

2. Il rapporto di lavoro a tempo parziale non può essere costituito per quei profili e per quei livelli che comportino l'esercizio di direzione o coordinamento di struttura così come individuati dal C.C.N.L.

3. La prestazione del dipendente a tempo parziale non può essere inferiore al 30% (trenta per cento) di quella a tempo pieno ed il reattivo trattamento economico è proporzionale.

4. L'articolazione e l'applicazione dei vari istituti contrattuali sono regolati dal Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro.

Art.10

(Doveri del personale)

1. Il dipendente deve svolgere la propria attività con diligenza e spirito di collaborazione, osservando le disposizioni normative, il Regolamento, e il Contratto collettivo Nazionale di Lavoro.

2. Il dipendente deve tenere un contegno disciplinato e rispondente ai doveri inerenti l'espletamento delle proprie mansioni, antepo- nendo il rispetto delle leggi e l'interesse dell'Ente agli interessi privati ed altrui ed in particolare deve:

- a) svolgere con assiduità, diligenza e tempestività le mansioni a lui assegnate;
- b) non utilizzare per vantaggi personali, o di soggetti privati od estranei all'Ente le informazioni di cui disponga o venga a conoscenza per ragioni di servizio;
- c) astenersi dallo svolgere qualsiasi attività anche a titolo gratuito o qualunque altra forma di partecipazione in imprese che abbiano rapporti con l'Ente;
- d) astenersi dallo svolgere attività contrarie alle finalità dell'Ente o comunque non compatibili con i doveri del proprio ufficio;
- e) astenersi dall'utilizzare mezzi o strumenti di lavoro al di fuori delle esigenze di servizio o per fini personali;
- f) rispettare l'orario di lavoro, adempiendo alle finalità previste per la rilevazione della presenza, non assentandosi dal luogo di lavoro senza autorizzazione.
- g) mantenere, durante l'orario di lavoro, nei rapporti interpersonali con gli utenti, una condotta improntata ai principi di correttezza ed astenersi da comportamenti lesivi della dignità della persona;
- h) astenersi dallo svolgere occupazioni estranee al servizio in periodi di malattia o infortunio;
- i) avere cura dei locali, mobili, oggetti, macchinari, attrezzature, indumenti, strumenti ed automezzi a lui affidati;
- j) non chiedere nè accettare a qualsiasi titolo, neanche in occasione di festività, compensi, regali o altre utilità in connessione con la prestazione lavorativa;
- k) osservare, con scrupolo e diligenza, le disposizioni che regolano l'accesso ai locali dell'Ente da parte del personale e di non introdurre estranei, salvo che non siano espressamente autorizzati, nei locali aperti al pubblico;
- l) comunicare all'Ente la propria residenza e, ove non coincidente con la sede lavorativa, la dimora temporanea, nonché ogni successivo mutamento delle stesse;
- m) impegnarsi nella vita sociale ad evitare situazioni e comportamenti che possano nuocere agli interessi o all'immagine dell'Ente;

- n) informare l'Ente degli interessi finanziari o non finanziari che egli, il coniuge, i parenti e gli affini entro il secondo grado, o convivente abbiano in qualche modo connessi alle attività o alle decisioni relative al proprio dovere d'ufficio;
- o) non frequentare abitualmente persone o rappresentanti di imprese o di altre organizzazioni che abbiano in corso, presso l'ufficio di servizio, procedimenti contenziosi o volti ad ottenere sovvenzioni, pagamenti, contributi o vantaggi economici di qualsiasi genere;
- p) mantenere nelle attività che comportino contatto con il pubblico, un contegno corretto e decoroso al fine di stabilire un rapporto di fiducia e collaborazione con l'utenza.

Art 11

(Trasferimenti)

1. L'Ente, sulla base delle esigenze tecniche-organizzative, ed avuto riguardo, ove possibile, alle situazioni soggettive, dispone i trasferimenti di personale, all'interno delle proprie strutture.
2. Il trasferimento deve essere comunicato per iscritto.
3. Al dipendente trasferito, sempre che tale trasferimento comporti come conseguenza l'effettivo cambio di residenza, sono riconosciuti rimborsi e/o concorsi di spese, come stabilito dal Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro.

Art.12

(Formazione e sviluppo professionale del personale)

1. L'Ente promuove, quale elemento determinante per una coordinata gestione delle risorse umane, la formazione, lo sviluppo professionale e l'introduzione di sistemi premianti e valutativi tenuto conto del livello di responsabilità organizzativa assegnata, del livello di prestazione raggiunto nonché della competenza e dell'esperienza professionale posseduta dal dipendente.

RELAZIONI SINDACALI

Art.13

(Obiettivi e strumenti)

1. Il sistema delle relazioni sindacali, nel rispetto delle distinzioni dei ruoli e delle responsabilità dell'Ente e dei Sindacati, si propone di ottenere che il perseguimento dell'efficacia e dell'efficienza delle attività e dei servizi erogati si sviluppi parallelamente alla tutela degli interessi dei dipendenti. Pertanto tale sistema assume carattere di stabilità e si basa sulla contrattazione collettiva, sulla partecipazione e sulla consultazione, è improntato alla correttezza ed alla trasparenza dei comportamenti delle parti ed orientato alla prevenzione dei conflitti.

2. Il C.C.N.L. provvede a disciplinare la concessione di aspettative e permessi sindacali retribuiti alle OO.SS. maggiormente rappresentative.

Art.14
(Negoziato OO.SS)

1. L'Amministratore, in sede di rinnovo dei Contratti Nazionali di Lavoro, richiede al Consiglio di esprimersi ai sensi dell'art.5 comma 2 dello Statuto.

2. Sono parte integrante della contrattazione collettiva l'applicazione dei sistemi incentivanti, valutativi e di sviluppo professionale che possono anche essere oggetto di separati protocolli di intesa con le OO.SS.

