

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

N. 1769

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa dei senatori PINNA, NERLI, ANGELONI, ROGNONI,
SENESI e PIERANI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 23 DICEMBRE 1993

Trasformazione dell'Azienda nazionale autonoma delle
strade (ANAS) in ente pubblico economico

ONOREVOLI SENATORI. - La necessità e l'urgenza della profonda trasformazione dell'Azienda nazionale autonoma delle strade è matura da tempo. È a tutti evidente infatti la finzione giuridica costituita dalle parole «Azienda autonoma» a capo della quale è posto dalla legge istitutiva lo stesso Ministro dei lavori pubblici. Ed è proprio a causa della crescente confusione di ruoli, della commistione tra momento tecnico-gestionale, spettante all'Anas, e distinto e separato momento politico, riservato al Governo, che è via via venuto avanti il processo di decadimento dell'Azienda rispetto ai propri compiti istituzionali. In particolare nella passata legislatura i processi degenerativi, peraltro di lunga data, hanno ricevuto una straordinaria accelerazione.

La cosiddetta legislazione speciale a favore dei «Mondiali di calcio del 1990» e le «Manifestazioni colombiane del 1992», legislazione voluta e promossa dal Governo, ha stravolto la precedente, faticosa elaborazione del piano decennale per la viabilità di grande comunicazione, previsto dalla legge 12 agosto 1982, n. 531, che rappresenta, pur con limiti, la manifestazione della volontà del legislatore di introdurre criteri obiettivi di programmazione e di pianificazione in un settore da sempre affidato a provvedimenti disorganici ed estemporanei.

Il ricorso alla legislazione speciale ed alle procedure d'urgenza negli appalti (appalti in concessione) hanno costituito la testa d'ariete per aprire definitivamente un varco all'arbitrio delle decisioni politiche localistiche e clientelari, prive di riferimento a qualsivoglia parametro obiettivo, e ai fenomeni di corruzione di dimensione inusitata.

Di tali fenomeni si occupa attualmente la magistratura chiamando a risponderne i vertici politici e quelli dell'Azienda.

Altro fattore di decadimento dell'Azienda, meno noto ma di non marginale rilievo, va individuato nei criteri di selezione e promozione del personale centrale e periferico dei livelli dirigenziali amministrativo e soprattutto tecnico. Il mancato o ritardato svolgimento dei concorsi nei tempi prescritti dalla legge ha determinato notevolissime carenze di organico coperte con il ricorso da parte del Ministro all'attribuzione delle funzioni superiori al personale dei livelli inferiori. Il ricorso a tale prassi ha provocato un abbassamento complessivo dei livelli di professionalità dell'Azienda e delle sue capacità operative.

Ma, soprattutto, l'assoluta discrezionalità nell'attribuzione delle funzioni superiori, ha quasi sempre prodotto una selezione del quadro dirigenziale imperniata su criteri di fedeltà e organicità politica anziché di competenza, professionalità, indipendenza di giudizio e obiettività.

Alla base dell'attuale stato di inadeguatezza dell'Azienda sono dunque individuabili tre fattori:

l'assenza di un ambito gestionale e tecnico autonomo dell'Azienda, distinto e separato dal potere politico;

la conseguente interferenza del potere politico che vanifica ogni intento pianificatorio e programmatico;

le modalità di selezione del personale ispirate a obiettivi diversi da quelli della più elevata competenza e professionalità.

Rispetto a tale quadro è necessario introdurre profondi cambiamenti.

1) Occorre innanzitutto cambiare la natura giuridica dell'Azienda trasformandola in ente pubblico economico, dotato, secondo le norme civilistiche, di personalità giuridica e di autonomia patrimoniale, contabile e finanziaria nei limiti di legge.

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

Tale scelta appare indispensabile per separare la sfera gestionale e tecnica da quella politica.

A quest'ultima restano riservati i poteri generali di coordinamento, indirizzo, vigilanza e controllo oltre che altri poteri più specifici.

2) Il Ministro competente dovrà essere il Ministro dei trasporti e della navigazione e non più quello dei lavori pubblici.

Infatti l'elemento prevalente nella pianificazione della rete stradale e autostradale non è il «manufatto» ma la sua «funzione» rispetto al sistema complessivo dei trasporti e all'esigenza di una maggiore integrazione delle diverse modalità.

