

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 257

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

BAGHINO, PAZZAGLIA, SANTAGATI, PARLATO

Presentata il 4 luglio 1979

Soppressione dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato
e costituzione dell'Azienda delle ferrovie dello Stato con
personalità giuridica di diritto pubblico

ONOREVOLI COLLEGHI! — Con la presente proposta di legge proponiamo la sostituzione della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato con una nuova Azienda che abbia personalità giuridica di diritto pubblico sotto la vigilanza del Ministero dei trasporti e della Corte dei conti per la parte di competenza.

In tal modo riteniamo che la Azienda possa avere una maggiore flessibilità ed una maggiore aderenza a quelli che sono gli attuali concetti informatori della politica dei trasporti.

La privatizzazione della azienda non deve essere il motivo o la ragione per costituire un carrozzone politico con lottizzazioni a tutti i livelli per cui le iniziative anche puramente tecniche vengono

a soffrire sul piano a causa dei diversi interessi concorrenti delle parti politiche.

Nella visione che abbiamo della Azienda delle ferrovie dello Stato, proprio per il carattere privatistico che assume intendiamo affidare tutta la responsabilità della gestione ad un solo uomo sia sul piano amministrativo che su quello tecnico. Cerchiamo cioè di porre in primo piano la figura del direttore generale. Solo con una unità tecnica ed amministrativa si potrà portare l'azienda su quel piano di redditività e di economicità da tutti auspicato.

Naturalmente il direttore generale non è un despota, *legibus solutus* ma è certamente il più importante degli elementi

strutturali della Azienda che si avvale di due organi di consulenza e di collaborazione: sul piano amministrativo, il Consiglio di amministrazione di cui è presidente e sul piano tecnico del Comitato tecnico amministrativo che è un nuovo ma necessario organo della Azienda.

Esso è composto dal direttore generale e dai direttori dei Servizi con il compito di coordinamento delle varie attività della Azienda e con l'obbligo di esaminare preventivamente le deliberazioni e le proposte da sottoporre al Consiglio di amministrazione.

Data la molteplicità dei compiti che vengono attribuiti al direttore generale è stata prevista la nomina di due vice direttori generali che lo affiancano nelle ripartizioni dei compiti e che lo sostituiscono in caso di impedimento o di assenza.

In questa struttura accentrata, spetta alla Azienda, nella piena visione delle sue attività e dei piani di sviluppo e di investimento, attuare con propria decisione la politica del trasporto pubblico sia in adesione agli interessi della nazione, quanto a quelli delle singole regioni e degli enti locali e soprattutto in rispondenza ai principi stabiliti dalla Comunità economica europea in questo settore.

In tal modo anche la politica tariffaria, come ad ogni azienda ispirata a criteri di redditività aziendale, di efficiente gestione tecnica commerciale ed economica spetta alla Azienda stessa. Sarebbe un assurdo voler trasformare la attuale Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato in una azienda di diritto pubblico e sottrarre alla sua meditata valutazione e decisione l'ammontare delle tariffe per le prestazioni effettuate.

In questa visione di concentrazione e di maggiore flessibilità rientra anche lo scioglimento dell'attuale Ufficio nuove costruzioni ferroviarie del Ministero dei lavori pubblici e suo trasferimento nell'ambito della nuova Azienda.

Abbiamo voluto precisare nell'articolo 5 che la nuova azienda ha anche ampia libertà di manovra e di iniziative al fine

della acquisizione e dell'incremento del traffico passeggeri e merci e la sua proiezione deve comprendere tutta la politica dei trasporti in genere, sia quelli marittimi che aerei, in quanto essa fa parte, ed è la parte principale, di un tessuto connettivo al quale afferiscono le due altre attività di trasporto per cui il continuo coordinamento fra i vari settori è strettamente necessario al fine di una maggiore razionalità del sistema.

A tal fine l'Azienda deve essere libera di prendere parte a tutte le iniziative anche a quelle complementari ed accessorie o comunque connesse con quelle ferroviarie, in senso specifico, e dei trasporti in senso generale.

Alla nuova azienda viene riservato il trattamento fiscale privilegiato di cui oggi gode la Azienda autonoma delle ferrovie, e le è riconosciuta la facoltà di emettere obbligazioni, sotto il necessario controllo e la approvazione da parte del Comitato interministeriale per il credito.

Per la attuazione di questa proposta di legge non abbiamo ritenuto opportuno ricorrere alla delega al Governo, ma proponiamo la emanazione di un regolamento di esecuzione in modo da evitare che con i decreti delegati, per un verso o per l'altro, vengano sfumati, travisati o annullati i punti fondamentali della riforma.

Riconosciamo, invece, la necessità di ricorrere alla delega al Governo per quanto concerne l'accertamento e la riscossione dei tributi dovuti dall'Azienda al fine di semplificarne la procedura e di ridurre i costi di funzionamento nel pieno rispetto del regime tributario di cui oggi gode la Azienda autonoma.

