;

2) la ripartizione dei fondi assegnati al Compartimento;

3) i provvedimenti riguardanti i servizi su strada, integrativi o sostitutivi o complementari dei servizi ferroviari;

4) sul rapporto di lavoro del personale della giurisdizione per le materie che non rientrano nelle competenze del Consiglio di amministrazione e del direttore generale.

Il Comitato regionale inoltre:

a) esprime pareri sul Piano regionale dei trasporti ed esercita le facoltà previste dalla legge per interventi in sede di formazione e di attuazione dei Piani regolatori territoriali;

b) approva la relazione al rendiconto delle spese e delle entrate del Compartimento;

c) approva la relazione annuale concernente le entrate e le spese del Compartimento;

d) esprime pareri sulle materie attribuite al direttore compartimentale.

Il Consiglio di amministrazione determina eventuali altre materie sulle quali il Comitato regionale delibera, formula proposte o esprime pareri.

#### ART. 23.

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

Il Collegio dei revisori è nominato con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti, sentito il Consiglio dei ministri, dura in carica tre anni e i suoi componenti possono essere riconfermati una sola volta.

Due membri effettivi sono designati rispettivamente dal Ministro del tesoro e dal Ministro del bilancio.

Con le stesse modalità previste dai due commi precedenti si provvede, per il rimanente periodo del mandato in corso, alla sostituzione del presidente e degli altri componenti cessati dalla carica.

Il Collegio dei revisori esercita le sue funzioni di controllo con continuità e indipendenza e, in particolare:

a) vigila sull'osservanza delle disposizioni di legge e di regolamento;

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

c) esamina il bilancio preventivo ed il bilancio consuntivo, attestando la veridicità di quest'ultimo e redigendo apposite relazioni.

I membri del Collegio dei revisori possono in qualunque momento procedere, anche individualmente, ad atti di ispezione e di controllo. In caso di accertata

irregolarità, il Collegio dei revisori riferisce immediatamente al presidente dell'Ente, al Ministro dei trasporti e al Ministro del tesoro.

Il presidente del Collegio o un revisore da lui delegato partecipa alle riunioni del Consiglio di amministrazione senza diritto di voto.

Per l'esercizio delle sue funzioni il Collegio dei revisori si avvale di un ufficio con personale fornito dall'Ente.

#### ART. 24.

La Corte dei conti esercita il controllo sulla gestione dell'ENFI con le modalità previste dagli articoli 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 12 della legge 21 marzo 1958, n. 259, e riferisce al Parlamento anche sulla efficienza economico-finanziaria dell'attività svolta dall'Ente nell'esercizio esaminato.

#### ART. 25.

Le cariche di presidente e di membro del Consiglio di amministrazione o del Collegio dei revisori e quelle di direttore e vice-direttore generale non possono essere ricoperte:

- 1) da chi sia membro del Parlamento o di Consigli regionali;
- 2) da chi sia amministratore di enti pubblici o ricopra cariche in enti sottoposti a vigilanza dello Stato;
- 3) da chi sia proprietario, comproprietario, socio, amministratore, sindaco, consulente o dipendente di enti o imprese in rapporti di affari concorrenti con lo ENFI.

I dipendenti dello Stato o degli enti pubblici nominati ad una delle cariche di cui al primo comma sono collocati in posizione di fuori ruolo.

#### ART. 26.

Quando si verifichi una delle cause di incompatibilità di cui al precedente articolo 25, si decade dalla carica ricoperta

ove, entro 15 giorni dalla comunicazione della nomina, non sia cessata la situazione di incompatibilità.

I membri del Consiglio di amministrazione incorrono altresì nella decadenza qualora non partecipino, senza giustificato motivo, a tre riunioni consecutive. La dichiarazione di decadenza e l'accettazione delle dimissioni seguono la stessa procedura prevista per la nomina.

Il presidente, i membri del Consiglio di amministrazione, il direttore generale e i vice-direttori generali possono, per gravi motivi, essere rimossi dalla carica con provvedimenti motivati e con le stesse modalità previste per la nomina.

#### ART. 27.

Gli emolumenti del presidente, del vicepresidente, dei consiglieri di amministrazione e dei revisori dei conti sono determinati con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro.

Il trattamento normativo ed economico del direttore generale e dei vice-direttori generali viene stabilito dal Consiglio di amministrazione con rapporto d'impiego individuale avente validità quinquennale e con gli adempimenti previsti dal precedente articolo 26.

#### ART. 28.

Le norme concernenti l'organizzazione interna dell'Ente saranno informate a criteri di massimo decentramento e funzionalità dei servizi.

Agli organi periferici sono conferite funzioni normative, di coordinamento ed ispettive nell'ambito della propria competenza territoriale.

Le norme amministrative e contabili e quelle concernenti i controlli ispettivi dovranno essere informate a criteri di funzionalità, snellezza ed economicità, al fine di assicurare la maggiore efficienza e regolarità di gestione.

Al controllo sistematico della regolarità amministrativa e contabile, della conserva-

zione del patrimonio, dell'accertamento delle entrate ed al riscontro degli atti di gestione comunque attinenti alla materia del bilancio provvede il servizio ragioneria.

Per l'esercizio dei settori di attività complementari a quelle di vettore o che seguano tecniche operative diverse da quella concernente l'esercizio della rete ferroviaria, possono essere costituite apposite sezioni autonome, giuridicamente ricomprese nel quadro dell'organizzazione generale e del bilancio dell'Ente.

