

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1960

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

CERUTTI, DEL BASSO DE CARO, LA GLORIA, BREDI, BARBALACE, STORNELLO, BUTTITA, OLIVO, TEMPESTINI, RENZULLI, MARTE FERRARI, d'AMATO, PILLITTERI, ROMANO, ROTIROTI, TRAPPOLI, LABRIOLA, MASTRANTUONO, BORGOGGIO, BOTTINI, FRANCESCO COLUCCI, CASULA, POTÌ, LUSETTI, PALADINI, BONOMO, SOLLAZZO, ABBRUZZESE, LA GANGA, SALVATORE LAURICELLA

Disposizioni in materia di riforma del settore autostradale
e di adeguamento delle capacità operative dell'ANAS

Presentata il 1° dicembre 1992

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge detta poche ma efficaci norme sul tema della viabilità, soprattutto di grande comunicazione, in modo da consentire la salvaguardia e l'incremento di un patrimonio: quello delle infrastrutture viarie, che rappresenta un *quid* imprescindibile per lo sviluppo del nostro Paese.

Come si legge nello stesso « libro verde » della Comunità economica europea su « L'impatto dei trasporti sull'ambiente », la crescita socio-economica dei paesi membri ha condotto ad un forte sviluppo dei trasporti e, in prospettiva, la creazione del Mercato unico, rischia di appesantire la situazione con incrementi fino al 20 per cento del traffico.

Tale aumento abnorme, nonostante l'indiscutibile esigenza di avviare un riequilibrio dell'assetto interno del trasporto

attraverso misure sostanziali atte a segnare un'effettiva, tangibile e definitiva inversione di tendenza a favore del trasporto su rotaia o per mare, è stato pressoché interamente sopportato dalle infrastrutture stradali.

Come evidenzia lo stesso aggiornamento del piano nazionale dei trasporti, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 267, supplemento ordinario del 12 novembre 1992, il settore stradale e autostradale, ancora per alcuni anni, sarà chiamato a giocare una parte fondamentale nella dinamica dei trasporti, per cui si impone l'avvio di meccanismi idonei a consentire la salvaguardia e l'incremento delle relative infrastrutture.

Considerata l'attuale situazione del bilancio dello Stato, che rende opportuno evitare, nel futuro, l'utilizzo di risorse sta-

tali per il finanziamento degli interventi, pure necessari, nel settore autostradale, si è ritenuto di prevedere meccanismi idonei ad utilizzare nel miglior modo possibile i margini di autofinanziamento del settore, sancendo, in via generale, il principio per il quale, dalla data di entrata in vigore della legge, non sono più concessi contributi per il finanziamento di interventi autostradali, se non con una legge statale.

In tal senso, presupposto indispensabile per consentire l'autofinanziamento è apparso quello di dettare alcune disposizioni semplici e chiare con l'evidente finalità di costituire il substrato normativo per un'adeguata manovra tariffaria, da effettuarsi anche attraverso proroghe delle concessioni.

Si è, pertanto, optato per una rivisitazione dell'istituto della concessione di costruzione e gestione, nel settore autostradale, chiarendo alcuni principi che troviamo già *in nuce* nell'attuale normativa.

Viene, infatti, stabilito il principio per il quale il rapporto di concessione si fonda su elementi prefissati tra le parti, in linea preventiva, al momento della stipula dell'accordo, in modo da non consentire l'alterazione del rischio assunto dal concessionario al momento di decidere l'investimento da effettuare.

Si è pertanto ritenuto opportuno sancire il principio per il quale le tariffe sono fissate in convenzione, all'interno di linee guida precontrattate, al fine di assicurare la realizzazione degli investimenti da effettuare.

E ciò, nel presupposto che la validità e l'affidabilità del patto concessorio è il primo sostanziale requisito per ipotizzare l'autofinanziamento da parte dei privati e per garantire gli investimenti indispensabili.

Basti pensare all'evidente stato di affaticamento di alcune infrastrutture autostradali che, proprio per il mancato completamento della rete, si trovano a sostenere carichi di traffico superiori al livello ottimale, con conseguenti rapidi processi di invecchiamento e perdita di funzionalità globale.