Inoltre il venir meno del CIPET, la cui soppressione è prevista nella legge di accompagnamento alla legge finanziaria del 1994 (atto Senato n. 1508), rende più cogente la necessità di trasferire in capo al Ministro dei trasporti e della navigazione il potere di coordinamento e di indirizzo di tutte le modalità di trasporto e quindi di pianificazione generale delle infrastrutture proprie alla modalità di gran lunga prevalente, quella su gomma.

3) L'accentramento, tutto all'interno dell'ANAS, del potere decisionale, per quanto concerne l'approvazione dei progetti, la effettiva priorità del finanziamento degli stessi (al di là delle indicazioni delle Regioni e dei pareri delle Commissioni parlamentari), la scelta della modalità di appalto (ordinario ricorso alla trattativa privata) e alla loro esecuzione, per importi di migliaia di miliardi, ha sicuramente contribuito all'instaurarsi di quel rapporto abnorme tra potere politico, ANAS e mondo delle imprese che le indagini giudiziarie vanno portando alla luce. Il potere di decisione effettivo nell'attuale organizzazione dell'Azienda, agisce entro un sistema chiuso che esclude la partecipazione effettiva, se non per aspetti meramente formali, del Parlamento, delle Regioni e degli enti locali.

Il superamento degli attuali meccanismi perciò richiede una diversa distribuzione dei poteri e delle responsabilità. Entro tale quadro non vi è motivo perchè le Regioni

siano escluse dai processi di pianificazione, esecuzione e manutenzione della viabilità di rilevanza regionale. Non vi è ragione perchè alle Regioni, dotate di Piano regionale dei trasporti, non sia riconosciuto il potere di decidere le priorità nell'ambito delle risorse loro spettanti sulla base degli stanziamenti disposti dallo Stato in attuazione del Piano decennale della viabilità di grande comunicazione, degli stralci esecutivi dello stesso e della futura pianificazione nazionale. La proposta formulata nel presente disegno di legge è pertanto quella che l'«Ente strade dello Stato», proceda a riclassificare la viabilità, distinguendola in viabilità di rilevanza nazionale e regionale, che la competenza sulla prima sia riservata allo Stato e quella sulla seconda alle Regioni. In questo secondo caso l'«Ente strade dello Stato», sia nella sua struttura centrale, sia, e soprattutto, nelle sue articolazioni regionali opera anche come soggetto che risponde alle Regioni in relazione alla pianificazione, progettazione, esecuzione e manutenzione delle strade di competenza delle stesse.

D'altronde la legge n. 385 del 1991, nel prevedere la costituzione di società regionali per la riorganizzazione e la gestione del trasporto pubblico locale su gomma e su ferro, riconosce alle Regioni un ruolo difficile se non impossibile da assolvere in assenza di equivalenti poteri in materia di pianificazione ed esecuzione della viabilità.

Tale impostazione comporta molteplici vantaggi: risponde, anche nel settore delle infrastrutture, alla domanda di decentramento dei poteri che sale con forza dal Paese; introduce un elemento di trasparenza nella allocazione territoriale delle risorse; rende più agevole il controllo democratico sul rispetto delle priorità e sui parametri di produttività delle spese e sulle modalità degli appalti; responsabilizza le Regioni e presuppone una riorganizzazione dell'Ente profondamente rinnovata rispetto a quella attuale dell'Anas.

* * *

Il disegno di legge si compone di 19 articoli.

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

L'articolo 1 istituisce l'Ente «Strade dello Stato», gli attribuisce personalità giuridica ed autonomia patrimoniale, contabile finanziaria, lo pone sotto la vigilanza del Ministro dei trasporti e della navigazione, prevede che l'Ente succeda all'Anas nei rapporti attivi e passivi e nei beni.

L'articolo 2 individua le finalità dell'Ente: provvedere con criteri di economicità e di efficienza alla pianificazione, costruzione ed esercizio delle strade e autostrade dello Stato e delle Regioni, alla vigilanza sulla costruzione e sulla gestione delle autostrade date in concessione, alla ricerca scientifica e tecnologica in materia di viabilità, traffico e circolazione anche in partecipazione con enti e società operanti in altri paesi, alla contrazione di mutui con la garanzia dello Stato.