Art.15
(Livelli di contrattazione, materie e limiti della contrattazione territoriale decentrata)

1. Il sistema di contrattazione collettiva è strutturato su due livelli:

- a) Contratto Collettivo Nazionale
- b) Contrattazione Decentrata -Territoriale

2. L'Ente provvede a costituire la delegazione abilitata alla trattativa, per l'avvio del negoziato, entro quindici giorni dalla presentazione delle piattaforme.

3. La contrattazione decentrata deve riferirsi solo agli istituti contrattuali rimessi a tale livello.

SANZIONI E PROCEDURE DISCIPLINARI

Art.16
(Sanzioni disciplinari)

1. Le violazioni, da parte dei lavoratori, dei doveri disciplinati nell'art.10 del presente Regolamento danno luogo, secondo la gravità dell'infrazione, all'applicazione delle seguenti sanzioni previo procedimento disciplinare.

- a) multa di importo variabile fino ad un massimo di quattro ore di retribuzione;
- b) sospensione dal lavoro e dalla retribuzione fino a dieci giorni;
- c) licenziamento con preavviso;
- d) licenziamento senza preavviso.

2. L'applicazione delle sanzioni disciplinari è demandata al C.C.N.L. nel rispetto integrale delle procedure previste dalla legge 20/5/70 n.300.

Art.17*(Cessazione del rapporto di lavoro)*

1. Il rapporto di lavoro del dipendente può essere risolto per una delle seguenti cause:
 - a) raggiungimento limiti di età o livello massimo di anzianità contributiva;
 - b) dimissioni volontarie
 - c) licenziamento con o senza preavviso e per giusta causa.

Art.18*(Norme transitorie)*

1. L'assunzione di personale nella provincia autonoma di Bolzano, nonchè i trasferimenti presso la medesima, di personale proveniente da altre provincie, sono disciplinate dal Decreto del Presidente della Repubblica 26 giugno 1976 n.752 e successive modificazioni.
2. L'assunzione di personale nella provincia autonoma della Valle d'Aosta continuano ad essere disciplinate dalla legge 16 maggio 1978, n.196.

ARCH: QUERY.
038 ZZC800006

112L0017102 Documento

1 di

1

ALLEG. 4

ipo e Num atto:

CAMERA - RISOLUZIONE CONCLUSIVA IN COMM.
8/00006

imo Firmatario

ODORIZZI (F ITA)

esto:

La VIII Commissione (Ambiente, territorio e lavori pubblici) della Camera dei deputati, esaminato il IV stralcio del piano decennale della grande viabilità di cui alla legge n. 531 del 1982;

premesso che:

il piano decennale sopra citato è stato finanziato finora solo per 16.541 miliardi, contro una previsione complessiva iniziale di 40.000 miliardi;

che inoltre hanno attinto agli stessi ridotti fondi le leggi speciali relative alle opere per Italia 90 e per le Colombiadi del 92;

il quarto stralcio esaurisce il periodo decennale del piano ma è ben lontano dal consentirne il completamento, essendo stato realizzato meno del 20 per cento delle opere previste;

questa situazione - di sostanziale fallimento del piano - è conseguenza non solo di una impostazione fondata su previsioni di spesa superiori alle possibilità finanziarie, ma anche di una inefficace programmazione, del continuo inserimento di nuovi progetti, dello spostamento di risorse provocato dagli interventi straordinari per Italia '90 e per le Colombiane, degli sprechi e degli errori commessi da molte passate gestioni del Ministero dei lavori pubblici e dell'ANAS, nonché dai problemi evidenziati da recenti approfondimenti condotti dalla VII Commissione sullo stato di attuazione dei programmi di viabilità;

per la viabilità ordinaria statale e le direttrici primarie fuori quota sono stati fino ad oggi spesi 14.456 miliardi, mentre le somme restanti sono state attribuite alle autostrade sotto forma prevalente di contributi alle società concessionarie;

la somma di 14.456 miliardi dovrebbe risultare ripartita per gli interventi nelle varie regioni sulla base dei coefficienti fissati dalla citata legge 531 del 1982;

la Commissione ha invitato le regioni a formulare le priorità alla luce delle ridotte disponibilità finanziarie, dato che per il quarto stralcio, a fronte di un fabbisogno di 10.000 miliardi, prevede attribuzioni per la viabilità stradale pari a 5 mila miliardi e per le direttrici primarie fuori quota 2.500 miliardi e che le risorse effettivamente ad oggi disponibili ammontano a soli 2.739 miliardi e l'entità di ulteriori stanziamenti non è certa;

è necessaria una revisione dei parametri e dei coefficienti di ripartizione tra le regioni fissati dalla legge 531 del 1982, in modo da garantire sia parametri omogenei e pari opportunità di intervento sulla rete viaria di tutte le regioni, sia il riequilibrio a favore delle aree oggi svantaggiate;

preso atto che nel Quadro Comunitario di Sostegno 1994-1996 per lo sviluppo e l'adeguamento strutturale delle regioni in ritardo di sviluppo sono previsti, nel settore delle comunicazioni stradali ed autostradali, contributi dai fondi comunitari per un totale di circa 700 milioni di ECU, di cui

circa 250 nel sottoquadro comunitario multiregionale e circa 400 nei sottoquadri comunitari regionali;

il IV e ultimo stralcio del piano decennale per la grande viabilità previsto dalla legge 531 del 1982, rappresentando la fase conclusiva del piano predetto, deve colmare le lacune e le sfasature nella distribuzione regionale delle risorse finanziarie fino ad oggi effettuate dagli stralci precedenti e dalle legge speciali che hanno attinto alle fonti finanziarie del programma decennale e deve perciò presentare i segni di una nuova impostazione nei criteri di programmazione e di realizzazione delle infrastrutture dando priorità al completamento, all'ammodernamento e alla messa in sicurezza delle arterie;

nel complesso gli stanziamenti destinati all'attuazione del piano decennale per la grande viabilità sono stati largamente inferiori sia alle esigenze di adeguato potenziamento della rete delle strade statali, sia anche a quelle di una sufficiente manutenzione, per cui si impongono criteri rigorosi e razionali per l'individuazione delle priorità con cui ripartire le poche risorse finanziarie disponibili;

il Parlamento può esaminare solo oggi il programma, con un ritardo di un anno e mezzo e solo da alcuni giorni l'ANAS ha prodotto l'elenco delle opere appaltabili nel 1995 ricomprese nella disponibilità finanziarie attuali;