Abbiamo ritenuto infine di proporre che la nuova legge entri in vigore dopo un anno dalla sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* al fine di ottenere senza assillo i dovuti adattamenti strutturali e, soprattutto, per consentire la emanazione del regolamento di esecuzione che deve aver luogo contestualmente al momento della entrata in vigore della legge stessa al fine di permettere l'immediato avvio della nuova gestione senza ostacoli o riserve.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

L'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, istituita con legge 7 luglio 1907, n. 429, e successive modifiche, è soppressa ed è sostituita dalla Azienda per le ferrovie dello Stato.

ART. 2.

L'Azienda per le ferrovie dello Stato, con sede in Roma, ha personalità giuridica di diritto pubblico ed i suoi atti sono disciplinati dalle leggi di diritto privato.

Essa è sottoposta alla vigilanza del Ministro dei trasporti ed al controllo della Corte dei conti con le modalità previste dagli articoli 4, 6, 7, 8, 9 e 12 della legge 21 marzo 1958, n. 259, per quanto concerne la gestione finanziaria.

ART. 3.

L'Azienda, con criteri di economicità, esercita in esclusiva i servizi delle linee della rete ferroviaria nonché delle linee marittime affidate dallo Stato.

Provvede agli eventuali servizi sostitutivi di carattere eccezionale e temporaneo, ed a quelli complementari che interessano il trasporto merci.

ART. 4.

È compito dell'Azienda provvedere alla costruzione delle nuove linee ferroviarie di cui assume l'esercizio nonché ai lavori inerenti alle linee già in esercizio.

Il completamento delle linee in corso di realizzazione, al momento della entrata in vigore della presente legge, da parte del Ministero dei lavori pubblici, fa carico al Ministero stesso.

ART. 5.

L'Azienda, al fine della acquisizione e dell'incremento del traffico passeggeri e merci nonché dei trasporti in genere per ferrovia, ha facoltà di assumere partecipazioni in società o enti tanto nazionali che stranieri.

Analogamente ha facoltà di partecipare a società o enti che esercitano attività complementari, accessorie o comunque connesse con quelle ferroviarie e dei trasporti.

ART. 6.

Il patrimonio iniziale dell'Azienda è costituito dai beni mobili, immobili, macchinari ed impianti in consegna alla Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, in base alla legge istitutiva e successive modificazioni.

ART. 7.

Il Consiglio di amministrazione della Azienda, sulla base e nei limiti di rigorosi criteri di redditività aziendale e di efficiente gestione tecnica, commerciale, economica e tariffaria formula i programmi annuali e poliennali di attività, di investimenti, di finanziamenti nel quadro del pareggio del bilancio.

Ai fini della politica dei trasporti la Azienda deve tenere conto dei regolamenti della Comunità economica europea in relazione agli obblighi di servizio pubblico, alla normalizzazione dei conti ed agli aiuti alle aziende di trasporto.

ART. 8.

I piani di investimento pluriennali sono sottoposti dalla Azienda al Ministero dei trasporti che, sulla base del parere del CIPE, emesso entro novanta giorni, in relazione alla compatibilità con i programmi generali di sviluppo economico, li approva.

ART. 9.

Sono organi dell'Azienda delle ferrovie dello Stato:

- 1) il direttore generale;
- 2) il Consiglio di amministrazione;
- 3) il Comitato tecnico-amministrativo;
- 4) il collegio dei revisori dei conti.

ART. 10.

Il Consiglio di amministrazione è composto:

- a) dal direttore generale;
- b) da sette membri in rappresentanza dell'Azienda;
- c) da un magistrato del consiglio di Stato;
- d) da un avvocato dello Stato;
- e) da un funzionario del Ministero del tesoro;
- f) da nove membri in rappresentanza del personale.

ART. 11.

Alla organizzazione dell'Azienda ed alla presidenza del Consiglio di amministrazione è preposto un direttore generale coadiuvato da due vice direttori nominati, su proposta del direttore generale, dal Consiglio di amministrazione.

ART. 12.

Il Comitato tecnico-amministrativo è composto dal direttore generale, dai due vice direttori generali, dai direttori dei servizi e da cinque rappresentanti del personale.

Esso ha il compito del coordinamento delle varie attività dell'Azienda, con l'obbligo del concerto in merito alle decisioni da sottoporre al Consiglio di amministrazione.

ART. 13.

È compito del Comitato tecnico-amministrativo sottoporre alle decisioni del

Consiglio di amministrazione i piani per l'articolazione funzionale dell'Azienda, territorialmente decentrata, con particolare riguardo alle esigenze di integrazione del trasporto pubblico ed alla opportuna rispondenza alle strutture regionali al fine di assicurare la maggiore efficienza nel rispetto della sua unitarietà e della economicità.

ART. 14.

Il Comitato tecnico-amministrativo è tenuto a promuovere conferenze periodiche per la consultazione con rappresentanti delle regioni, degli enti locali, dei corpi scientifici, delle organizzazioni sindacali, di categoria, nonché dell'utenza (su designazione regionale delle Camere di commercio) e, inoltre, ad intervenire di diritto alle pubbliche riunioni, conferenze, centri di studio o altre iniziative concernenti i trasporti non solo ferroviari e la politica dei trasporti.