Proprio per garantire gli investimenti indispensabili per il settore, la presente proposta di legge ha previsto un meccanismo automatico di determinazione delle tariffe prestabilito dal Ministro dei lavori pubblici, di concerto con quello del bilancio e della programmazione economica e del tesoro, al momento della stipula della convenzione, che preveda modalità di adeguamento certe, agganciate a meccanismi automatici, sia pur valutabili sulla base di criteri preventivamente definiti.

Solo in tal modo, confidando in aumenti tariffari certi, il concessionario potrà assumersi interamente il rischio legato ad eventuali errate valutazioni, da lui stesso effettuate in sede contrattuale.

In un quadro di certezze appare possibile anche prestabilire sia che una quota degli aumenti tariffari venga destinata ad interventi di manutenzione sulle strade statali sia che una quota spetti ad interventi autostradali di prioritario interesse nazionale per la sicurezza e la fluidità del traffico, nonché per la riqualificazione, anche ambientale.

In tal modo, attraverso un calibrato utilizzo della manovra tariffaria, si dovrebbe consentire il finanziamento degli indispensabili investimenti necessari per evitare un rapido degrado della rete viaria non solo autostradale. Ed il settore sarà posto in condizione, nel suo complesso, di affrontare gli aumenti di traffico che si avranno entro il 2000.

Non può trascurarsi, infatti, che il settore della viabilità statale ha assoluta necessità di un intervento manutentorio delle infrastrutture esistenti, finora non sufficientemente realizzato sia per carenza di stanziamenti sia per l'incidenza di procedure causanti una consistente mole di residui passivi.

Si tratta di un problema rilevante, dalla cui mancata soluzione dipende il decadimento e l'azzeramento del valore patrimoniale di larga parte dei circa 46.000 Km di rete stradale (valutato prudenzialmente in 350.000 miliardi di lire) costituenti l'ossatura della viabilità ordinaria del nostro Paese.

Ad oggi, infatti, le disponibilità di bilancio hanno permesso, per la manutenzione, un impegno di meno del 2 per mille del valore capitale: una quota che non trova riscontro in nessun altro settore.

Si deve, infine, considerare la vulnerabilità connessa al degrado o all'abbandono di parte notevole del sistema viario, sotto il profilo della sicurezza strategica: il venir meno di possibilità di utilizzo di collegamenti « minori » può precludere il ricorso ad itinerari alternativi rispetto alle grandi direttrici, con rischi non indifferenti in casi di emergenza.

Queste chiare affermazioni, contenute nel ricordato aggiornamento del piano dei trasporti, evidenziano l'opportunità di una destinazione prioritaria ai fini manutentivi delle esigue risorse statali, quale prevista nella proposta di legge in esame.

Dopo aver evidenziato i punti cardine che ho voluto porre a fondamento di questa proposta di legge, vorrei illustrarvi, nel dettaglio, gli otto articoli che la compongono:

L'articolo 1 sancisce il principio fondamentale che informa la proposta di legge, quello cioè per il quale, dalla data della eventuale sua entrata in vigore, non sono più previsti contributi a carico del bilancio dello Stato per realizzare interventi autostradali in concessione, ad eccezione di quelli attribuiti agli interventi già iniziati.

In conseguenza di tale previsione si prevede che le disponibilità liberate vengano destinate all'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) per interventi di manutenzione sulla viabilità statale.

L'articolo 2 detta disposizioni per l'aggiornamento delle convenzioni autostradali ed, in particolare, la norma prevede:

la determinazione delle tariffe in convenzione così da garantire, anche attraverso eventuali proroghe delle concessioni stesse, l'integrale copertura dei costi di gestione e di investimento;

l'automatica applicazione degli aumenti tariffari, secondo quanto previsto

convenzionalmente, con l'unica eccezione della verifica di non conformità alle convenzioni stesse, da parte del Ministro dei lavori pubblici;

l'autorizzazione di un ulteriore adeguamento finalizzato ad interventi di prioritario interesse nazionale per la sicurezza e la fluidità del traffico, nonché per la riqualificazione, anche ambientale;

un sistema più snello per l'espressione dei pareri da parte dei singoli organi ed amministrazioni dello Stato chiamati ad esprimersi sugli strumenti convenzionali, e ciò al fine di limitare i tempi che attualmente si protraggono per un periodo di circa tre anni.