L'articolo 3 stabilisce che l'Ente, entro un anno dall'entrata in vigore della legge, provveda alla riclassificazione della viabilità individuando le reti di competenza dello Stato, delle Regioni e delle province. I piani di investimento pluriennali dello Stato nel settore stradale e autostradale ripartiscono le risorse sulla base della riclassificazione e secondo parametri oggettivi. Le Regioni si avvalgono per la pianificazione, la progettazione, l'esecuzione e la manutenzione della viabilità di loro competenza della struttura centrale e di quelle periferiche dell'Ente, sulla base di appositi contratti di programma.

L'articolo 4 prevede che il consiglio di amministrazione dell'Ente, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge, adotti un piano di ristrutturazione finalizzato:

a conseguire un elevato livello di efficienza, di economicità di gestione e di produttività;

al razionale impiego del patrimonio;

a individuare un assetto organizzativo centrale e periferico idoneo a rispondere alle esigenze di sviluppo e di efficienza della rete viaria nazionale e regionale e dotato di ampia autonomia gestionale e operativa.

L'articolo 5 dispone che i poteri di indirizzo, vigilanza e controllo sull'Ente

siano attribuiti al Ministro dei trasporti e della navigazione al quale compete altresì:

indicare all'Ente gli indirizzi generali, in coerenza con gli impegni assunti in ambito internazionale, con il Piano generale dei trasporti e con i Piani regionali;

approvare i piani di riclassificazione della viabilità;

stipulare con l'Ente i contratti di programma, vigilare sulla loro attuazione, approvare il bilancio consuntivo dell'Ente, autorizzare la contrazione di mutui, proporre la nomina e la revoca del presidente e degli altri componenti il consiglio di amministrazione.

L'articolo 6 individua gli organi dell'Ente, costituiti dal presidente, dal consiglio di amministrazione e dal collegio dei revisori dei conti.

L'articolo 7 assegna allo Statuto, da approvarsi con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, la determinazione delle competenze del presidente e del consiglio di amministrazione, la individuazione delle modalità di funzionamento e le norme generali di organizzazione dell'Ente.

Gli articoli 8 e 9 stabiliscono la composizione del collegio dei revisori dei conti e le modalità di determinazione degli emolumenti spettanti ai componenti gli organi dell'Ente.

L'articolo 10 detta norme di delegificazione.

L'articolo 11 stabilisce la piena disponibilità a favore dell'ente dei beni mobili e immobili trasferiti dall'Anas o successivamente acquisiti, secondo il regime civilistico della proprietà privata, salvi i limiti derivanti da esigenze di difesa nazionale.

L'articolo 12 detta norme in materia di bilancio e individua le fonti finanziarie dell'Ente.

L'articolo 13 prevede il controllo della Corte dei conti sulla gestione finanziaria dell'Ente.

L'articolo 14 disciplina i rapporti di lavoro, stabilendone la natura privatistica e prevedendo che contratti collettivi e regolamenti non possano contenere una disciplina della materia meno favorevole al perso-

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

nale dipendente di quella in atto alla data di entrata in vigore della presente legge.

L'articolo 15 detta disposizioni sulle controversie di lavoro relative al personale dipendente dall'Ente demandandone la competenza al pretore del luogo dove ha sede la dipendenza dell'Ente.

L'articolo 16 trasferisce all'Ente l'applicazione delle norme tributarie alle quali è attualmente soggetta l'Anas, nonché la facoltà di avvalersi dei pareri dell'Avvocatura dello Stato.

L'articolo 17 individua le procedure di approvazione dei progetti di costruzione e di ampliamento delle strade statali. In caso di non conformità agli strumenti urbanistici, il Ministro dei trasporti e della navigazione promuove un accordo di programma e

qualora non sia raggiunta l'intesa, si provvede all'approvazione con decreto del Presidente della Repubblica.

L'articolo 18 prevede che l'attuazione degli indirizzi generali indicati dal Ministro dei trasporti e della navigazione in materia di viabilità dia luogo alla stipula di un contratto di programma di durata quinquennale. Il contratto è stipulato tra il Ministro dei trasporti e della navigazione e il presidente dell'Ente ed è sottoposto a verifica dopo un triennio.