è sempre più indispensabile una visione integrata del sistema dei trasporti, nell'ambito uno sviluppo attento alla tutela dell'ambiente ed alla riqualificazione del territorio, anche mediante una più elevata qualità delle progettazioni in funzione della salvaguardia dei valori paesistici e del rispetto dei valori ecologici;

è necessario trasfondere gli indirizzi del programma stralcio '94-'96 in elenchi annuali contenenti indicazioni precise e finanziamenti;

appare ormai inderogabile la necessità di varare un nuovo piano che superi le contraddizioni dell'attuale piano decennale e che sia adeguato alle attuali necessità del Paese;

preso atto

delle incombenze derivanti all'ANAS ed al Ministero dei lavori pubblici a seguito della recente normativa sulla programmazione dei lavori pubblici contenuta nella legge n. 216 del 1995;

impegna il Governo

ad adeguare in tempi brevi il IV stralcio 1994-1996 ai seguenti criteri e a dargli conseguentemente corso:

a) gli elenchi annuali devono indicare esclusivamente le opere coperte finanziariamente con le risorse effettivamente oggi esistenti; essi dovranno essere successivamente aggiornati ed integrati in relazione alle nuove risorse finanziarie che si rendessero via via disponibili e trasmessi alle Commissioni parlamentari competenti;

b) la ripartizione dei fondi deve tenere conto di quanto effettivamente speso finora per gli interventi dei primi stralci del piano decennale e delle leggi speciali, in modo da realizzare, per quanto possibile, il riparto dei finanziamenti previsto dal piano decennale stesso, fermo restando che la Commissione si riserva di verificare, attivando strumenti previsti dall'ordinamento, le cause del mancato rispetto dei coefficienti di riparto;

c) sia garantita la copertura finanziaria per le opere che beneficiano dei cofinanziamenti CEE, facendoli rientrare nelle opere del programma stralcio 1994-1996, e sia attivata ogni

iniziativa utile affinché possano essere compiutamente utilizzati i fondi strutturali assegnati all'Italia nel settore delle infrastrutture viarie dal QCS dell'Obiettivo 1, in particolare mettendo in atto le procedure occorrenti ad impiegare le risorse attribuite con il IV Stralcio attuativo del piano decennale ANAS per la viabilità di grande comunicazione quale quota nazionale di cofinanziamento di interventi di coesione, operando sulla struttura ANAS e sugli enti comunque interessati in ordine sia alle direttrici fuori quota che relativamente alle viabilità statale;

d) sia assicurato più puntuale rispetto delle priorità indicate dalle regioni e dalle province autonome di Trento e di Bolzano;

e) sia data la precedenza alle opere che siano, immediatamente cantierabili, cioè dotate di progettazione esecutiva e munite di tutti i pareri necessari o comunque con un iter progettuale e autorizzativo in stato avanzato e con particolare riferimento:

alle situazioni più critiche dal punto di vista delle condizioni di sicurezza dei flussi di traffico e degli equilibri ambientali;

ai completamenti di stralci di lotti;

ai lotti funzionali riguardanti varianti esterne ad abitati;

ai completamenti di opere d'arte quali: gallerie, viadotti e in genere grandi infrastrutture soggette a deperimento rapido in caso di mancata ultimazione, nonché ogni altra opera non completata con precedenza per quelle con più lontana data di inizio dei lavori;
impegna il Governo affinché:

1) in ordine al sistema delle autostrade in concessione, vengano fissati degli standards tariffari e qualitativi, in termini di efficienza dell'infrastruttura anche sotto l'aspetto della sicurezza e della dotazione di servizi, vincolati per i concessionari, a sottoporre a verifica periodica comunque non superiore al biennio, e a predisporre tutte quelle forme di più marcato ed effettivo autofinanziamento, così come previsto anche nel documento di programmazione economico-finanziaria per il triennio 1996-1998, che sono indispensabili per risolvere rapidamente i problemi da lungo tempo esistenti in talune tratte autostradali;

2) venga assicurato il completo finanziamento per le opere di manutenzione, anche predisponendo appositi piani ed, eventualmente, ricorrendo all'accensione di nuovi mutui;

3) venga garantita in modo trasparente e certo la rapida progettazione, ove ancora da realizzare, delle opere previste nel piano;

4) sia autorizzata l'ANAS, come previsto nel documento di programmazione economico finanziaria per gli anni 1996-1998, ad assumere mutui per 3 mila miliardi necessari al completamento di opere, ponendo l'onere di ammortamento a carico del bilancio dello Stato;

5) sia garantita la copertura finanziaria dell'intero programma stralcio per assicurare il raggiungimento degli obiettivi, compreso quello di garantire le necessarie compensazioni tra le regioni;

6) sia dato seguito alle indicazioni formulate nel Documento di Programmazione Economico-Finanziaria per il 1996-1998 che prevedono la possibilità di coinvolgere capitale privato proveniente anche dalla ridefinizione del sistema delle

concessioni autostradali.

impegna il Governo:

ad operare affinché l'ANAS verifichi e concordi con le regioni le priorità relative alla viabilità sulla base delle disponibilità finanziarie prevedibili e a sottoporre alla Conferenza Stato-regioni le scelte relative alle opere fuori quota.