Accanto a dette disposizioni per l'aggiornamento delle convenzioni, si prevedono poi, in sede di prima applicazione della legge proposta, specifiche modalità per l'aggiornamento delle tariffe in data 1° gennaio 1994, in misura equivalente ai tassi di inflazione programmati per gli anni 1992 e 1993, ed un obbligo, entro la stessa data, di aggiornare le convenzioni.

È stato, inoltre, inserito un comma volto a fornire un'interpretazione autentica alla norma di cui all'articolo 4, comma 5, del decreto legge 1° aprile 1989, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 29 maggio 1989, n. 205. Ci si ripromette, così, di chiarire definitivamente che, come la norma di legge che si interpreta autorizza, in via eccezionale, l'affidamento dei lavori urgenti e di pubblica utilità in pendenza della formalizzazione degli atti convenzionali che li regolamentano, allo stesso modo autorizza, come ovvio, il contestuale finanziamento dei lavori stessi, tramite le risorse individuate nei piani finanziari, anche in pendenza della loro formalizzazione.

Tale logica e simmetrica lettura della norma — che si riferisce, peraltro, solo a pochissimi destinatari ed a poche situazioni non più riproducibili — si rende necessaria per consentire il regolare finanziamento di opere già aperte al traffico o in corso di ultimazione e per evitare che il contenzioso già insorto, rimesso inevitabil-

mente alla sede giurisdizionale, possa costituire fonte di notevole onere per l'erario dello Stato, come paventa la stessa ANAS.

Si stabilisce, infine, che il Ministro dei lavori pubblici, per cinque anni, possa prevedere un incremento aggiuntivo nella misura massima del 20 per cento dell'aggiornamento annuale previsto in convenzione, da attribuire all'ANAS per interventi di manutenzione.

L'articolo 3, invece, detta disposizioni sul fondo centrale di garanzia per le autostrade e per le ferrovie metropolitane, stabilendo che esso svolga anche funzioni di compensazione, all'interno del settore autostradale, statale e in concessione, e che, con decreto interministeriale, si ripartiscano complessivamente le disponibilità del fondo.

L'articolo 4 detta il principio fondamentale per il quale, fino al 40 per cento, le disponibilità annuali per spese di investimento dell'ANAS sono utilizzate per interventi di manutenzione.

Il testo dell'articolo 5 è il frutto di un dibattito lungo e laborioso in quanto si propone di fissare una normativa transitoria volta a sanare la complessa situazione determinatasi nell'azienda autonoma in materia di assegnazione dei posti di primo dirigente. In particolare, l'articolo — oltre a prorogare al 31 dicembre 1992 le disposizioni di cui all'articolo 17 della legge n. 86 del 1986 dettando le norme di copertura del relativo onere — disciplina il conferimento dei posti di primo dirigente vacanti alla data di entrata in vigore della legge ai vincitori di un corso-concorso di formazione dirigenziale.

L'articolo 6 prevede snellimenti procedurali.

L'articolo 7 stabilisce che l'ANAS possa affidare ad amministrazioni provinciali, comunali, a società di progettazione o a professionisti la progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva, gli studi di fattibilità, impatto ambientale e redditività economica, ovvero le sole indagini geotecniche, geognostiche, geofisiche e fotogrammetriche delle opere di sua competenza.

Si stabilisce, peraltro:

che dalla data di entrata in vigore della presente legge l'ANAS è tenuta al rispetto della direttiva 92/50/CEE del Consiglio del 18 giugno 1992, sugli appalti pubblici di servizi;

che la progettazione si articoli su tre livelli di successive definizioni tecniche, determinando le caratteristiche del progetto preliminare, definitivo ed esecutivo;

la responsabilità del progettista per le varianti di valore superiore al 20 per cento e l'obbligo di stipulare un'assicurazione che deve coprire oltre le spese di riprogettazione o di progettazione di eventuali varianti i maggiori costi che l'amministrazione deve sopportare per le responsabilità dovute ad errori od omissione dell'iniziale progettazione per un importo fino al 20 per cento del costo totale dell'intervento progettato.