L'articolo 19 reca norme transitorie riferite al trasferimento dei servizi dall'ANAS all'Ente e stabilisce che la gestione dell'Ente ha inizio il 1° gennaio dell'anno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.***(Istituzione dell'Ente)*

1. È istituito l'Ente «Strade dello Stato», di seguito denominato Ente, che ha natura di ente pubblico economico.

2. L'Ente ha personalità giuridica ed autonomia patrimoniale, contabile e finanziaria nei limiti della presente legge ed è posto sotto la vigilanza del Ministro dei trasporti e della navigazione.

3. L'Ente succede in tutti rapporti attivi e passivi di cui era titolare l'Azienda nazionale autonoma delle strade (ANAS). All'Ente sono trasferiti i beni mobili ed immobili comunque in disponibilità dell'ANAS alla data di entrata in vigore della presente legge.

Art. 2.*(Finalità)*

1. L'Ente provvede con i criteri di economicità e di efficienza e nel rispetto della normativa comunitaria:

a) all'istruttoria delle decisioni di pianificazione della rete stradale e autostradale di competenza dello Stato e delle Regioni;

b) alla progettazione, realizzazione ed esercizio delle autostrade e delle strade dello Stato e delle Regioni perseguendo il fine della sicurezza;

c) al potenziamento ed ammodernamento della rete stradale ed autostradale già gestita dall'ANAS ed alla costruzione di nuove strade ed autostrade anche in concessione;

d) alla vigilanza sulla costruzione e sulla gestione delle opere stradali date in concessione;

e) all'attività di ricerca scientifica e tecnologica in materia di viabilità, traffico e circolazione, in coordinazione con gli enti statali e comunitari preposti alla ricerca;

f) a partecipare, anche in posizione minoritaria, a società o enti anche con sede legale all'estero od operanti anche in altri Paesi, aventi per finalità la consulenza e l'assistenza tecnica, lo studio, la progettazione di costruzioni stradali;

g) a reperire mezzi finanziari per le necessità dell'Ente, mediante la contrazione di mutui, previa autorizzazione del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con quello del tesoro, e con garanzia dello Stato secondo le disposizioni vigenti.

Art. 3.

(Razionalizzazione del settore della viabilità)

1. Entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge l'Ente elabora un piano di riclassificazione funzionale della viabilità che individua le reti di competenza dello Stato e delle Regioni. Il piano, previa intesa con le Regioni, è approvato con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione. Lo schema di decreto è trasmesso alle competenti Commissioni parlamentari, che esprimono il parere secondo le norme e dei rispettivi regolamenti. L'aggiornamento del piano è disposto di norma ogni tre anni secondo le medesime procedure.

2. La rete di competenza dello Stato comprende:

- a) le grandi direttrici del traffico nazionale;
- b) le autostrade e le strade aventi caratteristiche autostradali;
- c) le strade di collegamento dei principali porti marittimi e degli aeroporti;
- d) le strade di valico;
- e) le strade extraurbane ad elevata intensità di traffico e colleganti i territori di più regioni.

3. La rete regionale comprende le restanti strade, escluse quelle già di competenza delle province.

4. Le Regioni, previo parere tecnico dell'Ente, hanno facoltà di attribuire alla competenza delle province, d'intesa con le

medesime, strade già classificate di competenza regionale.

5. Con la medesima procedura di cui al comma 4 possono essere trasferite dalla competenza provinciale a quella regionale o statale le strade che, a seguito di rilevanti modifiche delle loro caratteristiche e dei flussi di traffico, assumano importanza regionale o statale.

6. I piani pluriennali e i relativi programmi attuativi di investimento nel settore stradale e autostradale ripartiscono le risorse finanziarie tra viabilità classificata di competenza dello Stato e delle regioni sulla base dei parametri individuati in attuazione del Piano decennale della viabilità di grande comunicazione, di cui alla legge 12 agosto 1982, n. 531, previo adeguamento degli stessi a favore delle Regioni escluse dagli interventi autostradali.

7. Le Regioni si avvalgono della struttura centrale dell'Ente e delle sue articolazioni territoriali per la pianificazione, la progettazione, l'esecuzione e la manutenzione delle strade di propria competenza. A tal fine stipulano con l'Ente appositi contratti di programma sulla base dei criteri generali stabiliti con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione da emanarsi entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge. Lo schema di decreto è inviato alle Commissioni parlamentari competenti che esprimono il parere nelle forme stabilite dai rispettivi regolamenti.