impegna infine il Governo:

a fissare come termine inderogabile del piano decennale il 31 dicembre 1996;

a sostenere la riorganizzazione e la riqualificazione dell'ANAS, al fine di trasferire alle regioni e alle province autonome la programmazione e l'esecuzione della viabilità di interesse regionale unitamente alla copertura finanziaria per l'esecuzione delle opere a tal fine operando altresì la riclassificazione della rete viaria e tutti gli altri necessari adempimenti normativi;

ad avviare una verifica con l'ANAS, con le regioni e con le province autonome sullo stato di attuazione degli accordi di programma e a garantirne comunque il rispetto per quanto riguarda la realizzazione delle opere previste;

a predisporre fin da ora, in accordo con il Parlamento, un più efficace sistema di programmazione dal 1° gennaio 1997, che consideri l'intermodalità del sistema infrastrutturale e che preveda la revisione dei parametri e dei coefficienti di ripartizione tra le regioni in modo da evitare i problemi e gli inconvenienti che si sono manifestati nel corso del I piano decennale;

ad informare annualmente il Parlamento sullo stato di attuazione del piano.

(8-00006)

2601 * Ultimo documento della ricerca.

Martedì 18 febbraio 1997

- 95 -

Commissione VIII

ALLEG. 5

TESTO APPROVATO

La VIII Commissione,

premessi che:

il piano decennale della viabilità previsto dalla legge n. 531 del 1982, che ha concluso i suoi effetti, ha avuto termine il 31 dicembre 1996, e si deve dunque avviare una nuova programmazione: il decreto legislativo n. 143 del 1994, prevede, a questo proposito, che il Ministro dei lavori pubblici approvi, su conforme delibera del CIPE, i piani pluriennali di viabilità e, in base alle risorse finanziarie stabilite dalla legge finanziaria e provenienti da entrate proprie, il programma triennale per la gestione e l'incremento della rete stradale ed autostradale dello Stato e di quella data in concessione;

è necessario un profondo cambiamento negli indirizzi e nei metodi di programmazione della viabilità, rispetto a quelli adottati nella gestione del piano decennale; tenendo conto che:

a) è necessario lo svolgimento di una Conferenza nazionale sulla mobilità per la definizione delle scelte strategiche e delle priorità, in modo che anche gli interventi sulla viabilità siano parte integrante di un nuovo piano dei trasporti e della mobilità che individui gli obiettivi su basi rigorose e razionali partendo da una corretta analisi dei dati; l'obiettivo fondamentale è oggi che la rete viaria sia inserita in un sistema di trasporti unitario, integrato, compatibile con l'ambiente e con una strategia di sviluppo sostenibile, tenendo conto dell'esigenza di un significativo riequilibrio a favore delle forme di trasporto diverse da quello su strada: se in prospettiva, dunque, appare necessaria la riunificazione delle competenze in un unico ministero per superare l'attuale frammentazione, già nella definizione del

prossimo piano per la viabilità si dovrà tenere conto dell'esigenza di una visione integrata delle diverse reti di comunicazione;

b) la rete stradale è, per molti versi, inadeguata, soprattutto dal punto di vista della manutenzione, della scarsa sicurezza, della necessità di ammodernamento e di completamento di opere iniziate, nonché per gli evidenti squilibri territoriali;

c) il sostanziale fallimento del piano decennale è addebitabile non solo al prevalere di logiche discrezionali nella selezione delle opere, e quindi nella distribuzione dei finanziamenti tra le regioni, alla piaga della corruzione, agli effetti delle leggi speciali, ma anche a gravi difetti dello stesso modello di programmazione, a cominciare dall'eccessivo centralismo e da previsioni relative alle risorse finanziarie assolutamente sovrastimate, all'assenza, in definitiva, di un vero e rigoroso sistema di programmazione;

d) nell'ambito di una riforma in senso federalista dello Stato è necessario anche nel settore della viabilità un consistente trasferimento di competenze e di funzioni dallo Stato alle regioni ed agli enti locali, così come già previsto, peraltro, prima dalla legge n. 549 del 1995 (provvedimento collegato alla legge finanziaria per il 1996) ed ora dal DDL 2699;

impegna il Governo

a predisporre entro 60 giorni il piano pluriennale per la viabilità e il piano triennale 1997-1999 inquadrandoli nel contesto più generale della politica della mobilità, per la cui definizione si ritiene opportuna la convocazione di una Conferenza nazionale sulla mobilità e sui tra-

Martedì 18 febbraio 1997

- 96 -

Commissione VIII

sporti volta a definire le scelte strategiche, le priorità e gli obiettivi;

impegna altresì il Governo

per quanto concerne il piano triennale 1997-1999 per la viabilità, ad assumere come riferimento il piano generale della mobilità e dei trasporti e gli indirizzi dell'Unione europea, tenendo conto dei seguenti criteri:

a) si deve adottare un efficace e rigoroso sistema di programmazione che, attraverso la realizzazione di opere e di interventi razionalmente individuati, consenta di orientare il traffico sulle grandi direttrici nazionali ed internazionali, tenendo conto delle scelte che si stanno compiendo nei paesi confinanti. L'efficacia e il rigore della programmazione hanno come presupposti essenziali: la corrispondenza tra programmi e previsioni finanziarie e pertanto la definizione delle opere realizzabili in ciascun anno contestualmente all'impostazione della legge finanziaria; la piena responsabilizzazione e l'autonomia delle regioni nella individuazione delle priorità per la viabilità di preminente interesse regionale, il superamento di ogni forma di discrezionalità nella selezione delle opere;