L'articolo 8 prevede norme di snellimento delle procedure amministrative attraverso il ricorso all'istituto della conferenza di servizi per l'approvazione dei progetti delle opere, con l'obiettivo di salvaguardare le competenze e gli interessi di tutti i soggetti interessati e non dei soli presenti alle singole riunioni delle conferenze.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. A partire dalla data di entrata in vigore della presente legge i contributi a carico del bilancio dello Stato per la realizzazione di interventi autostradali in concessione possono essere attribuiti solo con legge. Cessa, pertanto, l'efficacia delle disposizioni che prevedono la concessione dei contributi, fatta salva la loro attribuzione agli interventi già iniziati.

2. Le disponibilità accantonate ai sensi del comma 1 sono utilizzate dall'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS) per interventi di manutenzione sulla viabilità statale.

ART. 2.

1. Le convenzioni e i relativi allegati stipulati ai sensi delle leggi 28 marzo 1968, n. 385, e 28 aprile 1971, n. 287, sono aggiornati secondo le seguenti disposizioni:

a) deve essere assicurata corrispondenza tra costi e ricavi così da garantire attraverso le tariffe applicate, nonché l'eventuale proroga delle concessioni, l'integrale copertura dei costi di gestione e di investimento, ivi compresi gli oneri di ammortamento tecnico e finanziario ed un'adeguata remunerazione del capitale investito;

b) le tariffe sono determinate dalle convenzioni e gli adeguamenti previsti sono comunicati entro il 1° novembre di ciascun anno al Ministro dei lavori pubblici, ai fini della verifica della conformità alle previsioni convenzionali. Trascorsi sessanta giorni senza che il Ministro dei lavori pubblici abbia eccepito la non conformità, le tariffe sono direttamente applicate;

c) il Ministro dei lavori pubblici può autorizzare un ulteriore adeguamento tariffario, finalizzato ad interventi di prioritario interesse nazionale per la sicurezza e la fluidità del traffico, nonché per la riqualificazione anche ambientale;

d) i pareri previsti dalle disposizioni vigenti sugli strumenti convenzionali si intendono espressi con voto motivato dei rappresentanti delle amministrazioni e degli organi dello Stato presenti a tale titolo nel consiglio di amministrazione dell'ANAS che, a tal fine, è integrato da un rappresentante del Ministro del bilancio e della programmazione economica;

e) gli strumenti convenzionali sono resi esecutivi con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con i Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica.

2. In sede di prima applicazione della presente legge, l'aggiornamento delle convenzioni è effettuato entro il 1° gennaio 1994. Per le finalità di cui al presente comma, l'ANAS è tenuta a trasmettere, quarantacinque giorni prima delle previste adunanze del consiglio di amministrazione, da tenersi entro il 30 ottobre 1993, lo schema di convenzione e i relativi allegati, accompagnati da apposita relazione, alle amministrazioni e agli organi dello Stato rappresentati in seno al consiglio stesso e chiamati dalle norme vigenti ad esprimersi sugli stessi. Il voto del consiglio di amministrazione dell'ANAS e i pareri da esprimersi in seno allo stesso, ove non siano intervenuti entro la data del 30 ottobre 1993, si intendono espressi favorevolmente.

3. In sede di prima applicazione della presente legge, a partire dal 1° gennaio 1994 e, comunque, fino all'eventuale aggiornamento delle convenzioni, gli enti concessionari sono autorizzati ad adeguare i livelli tariffari alle previsioni delle vigenti convenzioni, con le modalità di cui al comma 1, lettera b), in misura equivalente alla somma dei tassi di inflazione programmati per gli anni 1992 e 1993.

4. La disposizione di cui all'articolo 4, comma 5, del decreto-legge 1° aprile 1989, n. 121, convertito, con modificazioni,

dalla legge 29 maggio 1989, n. 205, è da intendersi come riferita anche al finanziamento delle opere ivi previste, per il quale, in pendenza della formalizzazione degli atti convenzionali, hanno immediata efficacia, a decorrere dall'approvazione con decreto ministeriale dei relativi progetti esecutivi, sia i nuovi piani finanziari sia le proroghe del periodo di concessione richieste a fronte del finanziamento dell'investimento.