Art. 4.

(Organizzazione dell'Ente «Strade dello Stato»)

1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge il consiglio di amministrazione dell'Ente, anche avvalendosi della consulenza di società specializzate nell'organizzazione aziendale, adotta un piano di ristrutturazione, da attuarsi nei successivi sei mesi, secondo i seguenti criteri direttivi:

a) ridefinizione dell'assetto organizzativo rivolto al conseguimento di un elevato livello di efficienza del servizio, di economi-

cità gestionale e di incremento della produttività e al migliore impiego del personale anche attraverso iniziative di formazione e aggiornamento dello stesso;

b) razionale impiego del patrimonio immobiliare, anche tramite la vendita e l'acquisto di parti dello stesso, in coerenza con il piano di ristrutturazione e con il nuovo assetto organizzativo;

c) organizzazione attraverso strutture funzionalmente articolate e territorialmente decentrate in modo da corrispondere alle esigenze di pianificazione, progettazione, esecuzione e manutenzione delle strade di competenza nazionale e, nella misura in cui richiesto, di competenza regionale e provinciale;

d) ampia autonomia gestionale e operativa della struttura centrale e delle articolazioni periferiche.

Art. 5.

(Poteri del Ministro dei trasporti e della navigazione)

1. Ai fini del coordinamento e dell'integrazione delle diverse modalità di trasporto l'Ente è sottoposto alla vigilanza, all'indirizzo e al controllo del Ministro dei trasporti e della navigazione.

2. Spetta al Ministro dei trasporti e della navigazione:

a) indicare, in coerenza con gli impegni assunti in ambito internazionale nonché con il piano generale e con i piani regionali dei trasporti, gli indirizzi generali ai quali l'Ente deve attenersi;

b) approvare i piani pluriennali di viabilità e i relativi stralci attuativi sentite le Regioni e previo parere delle Commissioni parlamentari competenti che si pronunciano nelle forme stabilite dai rispettivi regolamenti;

c) approvare i piani di riclassificazione della viabilità;

d) promuovere, nel quadro dell'attività d'indirizzo, la stipula di contratti di programma con l'Ente;

e) vigilare sull'attuazione degli indirizzi generali e dei contratti di programma;

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

f) approvare, di concerto con il Ministro del tesoro, il bilancio consuntivo dell'Ente;

g) autorizzare l'Ente, di concerto con il Ministro del tesoro, a contrarre mutui ovvero ad assumere obbligazioni sul mercato nazionale ed estero con garanzia dello Stato secondo le disposizioni vigenti. La contrazione di mutui o l'assunzione di obbligazioni senza garanzia dello Stato non richiedono la predetta autorizzazione, ma vanno comunicate dall'Ente al Ministro dei trasporti e della navigazione con trenta giorni di anticipo;

h) proporre la nomina e la revoca del presidente e degli altri componenti del consiglio di amministrazione;

i) esercitare i poteri attribuiti dalla presente legge o da altre leggi riguardanti il trasporto su strada.

Art. 6.

(Organi dell'Ente)

1. Sono organi dell'Ente:

- a) il presidente;
- b) il consiglio di amministrazione;
- c) il collegio dei revisori dei conti.

Art. 7.

(Statuto)

1. Entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, previo parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia, è approvato lo statuto dell'Ente che determina le competenze del presidente, del consiglio di amministrazione, le modalità del funzionamento del medesimo consiglio, i casi di incompatibilità e di decadenza, le norme generali di organizzazione, le delibere da sottoporre all'approvazione del Ministro vigilante.

2. Nei sessanta giorni successivi all'approvazione dello Statuto, con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione, si

provvede all'insediamento degli organi dell'Ente.

Art. 8.

(Collegio dei revisori dei conti)

1. Il collegio dei revisori dei conti è composto di tre membri effettivi e di due supplenti.

2. Sono membri effettivi:

a) un dirigente generale del Ministero del tesoro-Ragioneria generale dello Stato con funzione di presidente, designato dal Ministro del tesoro;

b) un dirigente generale del Ministero del bilancio e della programmazione economica;

c) un revisore ufficiale dei conti designato dal Ministro dei trasporti e della navigazione.