#### ART. 29.

In caso di accertate irregolarità o deficienze, tali da compromettere il normale funzionamento tecnico-amministrativo dell'Ente, ovvero di ripetuta inosservanza delle direttive del Comitato nazionale dei trasporti di cui al precedente articolo 1 fatte salve le eventuali azioni penali e di responsabilità amministrativa, il Consiglio di amministrazione può essere sciolto con decreto motivato del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti, sentito il Consiglio dei ministri.

In caso di scioglimento, i poteri del presidente e del Consiglio di amministrazione sono attribuiti ad un commissario straordinario.

Entro tre mesi dalla nomina del commissario straordinario sarà provveduto alla ricostituzione del Consiglio di amministrazione dell'Ente. In caso di necessità, detto termine può essere prorogato di altri tre mesi con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei trasporti.

Durante l'amministrazione straordinaria, il Collegio dei revisori continua ad esercitare il suo mandato.

#### ART. 30.

Senza pregiudizio delle responsabilità previste dalle leggi vigenti, il presidente e i membri del Consiglio di amministrazione, il direttore generale ed i vice-direttori generali ed inoltre i membri del Collegio dei revisori sono responsabili delle perdite e dei danni recati all'Ente o ai terzi verso

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

i quali esso debba rispondere, per la violazione di legge o di regolamenti ovvero per negligenza grave o manifesta o per abuso, di cui si siano resi colpevoli nell'esercizio del loro mandato.

È esente da responsabilità chi, per legittimi motivi, non abbia preso parte alle deliberazioni o abbia fatto constatare il suo motivato dissenso o le proposte da lui formulate per evitare l'atto da cui è derivato il danno.

L'azione di responsabilità è promossa su denuncia del Ministro dei trasporti.

## ART. 31.

Il rapporto di lavoro del personale dipendente disciplinato su base contrattuale deve informarsi a criteri di efficienza e produttività in relazione al carattere imprenditoriale e industriale dell'attività economica svolta dall'ente e nel rispetto delle norme di cui alla legge 20 maggio 1970, n. 300.

In sede giurisdizionale la competenza a conoscere le relative controversie è attribuita all'autorità giudiziaria ordinaria.

I contratti collettivi, negoziati con le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative sul piano nazionale, sono adottati dal Consiglio di amministrazione sentito il Comitato nazionale dei trasporti.

## ART. 32.

L'assistenza in giudizio per tutte le vertenze che interessano l'ente è affidata all'Avvocatura dello Stato, con facoltà per l'ente di avvalersi, in relazione a particolari circostanze, del patrocinio di altri professionisti.

L'Avvocatura dello Stato assume, a richiesta, la rappresentanza e la difesa dei dipendenti dell'ente nei giudizi civili e penali che li riguardano per fatti e cause di servizio.

## ART. 33.

Il Governo della Repubblica è delegato ad emanare, entro due anni dall'entrata in vigore della presente legge, con uno o



più decreti aventi valore di legge ordinaria, le norme necessarie a modificare, integrare e coordinare in testo unico le disposizioni legislative concernenti l'amministrazione (o azienda) autonoma delle ferrovie dello Stato con quelle relative al nuovo Ente contenute nella presente legge, sulla base dei seguenti criteri direttivi:

le norme contabili e contrattuali saranno modificate, in deroga alla legge ed al regolamento per l'amministrazione e la contabilità generale dello Stato, secondo criteri di snellezza, semplificazione e decentramento, stabilendo altresì che la tenuta delle scritture amministrative e contabili sia improntata ai criteri e metodi delle imprese industriali;

le norme concernenti l'imposizione tributaria dovranno tenere conto delle agevolazioni previste per altri enti pubblici e tendere alla semplificazione dei procedimenti di accertamento e riscossione dei tributi a carico dell'ente, ai fini della riduzione dei costi di funzionamento.

#### ART. 34.

Sullo statuto dell'ente, deliberato dal Consiglio di amministrazione, esprime parere il Comitato nazionale dei trasporti. Lo statuto è approvato con decreto del Presidente della Repubblica su proposta del Ministro dei trasporti, sentito il Consiglio dei ministri, entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge.

#### ART. 35.

La costituzione degli organi istituzionali dell'Ente nazionale delle ferrovie italiane di cui al precedente articolo 14 deve essere attuata entro tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge.

Gli attuali organi di amministrazione e di controllo restano in carica fino alla data di insediamento dei nuovi organi previsti dalla presente legge.

Fino all'entrata in vigore dei decreti delegati di cui al precedente articolo 33

restano in vigore per tutto quanto non previsto dalla presente legge, e in quanto applicabili, le norme preesistenti regolanti l'ordinamento e il funzionamento dell'Amministrazione (o Azienda) autonoma delle ferrovie dello Stato.

Per il primo quinquennio successivo all'entrata in vigore della presente legge, il Ministero del tesoro assegna annualmente all'ENFI un contributo integrativo pari alla differenza tra i costi medi generali per unità di traffico e i corrispondenti ricavi tariffari, e comunque non superiore alle anticipazioni erogate dal Ministero del tesoro per la copertura del disavanzo di gestione riferite all'anno di entrata in vigore della presente legge.