5. Il comma 3 dell'articolo 11 della legge 29 dicembre 1990, n. 407, è abrogato.

6. Per la durata di cinque anni a decorrere dal 1° gennaio 1994 il Ministro dei lavori pubblici può autorizzare l'applicazione di un incremento aggiuntivo, fino al 20 per cento annuo, dell'adeguamento delle tariffe, determinato ai sensi del comma 1, lettera *b*), da assegnarsi all'ANAS, con modalità stabilite con proprio decreto da emanare di concerto con il Ministro del tesoro, per il finanziamento di interventi di manutenzione, con priorità per quelli finalizzati alla sicurezza ed alla riqualificazione ambientale. La percentuale di incremento aggiuntivo di cui al presente comma non concorre alla formazione della base imponibile indicata dall'articolo 13, primo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 26 ottobre 1972, n. 633.

ART. 3.

1. Salvo quanto previsto all'articolo 1, comma 1, il fondo centrale di garanzia per le autostrade e per le ferrovie metropolitane, istituito dall'articolo 6 della legge 28 marzo 1968, n. 382, svolge anche funzioni di compensazione, all'interno del settore autostradale, statale e in concessione, attraverso il finanziamento di interventi nel settore autostradale riconosciuti di prioritario interesse nazionale.

2. Con decreto del Ministro dei lavori pubblici, di concerto con i Ministri del tesoro e del bilancio e della programmazione economica, sono fissate le modalità di attuazione del presente articolo ed è determinata la ripartizione delle comples-

sive disponibilità del fondo centrale di garanzia per le autostrade e per le ferrovie metropolitane, in ordine allo svolgimento delle attività istituzionali e di quelle previste dalla presente legge e dalle altre leggi vigenti in materia.

ART. 4.

1. Le disponibilità annuali per spese di investimento dell'ANAS sono utilizzate fino al 40 per cento per interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria, comprese le spese per interventi di correzione del tracciato finalizzati a garantire una maggiore sicurezza delle strade.

ART. 5.

1. Anche ai fini dell'attuazione di quanto previsto dalla presente legge, il termine di efficacia delle disposizioni di cui all'articolo 17 della legge 26 marzo 1986, n. 86, già prorogato al 30 giugno 1990 dall'articolo 1 del decreto-legge 10 dicembre 1988, n. 523, convertito dalla legge 10 febbraio 1989, n. 43, è differito al 31 dicembre 1992.

2. All'onere derivante dall'applicazione del comma 1, valutato in lire 60 milioni per l'anno 1990 e in lire 120 milioni per ciascuno degli anni 1991 e 1992, si provvede, quanto a lire 125 milioni, lire 53 milioni, lire 47 milioni, lire 40 milioni e lire 35 milioni, rispettivamente a carico degli stanziamenti iscritti ai capitoli 101, 102, 103, 124 e 125 dello stato di previsione della spesa dell'Azienda nazionale autonoma delle strade per l'anno finanziario 1993.

3. Restano validi gli atti e i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodottisi e i rapporti giuridici sorti nel periodo compreso tra il 30 giugno 1990 e la data di entrata in vigore della presente legge.

4. I posti di primo dirigente di cui alla tabella X dell'allegato II al decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1972, n. 748, come modificata dalla legge

26 marzo 1986, n. 86, vacanti alla data di entrata in vigore della presente legge, o per i quali non siano state ancora esaurite le procedure concorsuali di cui alla legge 10 luglio 1984, n. 301, e i posti che si renderanno comunque disponibili entro il 31 dicembre 1993, ferme restando le percentuali previste per ciascun sistema di concorso di cui all'articolo 6 della legge 10 luglio 1984, n. 301, sono conferiti ai funzionari che, comunque ammessi, abbiano superato con esito favorevole il corso di formazione dirigenziale presso la Scuola superiore della pubblica amministrazione, ed ai funzionari risultati idonei ai concorsi speciali per esami ed ai concorsi pubblici per titoli ed esami espletati dopo la data di entrata in vigore della legge 26 marzo 1986, n. 86. L'inquadramento in ruolo avverrà assegnando i posti disponibili al 31 dicembre di ogni anno ai funzionari che hanno superato il corso, agli idonei dei concorsi speciali, a quelli dei concorsi pubblici, rispettando le percentuali di cui al citato articolo 6 della legge 10 luglio 1984, n. 301, salvo l'inquadramento di personale proveniente dalle altre categorie qualora una sia esaurita, tenendo conto della data di conseguimento del titolo e, a parità di data, delle votazioni conseguite.