3. Il presidente ed i membri, effettivi e supplenti, sono nominati con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione, durano in carica cinque anni e possono essere confermati per una sola volta.

4. Dei due membri supplenti, che debbono appartenere alle amministrazioni suindicate, uno è designato dal Ministro del bilancio e della programmazione economica, l'altro dal Ministro dei trasporti e della navigazione.

5. Ai componenti del collegio si applicano le disposizioni previste dall'articolo 2399 del codice civile e, in materia di incompatibilità, decadenza, tutela giurisdizionale ed emolumenti, le disposizioni della presente legge.

6. Il presidente del collegio dei revisori dei conti partecipa di diritto a tutte le riunioni del consiglio di amministrazione.

Art. 9.

(Emolumenti)

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, con proprio decreto pubblicato nella

Gazzetta Ufficiale, determina, di concerto con il Ministro del tesoro, gli emolumenti per il presidente, per i componenti del consiglio di amministrazione e per i revisori dei conti.

2. Il presidente, i componenti del consiglio di amministrazione e i revisori dei conti appartenenti ad altre amministrazioni dello Stato vengono collocati fuori dal ruolo organico di appartenenza per tutta la durata del mandato e percepiscono, in aggiunta alla normale retribuzione, anche la eventuale differenza tra i predetti emolumenti e il trattamento per stipendio, assegni personali ed indennità integrativa nelle misure in godimento.

3. Ai rappresentanti dello stato maggiore dell'Esercito e dell'Avvocatura dello Stato non si applicano le disposizioni del presente articolo; ad essi compete un'indennità di presenza da determinarsi con i criteri di cui al comma 1.

Art. 10.

(Delegificazione, atti negoziali, regolamenti)

1. Tutte le disposizioni di legge e di regolamento vigenti alla data di entrata in vigore della presente legge ed applicabili all'organizzazione ed alla materia contabile e finanziaria dell'ANAS, semprechè siano compatibili con la disciplina dettata dalla presente legge e da norme non derogabili del codice civile e della Comunità europea, restano in vigore fino all'adozione dei regolamenti del consiglio di amministrazione o di atti del presidente dell'Ente, nell'ambito delle rispettive competenze.

2. I regolamenti e gli atti di cui al presente articolo sono adottati sentite le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative, ad eccezione di quelli riguardanti:

a) l'ambito di rappresentanza, le attribuzioni e le responsabilità dei dirigenti nonchè i criteri di conferimento della titolarità degli organi ed uffici;

b) le modalità di reclutamento del personale stabile.

Art. 11.

(Patrimonio dell'ente)

1. I beni mobili ed immobili dell'Ente, trasferiti all'Ente dall'ANAS o comunque acquisiti nell'esercizio della propria attività, costituiscono patrimonio giuridicamente ed amministrativamente distinto dai restanti beni delle amministrazioni pubbliche e di essi l'Ente ha piena disponibilità secondo il regime civilistico della proprietà privata, salvi i limiti su di essi gravanti per le esigenze della difesa nazionale.

2. I beni destinati a pubblico servizio non possono essere sottratti alla loro destinazione senza il consenso dell'Ente.

3. Con gli utili netti della gestione è costituito il fondo di riserva per far fronte ad eventuali perdite di esercizio o ad autofinanziamenti.

Art. 12.

(Bilanci, programmi, finanziamenti)

1. L'Ente formula il bilancio secondo le prescrizioni contenute negli articoli 2423 e seguenti del codice civile, evidenziando in particolare i fondi d'ammortamento e di svalutazione dei valori attivi.

2. L'Ente formula altresì, al fine di predeterminare i limiti finanziari della gestione annuale di esercizio, uno schema di bilancio di previsione strutturato secondo i medesimi criteri del bilancio annuale, da trasmettere al Ministro del tesoro trenta giorni prima della data fissata per la presentazione al Parlamento dei documenti di bilancio dello Stato.

3. Il bilancio e lo schema di bilancio di previsione debbono evidenziare in apposite voci le disponibilità finanziarie destinate alle retribuzioni dei dipendenti dell'ente.