Alle conferenze di carattere regionale sono chiamati a partecipare anche i rappresentanti delle forze politiche presenti nei consigli regionali.

ART. 15.

Il Presidente della Repubblica, con proprio decreto, nomina i componenti degli organi dell'Azienda:

a) su proposta del Consiglio dei ministri in base ad una rosa di nomi predisposta dal Ministro dei trasporti;

b) in relazione ai risultati elettorali per i rappresentanti del personale adeguatamente ripartiti fra le varie categorie dei lavoratori dell'Azienda.

Tutti i componenti gli organi dell'Azienda devono essere prescelti esclusivamente e rigorosamente sulla base della loro provata competenza specifica.

ART. 16.

I componenti degli organi dell'Azienda durano in carica quattro anni e possono

essere immediatamente confermati per una sola volta.

Quando si verifica una vacanza per dimissioni, impossibilità sopravvenuta, decesso, si provvede alla sostituzione nelle forme e nei modi di cui all'articolo 15 della presente legge.

I nuovi eletti durano nell'incarico sino alla fine del mandato del sostituito.

ART. 17.

Gli organi dell'Azienda permangono nelle loro attribuzioni sino alla costituzione dei nuovi con il limite massimo di sei mesi dalla fine del mandato. Superato tale limite il Presidente del Consiglio dei ministri su iniziativa del Ministro dei trasporti, propone al Presidente della Repubblica la nomina di un commissario straordinario.

Il commissario straordinario è nominato anche nel caso di inattività, per qualsiasi causa, del Consiglio di amministrazione.

ART. 18.

Il rapporto di lavoro del personale dipendente dell'Azienda è regolato dalle norme di diritto privato, su base contrattuale, collettiva e individuale; la competenza a decidere sulle relative controversie è attribuita all'autorità giudiziaria ordinaria.

Il personale dipendente dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato ed in servizio alla data di entrata in vigore della presente legge automaticamente passa alle dipendenze dell'Azienda ferroviaria, conservando il proprio trattamento economico e normativo in atto alla stessa data nonché i diritti quesiti.

Entrano a far parte del personale dell'Azienda funzionari ed impiegati dell'attuale Ufficio nuove costruzioni ferroviarie del Ministero dei lavori pubblici, non appena sciolto con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con i Ministri dei trasporti e del tesoro.

ART. 19.

Le linee, gli impianti e i fabbricati, i materiali di esercizio di scorta, dati in consegna per l'esercizio della Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato sono trasferiti in proprietà della Azienda delle ferrovie dello Stato e ne costituiscono la dotazione patrimoniale senza comportare oneri di ammortamento e di interessi per il servizio dei capitali esistenti ma con l'obbligo di provvedere alla loro manutenzione e rinnovamento.

ART. 20.

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

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

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

Le obbligazioni emesse dall'Azienda o per suo conto, sono parificate ad ogni effetto alle cartelle di credito comunale e provinciale emesse dalla Cassa depositi e prestiti e sono ammesse di diritto alla quotazione ufficiale delle borse e valori, sono comprese tra i titoli sui quali l'Istituto di emissione è autorizzato a fare anticipazioni e possono essere accettate per la costituzione di depositi cauzionali presso le pubbliche amministrazioni.

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

ART. 21.

Annualmente il Ministro dei trasporti comunica al Parlamento il bilancio consuntivo dell'Azienda, e quello preventivo, accompagnato da una relazione sulle attività svolte e sullo stato di attuazione dei programmi di investimento.

ART. 22.

Alla data di entrata in vigore della presente legge, su proposta del Ministro dei trasporti, sentito il Consiglio dei ministri, il Presidente della Repubblica procede alla nomina di un amministratore provvisorio per l'Azienda.

L'amministratore provvisorio, ha tutti i poteri degli organi di ordinaria amministrazione dell'Azienda e permane in carica sino alla loro costituzione ma non oltre tre mesi dalla nomina.

ART. 23.

Con decreto del Presidente della Repubblica viene emanato il regolamento di esecuzione della presente legge.

Con la entrata in vigore della presente legge sono abrogate la legge 7 luglio 1907, n. 429, e successive modificazioni, e le disposizioni in contrasto con le norme contenute nei precedenti articoli.

ART. 24.

Il Governo della Repubblica è delegato ad emanare, entro due anni dalla entrata in vigore della presente legge uno o più decreti con il criterio di procedere:

a) alla semplificazione degli accertamenti;

b) alla semplificazione delle riscossioni dei tributi a carico della Azienda;

c) alla riduzione dei costi di funzionamento;

d) nel pieno rispetto dell'attuale regime tributario riservato alla Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato.

ART. 25.

La presente legge entra in vigore dodici mesi dopo la sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica, contestualmente alla emanazione del regolamento di esecuzione di cui all'articolo 23 della presente legge.