ART. 6.

1. I limiti di importo previsti dall'articolo 9, comma primo, lettera *c*), della legge 26 marzo 1986, n. 86, sono elevati, rispettivamente, a lire 3 miliardi e a lire 2 miliardi.

2. I limiti di importo previsti dall'articolo 14, primo comma, lettera *d*), della legge 7 febbraio 1961, n. 59, come modificati dall'articolo 18, primo comma, della legge 10 dicembre 1981, n. 741, sono elevati, rispettivamente, a lire 8 miliardi e a lire 5 miliardi.

3. I limiti di importo previsti dall'articolo 17, primo comma, lettera *a*), della legge 7 febbraio 1961, n. 59, come modificati dall'articolo 14, terzo comma, numero 1), della legge 26 marzo 1986, n. 86,

sono rispettivamente elevati a lire 3 miliardi e lire 8 miliardi, e a lire 3 miliardi e lire 5 miliardi.

4. I limiti di importo determinati da leggi vigenti in materie di competenza degli organi consultivi dell'ANAS sono aggiornati, ogni tre anni, con decreto del Ministro dei lavori pubblici da emanare, sentito il consiglio di amministrazione dell'ANAS, in base all'andamento dell'indice ISTAT dei prezzi al consumo per le famiglie di operai ed impiegati.

ART. 7.

1. Fino alla data di entrata in vigore di una normativa che riguardi tutte le amministrazioni pubbliche per l'affidamento della progettazione, l'ANAS è autorizzata ad affidare ad amministrazioni provinciali, comunali, a società di progettazione o a professionisti la redazione del progetto preliminare, definitivo ed esecutivo, gli studi di fattibilità, di impatto ambientale e di redditività economica, ovvero le sole indagini geotecniche, geognostiche, geofisiche e fotogrammetriche delle opere di sua competenza.

2. All'attività dell'ANAS si applica quanto previsto dalla direttiva 92/50/CEE del Consiglio, del 18 giugno 1992, sugli appalti pubblici di servizi.

3. Il progetto preliminare di cui al comma 1 individua di massima, e con riferimento ad una specifica localizzazione da effettuarsi a livello di aree, le caratteristiche spaziali, funzionali, tipologiche e tecnologiche dei lavori da realizzare, ed indica una stima sommaria dei relativi costi e tempi di realizzazione. Esso comprende relazioni illustrative, elaborati grafici e specifiche tecnico-prestazionali delle opere edili, delle strutture e degli eventuali impianti.

4. Il progetto definitivo individua, con elaborati grafici e descrittivi e calcoli preliminari delle strutture e degli eventuali impianti, le caratteristiche spaziali, funzionali, strutturali ed impiantistiche, le caratteristiche di inserimento nel territorio e di impatto ambientale, le caratteri-

stiche geomorfologiche e geognostiche dell'area interessata, nonché la valutazione dei costi di costruzione e di utilizzazione, dei benefici e delle prestazioni, degli elementi tecnici ed economici di base per il piano finanziario dei lavori e dei tempi di realizzazione. Il progetto è definito ad un livello tale da poter essere sottoposto alle valutazioni di carattere amministrativo, tecnico e ambientale previste dalle leggi vigenti.

5. Il progetto esecutivo, redatto in conformità al progetto definitivo, consiste in una descrizione completa del territorio, dei lavori e delle loro prestazioni in modo tale che ogni elemento sia identificabile per forma, tipologia, qualità, dimensioni e prezzo, che siano indicati i materiali da utilizzare, le tecnologie da adottare, gli interventi di minimizzazione dell'impatto ambientale e comunque tutti i lavori da effettuare, con la definizione di uno schema di capitolato speciale di appalto. Il progetto è redatto sulla base di adeguate e complete indagini geologiche e geotecniche, misurazioni e picchettazioni, e comprende i calcoli definitivi delle strutture e degli impianti e quant'altro necessario per l'immediata materiale costruzione dell'opera e l'esatta determinazione dei tempi e dei costi di costruzione.