b) il programma triennale dovrà avere come priorità fondamentali: la manutenzione e la riqualificazione della rete esistente; il completamento di opere effettivamente necessarie ed utili già iniziate nonché interventi di completamento della rete (autostrade e superstrade) di grande comunicazione, anche in riferimento alla rete delle grandi infrastrutture europee; la messa in sicurezza e la eliminazione dei cosiddetti « punti neri »; l'accessibilità alle aree marginali dell'intero territorio nazionale, alle aree metropolitane, al sistema plurimodale dei trasporti, la qualità delle aree di sosta e dei servizi. In particolare, appare opportuno prevedere che una quota significativa delle risorse disponibili sia ogni anno riservata alla manutenzione ordinaria e straordinaria;

c) l'individuazione degli interventi per le strade di preminente interesse regionale - fino al momento del trasferimento alle regioni di una parte della viabilità statale - deve avvenire recependo le indicazioni che verranno dalle regioni, che avranno il compito e la responsabilità di selezionare autonomamente le priorità nell'ambito delle risorse finanziarie ad esse assegnate;

d) è necessaria una revisione dei parametri per la ripartizione delle risorse tra le Regioni, adeguandoli alle attuali esigenze di sviluppo civile ed economico del Paese, considerando le infrastrutture stradali una delle condizioni per lo sviluppo economico, e garantendo la corrispondenza tra previsioni e finanziamenti effettivamente erogati. Le esigenze di riequilibrio territoriale, particolarmente presenti in aree meridionali, ma non solo in esse, vanno perseguite superando vincoli eccessivamente rigidi e generici come quelli previsti dalla legge 531 del 1982 ed in primo luogo attraverso la piena e tempestiva utilizzazione dei finanziamenti comunitari. Vanno altresì favorite e incentivate forme di cofinanziamento delle progettazioni e delle opere da parte delle Regioni e degli Enti locali, nell'ambito della programmazione definita dal piano;

e) è necessario garantire una più alta qualità delle progettazioni nel rispetto del paesaggio, del territorio e dell'ambiente, e si deve fare in modo che la progettazione sia parte integrante e coerente della programmazione triennale; per raggiungere il duplice obiettivo di definire un piano che da un lato contenga opere « cantierabili » entro i tempi previsti ma, al tempo stesso selezioni le infrastrutture che hanno effettiva priorità per il Paese e per ciascuna regione, è infatti assolutamente indispensabile che la realizzazione dei progetti sia tempestiva e coerente con le priorità del piano pluriennale;

a sottoporre il piano della viabilità 1997-1999, per le necessarie valutazioni ed intese, alla Conferenza Stato-regioni; a trasmettere in tempo utile il piano trien-

Martedì 18 febbraio 1997

- 97 -

Commissione VIII

naie al Parlamento, nonché ad informarlo periodicamente in merito allo stato di attuazione dei piani pluriennali e degli accordi di programma definiti annualmente, in modo che esso possa esprimere il proprio parere;

a prevedere, pur entro i limiti imposti dalle esigenze di risanamento della finanza pubblica, impegni finanziari adeguati e corrispondenti agli indirizzi del piano triennale ed alle esigenze del Paese;

impegna altresì il Governo:

a riferire quanto prima al Parlamento gli indirizzi per il riordino del settore autostradale con particolare riferimento al processo di privatizzazione in atto, alle strategie per il completamento e l'ammodernamento della rete, alle procedure, anche innovative, per l'autofinanziamento e per l'attivazione di risorse private;

a favorire una rapida e profonda riforma organizzativa dell'ANAS - anche in funzione del trasferimento alle Regioni ed agli enti locali di una parte consistente della viabilità statale e delle esigenze che derivano dal riordino del sistema delle concessionarie autostradali - ed una maggiore efficienza del suo apparato tecnico-amministrativo; a liberare subito l'Ente da oneri impropri che gravano sul bilancio e sulla gestione, quali la previdenza; a dare applicazione all'articolo 2, comma 165, del collegato alla finanziaria ed a promuovere idonei provvedimenti per individuare ogni possibile ulteriore risorsa ai fini della programmazione triennale;

a procedere alla riclassificazione delle strade ed al trasferimento alle regioni ed agli enti locali di una parte significativa delle competenze nel settore della viabi-

lità, secondo un piano che tenga conto dei provvedimenti approvati o in via di approvazione sul decentramento amministrativo e sulla riforma della finanza locale, mantenendo allo Stato le competenze sulle « grandi direttrici » del traffico nazionale e sulle strade comunque di interesse strategico. Alle regioni ed agli enti locali va garantita, nell'ambito del processo di riforma in senso federalista dello Stato, una adeguata dotazione di risorse, di mezzi e di personale, presentando un piano organico, nei tempi previsti dalla riforma in atto, previamente concordato con gli enti interessati. È evidente che una volta completato tale trasferimento dovrà essere modificato lo stesso strumento di programmazione nazionale, e che pertanto « quella attuale debba essere considerata, in questo senso, una fase di transizione »;

a garantire una piena e tempestiva utilizzazione dei finanziamenti comunitari nonché ad individuare forme innovative di coinvolgimento di risorse private e l'attivazione di efficaci e trasparenti meccanismi di autofinanziamento delle opere;

a completare rapidamente l'attuazione del piano delle opere previste nell'accordo di programma tra ANAS e Ministero per il 1996 come ultimo stralcio del piano decennale, ed a mantenere gli impegni sottoscritti negli accordi di programma con le regioni nei limiti degli stanziamenti ad esse spettanti per la viabilità di interesse regionale.

(7-00078) « Vigni, Zagatti, Lorenzetti, Casinelli, Domenico Izzo, De Cesaris, Galdelli, Testa, Turroni ».

Aggiornamento alla GU 06/05/99

ALLEG. 6

100. COMUNI E PROVINCE

B) Comune di Roma

Dir.Min.LL.PP. 15 settembre 1998 (1).

Criteri e modalità per l'esercizio del potere di vigilanza sulle opere pubbliche di competenza dello Stato, in attuazione dell'art. 1, comma 8, della L. 23 dicembre 1996, n. 651, recante misure urgenti per il grande Giubileo del 2000.