6. Qualora si renda necessaria l'approvazione di una variante al progetto definitivo approvato, che comporti aumenti in misura superiore al 20 per cento, a causa di omissioni o errori da parte dei soggetti di cui al comma 1, il responsabile risponde personalmente per un importo pari ai costi di riprogettazione, ferma restando l'esperibilità di ulteriori azioni risarcitorie.

7. I soggetti di cui al comma 1 devono stipulare un'assicurazione per coprire la responsabilità civile per i rischi derivanti dallo svolgimento delle attività di loro rispettiva competenza, per tutta la durata dei lavori e sino ad ultimazione degli stessi. L'assicurazione deve coprire, oltre le spese di riprogettazione o di progettazione di eventuali varianti, i maggiori costi che l'amministrazione deve sopportare per le responsabilità dovute ad errori o

omissioni dell'iniziale progettazione per un importo fino al 20 per cento del costo totale dell'intervento progettato.

8. All'affidamento degli incarichi di cui al comma 1 si procede con decreto del Ministro dei lavori pubblici, sentito il consiglio di amministrazione dell'ANAS, sulla base di apposita convenzione.

ART. 8.

1. Al fine di semplificare le procedure amministrative per l'approvazione dei progetti degli interventi, il Presidente del Consiglio dei ministri o, per sua delega, il Ministro dei lavori pubblici, può convocare una conferenza tra i rappresentanti di tutte le amministrazioni dello Stato, degli enti territoriali e non territoriali e degli altri soggetti pubblici comunque tenuti ad adottare atti di concerto o d'intesa, nonché a rilasciare pareri, autorizzazioni, nulla osta, approvazioni e concessioni previsti da leggi statali o regionali.

2. La conferenza non può essere convocata prima di quarantacinque giorni dalla trasmissione dei progetti definitivi, esecutivi o, eventualmente, dei progetti di variante, alle amministrazioni convocate, ovvero di novanta giorni, nel caso ricorrano i presupposti per la dichiarazione di compatibilità ambientale, ai sensi dell'articolo 6 della legge 8 luglio 1986, n. 349.

3. La conferenza valuta i progetti definitivi e, in una fase successiva, anche i progetti esecutivi, qualora non siano conformi al progetto definitivo; si esprime su di essi, apportando, ove occorrono, le opportune modifiche ai progetti, senza che ciò comporti la necessità di ulteriori deliberazioni. La conferenza verifica altresì il rispetto delle normative concernenti l'abolizione delle barriere architettoniche. Eventuali varianti ai progetti approvati dovute a fatti imprevedibili sono esaminate ed approvate da altra conferenza appositamente convocata. L'espressione del parere contrario da parte della conferenza deve essere adeguatamente motivato, indicando eventuali alternative perseguibili.

4. L'approvazione unanime dei componenti la conferenza sostituisce ad ogni effetto gli atti di concerto o di intesa, i pareri, le autorizzazioni, i nulla osta, le approvazioni e le concessioni previsti da leggi statali o regionali, comportando, se del caso, variazioni agli strumenti urbanistici.

5. Ove le decisioni della conferenza comportino variazione degli strumenti urbanistici, l'adesione del sindaco alle stesse deve essere preceduta dalla necessaria delibera del consiglio comunale.

6. Nel caso in cui la conferenza non abbia luogo per l'assenza determinante di alcuni dei suoi componenti, i soggetti che non hanno partecipato sono convocati unitamente al rappresentante della Presidenza del Consiglio dei ministri il quale, nel caso in cui tali soggetti siano nuovamente assenti o siano dissenzienti, valutati gli interessi da tutelare, può sostituirsi ad essi, sulla base di una preventiva deliberazione del Consiglio dei ministri.

7. Nel caso in cui la conferenza non abbia esito positivo per il dissenso manifestato da un organo dello Stato per interventi di rilevante interesse nazionale, il contrasto è risolto con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, da emanare previa deliberazione del Consiglio dei ministri.