(1) Pubblicata nella Gazz. Uff. 9 novembre 1998, n. 262.

IL MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI

PREMESSA.

Com'è noto l'art. 1, comma 8, della *legge 23 dicembre 1996, n. 651*, demanda al Ministro dei lavori pubblici il compito di assicurare il monitoraggio e la vigilanza sulla esecuzione delle opere pubbliche di competenza dello Stato, nonché di quelle i cui progetti sono sottoposti al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, a norma dell'art. 6, comma 5, della *legge n. 109/1994* (2), e successive modificazioni;

Visti i provvedimenti emanati al fine di assicurare il monitoraggio, si dispone che la funzione di vigilanza venga svolta dal Servizio di ispezione in indirizzo, che si avvale di un gruppo di lavoro costituito con decreto ministeriale 28 luglio 1998, n. 4406, coordinato dal Capo del servizio di ispezione medesimo, secondo i criteri e con le modalità appresso indicate.

1. Criteri generali della vigilanza.

Con riguardo al contenuto ed ai limiti del potere di vigilanza appare opportuno precisare che esso va esercitato conformemente ai principi consolidati (vedi ad es. Corte dei conti - Sez. contr. enti 22 maggio 1990), evitando ogni interferenza sulle attribuzioni degli organi deputati alla gestione dei lavori secondo le proprie norme ordinamentali e sulla connessa responsabilità di legge.

Da ciò discende che la funzione di vigilanza si esercita in presenza di circostanze particolari e definite con riguardo alle finalità specifiche dell'azione amministrativa; e non già genericamente e diffusamente con possibile violazione dell'autonomia dell'organo di gestione e con potenziale pregiudizio per l'efficacia stessa della vigilanza.

2. Ambito soggettivo ed oggettivo della vigilanza.

La legge dispone che la vigilanza è esercitata sulle opere pubbliche di competenza dello Stato, nonché su quelle i cui progetti sono sottoposti al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, a norma dell'art. 6, comma 5, della *legge n. 109/1994* (2), e successive modificazioni.

Sottoposte a vigilanza sono dunque le opere comprese nel piano di cui all'art. 1, comma 1 e seguenti, della *legge n. 651/1996*, comunque realizzate da organi dell'amministrazione statale, come i Ministeri in indirizzo; ovvero da soggetti o enti pubblici appartenenti alla Amministrazione statale in senso allargato, come l'Anas e le Ferrovie. Sono inoltre sottoposte a vigilanza tutte le altre opere previste nello stesso

piano da chiunque realizzate se di importo superiore ai 25 milioni di ECU e perciò sottoposte - essendo finanziate dallo Stato - al parere obbligatorio del Consiglio superiore dei lavori pubblici, ai sensi dell'art. 6, comma 5, della *legge n. 109/1994* (2) e successive modificazioni ed integrazioni.

Poiché la legge si riferisce ai progetti sottoposti al parere del Consiglio superiore dei lavori pubblici, richiamando al riguardo genericamente il disposto dell'art. 6, comma 5, legge citata, devono ritenersi oggetto di vigilanza anche le opere d'importo inferiore a quello suindicato per le quali il provveditore abbia fatto uso della facoltà, riconosciutagli dalla legge, di demandarle all'esame del Consiglio, anziché a quello del Comitato tecnico amministrativo da lui presieduto.

Giova inoltre precisare che l'espressione «opere pubbliche» contenuta nella *legge n. 651/1996*, deve intendersi equivalente, ai fini che qui interessano, all'espressione «lavori pubblici» usata dal legislatore della *legge n. 109/1994* (2) per definire l'ambito oggettivo di applicazione della legge quadro.

Gli interventi previsti nel piano diversi da quelli che hanno per oggetto lavori pubblici, quali gli appalti di forniture o servizi, esulano dall'ambito di applicazione della presente direttiva.

3. Criteri e modalità della vigilanza.

La vigilanza prevista dalla legge ovviamente non sostituisce né surroga alcuna competenza di amministrazione attiva o di controllo. Essa ha piuttosto carattere integrativo rispetto alla funzione di programmazione degli interventi. La legge, infatti, nell'intento di assicurare l'efficacia delle misure disposte, prevede che il piano degli interventi possa essere modificato o integrato sulla base dei dati rilevati in fase di attuazione, con le modalità ed i criteri stabiliti con *decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 dicembre 1996*, allegato c), (*Gazzetta Ufficiale* n. 53/1997), modificato con *decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 18 aprile 1997* (*Gazzetta Ufficiale* n. 161/1997) dal soggetto incaricato del servizio di monitoraggio.

L'attività di monitoraggio si risolve secondo le prescrizioni date con i citati provvedimenti nella formulazione di vari indici di criticità dei vari interventi elaborati con prevalente riferimento all'entità dello scostamento rilevato rispetto ai costi ed ai tempi indicati ai sensi dell'art. 1, comma 3, lettere b), c) e d).

Allo scopo di assicurare la maggiore efficacia della funzione di vigilanza, si dispone che essa nella prima fase di applicazione della presente direttiva riguardi le opere che presentano il più alto indice di criticità, come specificato in appresso, estendendosi a quegli interventi la cui titolarità gestionale e attuativa possa essere ricondotta ad un organo dell'amministrazione statale.

Espletati gli accertamenti, le verifiche e i sopralluoghi necessari l'ufficio incaricato redigerà, nel più breve tempo possibile e comunque non oltre trenta giorni dalla data di comunicazione dello stato di criticità dell'opera, una dettagliata relazione sull'attività svolta, dando conto dei motivi del ritardo sul programma e degli aumenti dei costi accertati, esprimendo, altresì, le proprie valutazioni e le proposte di soluzione sulla concreta possibilità di ricondurre l'esecuzione dell'opera entro le previsioni di piano.

L'ufficio di vigilanza avrà altresì cura di informare l'Ufficio per Roma Capitale e Grandi Eventi e il Commissario straordinario dell'esito degli accertamenti svolti.

Su specifica richiesta dello scrivente l'ufficio di vigilanza esprimerà, altresì, le proprie valutazioni sull'opportunità di addivenire al definanziamento ai sensi degli articoli 1, comma 3-bis, e 2, comma 2-bis, della legge ovvero, sentito l'organo attuatore, sulla utilizzazione delle parti dell'opera eventualmente già eseguite, anche ai fini della individuazione di lotti funzionali e fruibili, in previsione di una eventuale modifica del programma.

Gli organi attuatori cui la presente è diretta per conoscenza nonché gli altri eventuali beneficiari del

finanziamento di cui all'art. 1, comma 3, della legge, presteranno ogni collaborazione all'ufficio incaricato della vigilanza. In particolare assicureranno l'accesso in cantiere ai funzionari incaricati di sopralluogo e forniranno tutti gli atti e le informazioni richieste.

Il soggetto incaricato del monitoraggio fornirà all'ufficio di vigilanza, per il tramite dell'Ufficio per Roma Capitale e Grandi Eventi, i chiarimenti e precisazioni ritenuti necessari.

L'Ufficio per Roma Capitale e Grandi Eventi comunicherà, senza indugio, al Servizio di ispettorato tecnico l'elenco delle opere della ctg. «L» e «BC» comprese nel gruppo 3 di cui ai punti 1.2 e 3.3 del capitolato d'oneri e del disciplinare tecnico, allegato B, del *decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 18 aprile 1997* (Gazzetta Ufficiale n. 161/1997), vale a dire delle opere che, a seguito delle verifiche di monitoraggio, risultano con coefficiente di rischio superiore al valore di 0.50.

(2) Riportata alla voce Opere pubbliche.

ALLEG. 10

31-12-1996

GAZZETTA UFFICIALE DELLA REPUBBLICA ITALIANA

Serie generale - n. 305

DECRETI E DELIBERE DI COMITATI DI MINISTRI

COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 20 dicembre 1996.

Direttive per la revisione delle tariffe autostradali.IL COMITATO INTERMINISTERIALE
PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Viste le leggi 24 luglio 1961, n. 729, e 28 aprile 1971, n. 287, recanti disposizioni in materia di concessioni autostradali e di rilascio della garanzia dello Stato a favore di consorzi e società a prevalente capitale pubblico;

Visto l'art. 16 della citata legge n. 729/1961, nonché la legge 28 marzo 1968, n. 385, che hanno attribuito direttamente alla Società Autostrade, del gruppo IRI, la concessione di costruzione ed esercizio di una rete autostradale;

Vista la legge 12 agosto 1982, n. 531, concernente il piano decennale per la viabilità di grande comunicazione e misure di riassetto del settore autostradale;

Visto l'art. 11 della legge 23 dicembre 1992, n. 498, che demanda al CIPF l'emanazione di direttive per la concessione della garanzia dello Stato, per la revisione degli strumenti convenzionali e, a decorrere dall'anno 1994, per la revisione delle tariffe autostradali;

Visto l'art. 10 della legge 24 dicembre 1993, n. 537, che reca, tra l'altro, ulteriori disposizioni in tema di concessioni autostradali, proseguendo nel processo di progressiva privatizzazione del settore;

Vista la propria delibera in data 21 settembre 1993, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 6 ottobre 1993, n. 235, con la quale sono state emanate direttive in attuazione al disposto del richiamato art. 11, comma 1, della legge n. 498/1992 ed è stato in particolare precisato che le tariffe di pedaggio autostradale debbono essere fissate, con i criteri da stabilire in via generale per la determinazione delle tariffe e dei prezzi dei pubblici servizi, in sede di rilascio o revisione della concessione, sulla base, in particolare, del piano finanziario da redigere in conformità ad un modello unificato approvato dal Ministro dei lavori pubblici, di concerto con il Ministro del bilancio e della programmazione economica e con il Ministro del tesoro;

Vista la propria delibera del 7 dicembre 1994, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 2 gennaio 1995, n. 1, con la quale sono state emanate ulteriori direttive per

la revisione delle tariffe di pedaggio autostradale, nelle more della definizione dei criteri per la determinazione delle tariffe e dei prezzi dei pubblici servizi;

Vista la delibera dell'8 agosto 1995, con la quale questo Comitato, nell'esprimere il parere di cui alla decisione n. 172/1995 del Consiglio di Stato, ha confermato le determinazioni di cui al punto 11 della citata delibera del 21 settembre 1993, come meglio definite al punto 2.2 della delibera del 7 dicembre 1994, in ordine alla base su cui applicare l'aumento tariffario del 4%;

Viste le proprie determinazioni assunte il 20 novembre 1995 in materia di disciplina dei servizi di pubblica utilità non già diversamente regolamentati ed in tema di determinazione delle relative tariffe; determinazioni poi riprodotte con limitate modifiche, nella delibera del 24 aprile 1996, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 118 del 22 maggio 1996;

Vista la propria delibera del 21 dicembre 1995, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 47 del 26 febbraio 1996, con la quale sono state apportate modifiche al meccanismo di revisione tariffaria previsto dalla richiamata delibera del 7 dicembre 1994;

Vista la propria delibera del 27 febbraio 1996, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 49 del 28 febbraio 1996, con la quale sono stati sospesi, sino al 30 giugno 1996, gli aumenti previsti o conseguenti, tra l'altro, alla delibera per ultimo menzionata;

Vista la propria delibera dell'8 maggio 1996, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 138 del 14 giugno 1996, concernente la costituzione del nucleo di consulenza per l'attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità (NARS);

Vista la propria delibera del 26 giugno 1996, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 176 del 29 luglio 1996, con la quale questo Comitato, considerati gli andamenti effettivi dell'inflazione e dei prezzi dei servizi pubblici nel primo trimestre 1996, ha reso operativa la citata delibera del 21 dicembre 1995, demandando al decreto interministeriale attuativo di fissare la decorrenza dei relativi adeguamenti tariffari;

Vista la propria delibera del 9 ottobre 1996, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* del 30 ottobre 1996, n. 255, con la quale il NARS è stato incaricato di formulare una proposta in ordine ai criteri di determinazione delle modalità di remunerazione dei capitali investiti soprattutto con riferimento ai comparti autostradale, aeroportuale ed idrico;

31-12-1996

GAZZETTA UFFICIALE DELLA REPUBBLICA ITALIANA

Serie generale - n. 305

Preso atto che non è ancora intervenuto il decreto interministeriale di cui alla delibera del 26 giugno 1996.

Considerato che questo Comitato, già con la delibera del 21 dicembre 1995, mirava ad assicurare, in fase di prima attuazione delle linee guida per la regolazione dei servizi di pubblica utilità, l'adeguamento della disciplina dettata in via transitoria per il settore autostradale ai principi in quella sede enucleati, tenendo peraltro conto delle specificità del settore medesimo;

Considerato che, con l'istituzione del NARS, è stato avviato un processo di definizione di puntuali criteri per l'applicazione delle suddette linee-guida nei vari settori in modo da pervenire ad un progressivo passaggio a schemi regolamentari di tipo price-cap;

Considerato che, in particolare, il NARS, nella seduta del 5 dicembre 1996, ha formulato indicazioni per la definizione dello schema regolatore a regime e per la revisione delle tariffe autostradali per il 1997;

Considerato che il Ministro dei lavori pubblici ha, con nota n. 12255/Gab del 17 dicembre 1996, fatte proprie le suddette indicazioni;

Ritenuto che, come del resto si evince dalle precedenti deliberazioni assunte in materia, l'analisi del costo del servizio, tramite valutazione di piani finanziari, debba intervenire solo all'atto dell'instaurazione del rapporto di regolazione o in occasione di proroghe o revisioni disposte a intervalli temporali predeterminati o riconducibili a investimenti a carattere straordinario o a cause individuate a priori, lasciando al price-cap il compito di regolazione del servizio durante il periodo intermedio;

Ritenuto che, per il settore considerato, il passaggio ordinato a schemi regolamentari debba avvenire in due fasi temporalmente distinte, concernenti rispettivamente la definizione dello schema regolamentare, con proroga della disciplina transitoria di adeguamento delle tariffe limitatamente al 1997, e la predisposizione, previa acquisizione dei rilevanti elementi conoscitivi, delle nuove convenzioni, da adottare con decorrenza 1° gennaio 1998;

Ritento di confermare, per la fase transitoria, la formula revisionale prevista al punto 1.1 della delibera del 21 dicembre 1995, ma sostituendo il riferimento al tasso di variazione medio annuo dei prezzi al consumo per le famiglie di operai ed impiegati, relativo ai 12 mesi dell'anno precedente a quello di decorrenza dell'adeguamento tariffario, con il riferimento al tasso di inflazione programmato per l'anno considerato, in quanto suscettibile di indurre comportamenti più efficienti e più consoni ad un principio di visione prospettica della convenzione;

Acquisito sulla proposta formulata dal Ministro dei lavori pubblici il concetto espresso in seduta dal Ministro del bilancio e della programmazione economica e del tesoro;

Delibera:

1. Definizione dello schema regolatore a regime.

1.1. Il piano finanziario rappresenta il supporto all'inquadramento istituzionale della relazione tra ente concedente e società concessionaria;

Il piano viene quindi presentato, al fine di consentire la verifica del costo del servizio;

al momento dell'instaurazione o della proroga del rapporto: nel primo caso il piano si riferisce, come base per la proiezione futura delle strategie di investimento, alle conoscenze esistenti economiche e produttive del settore; mentre, in caso di proroga, patrimoniale esistente come base per detta proiezione;

nel corso di vigenza del contratto in presenza di un nuovo piano di investimenti che rivesta carattere straordinario o in presenza di altre specifiche cause predeterminate a priori: in tale ipotesi il piano conterrà anche elaborazioni relative agli effetti addizionali previsti.

Il piano finanziario deve:

contenere tutte le informazioni necessarie per il calcolo del valore attuale netto, ovvero la dimostrazione dei flussi di cassa operativi e dei costi di realizzazione dell'investimento, nonché delle ipotesi relative all'evoluzione dello scenario nel quale si collocano gli investimenti proposti;

prevedere la remunerazione dei capitali propri investiti calcolata con riferimento alla media, sul quinquennio precedente, del rapporto tra risultato operativo ed attività nette (ROI);

esprimere i valori in moneta a potere d'acquisto dell'anno a cui si riferisce l'ultimo bilancio disponibile della concessionaria;

1.2. Le tariffe di pedaggio autostradale vengono adeguuate, con decorrenza dal 1° gennaio di ciascun anno, sulla base della seguente formula:

$$\Delta T \leq \Delta P + X + \beta \Delta Q$$

dove:

* ΔT è la variazione tariffaria ponderata;

* ΔP rappresenta il tasso d'inflazione programmato;

* X rappresenta il tasso di produttività atteso da stabilire in forma specifica per ogni singola impresa, tenendo conto di valutazioni relative ai seguenti aspetti:

remunerazione congrua del capitale investito;

progetti di investimenti futuri;

modificazioni attese della produttività;

variazioni attese della domanda e quindi sviluppo delle condizioni competitive dei mercati in cui l'impresa opera;

* ΔQ rappresenta la variazione percentuale di un indicatore, anche composito, della qualità del servizio;

* β è un coefficiente positivo.