4. Le entrate dell'Ente sono così determinate:

a) contributo ordinario, a copertura delle spese di gestione e di manutenzione ordinaria, stabilito annualmente con legge finanziaria in misura non superiore, per un

triennio dalla data di entrata in vigore della presente legge, a quanto sarebbe derivato dall'applicazione dell'articolo 26, primo comma, lettere *a)*, *b)* ed *h)* della legge 7 febbraio 1961, n. 59. A partire dal quarto anno dalla data di entrata in vigore della presente legge il contributo è incrementato secondo una proporzione crescente del gettito dell'imposta di fabbricazione dei prodotti petroliferi e delle tasse di circolazione rispetto a quanto stabilito nel predetto articolo 26, primo comma, lettera *a)*, tenendo conto del fabbisogno per manutenzione ordinaria;

b) proventi di attività commerciali, stabilite nel contratto di programma;

c) entrate derivanti da contrazione di mutui;

d) contributi stanziati con leggi speciali per investimenti in nuove costruzioni e manutenzione straordinaria in materia di viabilità.

Art. 13.

(Controllo della Corte dei conti)

1. La Corte dei conti esercita il controllo sulla gestione finanziaria globale dell'Ente con le modalità previste dagli articoli 4, 7, 8, 9 e 12 della legge 21 marzo 1958, n. 259, in quanto compatibili, e riferisce al Parlamento sull'efficienza economica e finanziaria dell'attività svolta nell'esercizio esaminato.

Art. 14.

(Disciplina dei rapporti di lavoro)

1. Il rapporto di lavoro del personale dipendente dell'Ente è di natura privatistica ed è regolato su base contrattuale collettiva ed individuale.

2. Fermo restando quanto disposto dal precedente articolo 1, comma 3, i contratti collettivi ed i regolamenti di organizzazione, che in sede di prima applicazione della legge rechino modifiche al vigente regime di costituzione e di cessazione del rapporto

di lavoro nonchè alla materia della responsabilità civile e disciplinare dei dipendenti, non possono, a pena di nullità, contenere una disciplina della materia meno favorevole al personale dipendente di quella all'atto di entrata in vigore della presente legge.

3. I contratti collettivi nazionali di lavoro nonchè i contratti individuali che da essi di discostano sono stipulati in via esclusiva dal consiglio di amministrazione, nell'ambito delle disponibilità finanziarie a ciò destinate nei bilanci dell'Ente.

4. Fino a quando non sarà disciplinato l'assetto generale del trattamento previdenziale e pensionistico dei dipendenti, rimane fermo il trattamento in atto all'entrata in vigore della presente legge, con trasferimento a carico dell'Ente dell'onere finanziario finora gravante sullo Stato.

Art. 15.

(Tutela giurisdizionale)

1. Le controversie di lavoro relative al personale dipendente dell'Ente sono di competenza del pretore del luogo dove ha sede la dipendenza dell'Ente medesimo.

2. Per dipendenza dell'Ente deve intendersi ogni unità territoriale individuale come centro di riferimento per i rapporti con i terzi, dotata di autonomia tecnico-economica, di potere di direttiva e di controllo nei confronti del lavoratore e diretta da un dirigente.

Art. 16.

(Disposizioni fiscali e patrocinio legale)

1. All'Ente continuano ad applicarsi le norme tributarie alle quali è attualmente soggetta l'ANAS.

2. L'Ente, esclusa la materia riguardante i rapporti d'impiego e di lavoro, previdenziali ed assistenziali, può richiedere all'Avvocatura di Stato pareri di massima su materie già di competenza del comitato consultivo della stessa Avvocatura.

3. Nei giudizi davanti alle giurisdizioni di merito l'Ente può essere rappresentato e difeso da propri dipendenti in possesso del titolo di procuratore legale o avvocato, i quali, su richiesta del presidente dell'Ente medesimo, avranno ottenuto l'iscrizione nell'albo speciale degli avvocati e procuratori nell'osservanza delle norme relative.

4. L'Avvocatura generale sulle questioni nelle quali ha reso parere può assumere la rappresentanza e difesa in giudizio dell'Ente: dinanzi alle giurisdizioni superiori, alle giurisdizioni internazionali ed ai collegi arbitrali con sede in Roma.

5. È in facoltà dell'Amministrazione statale e, in subordine, delle Regioni e degli enti locali territoriali richiedere all'Ente, con preferenza sui terzi, la cessione a titolo oneroso dei beni che siano ritenuti idonei al soddisfacimento di esigenze pubbliche.

6. Identica facoltà di cui al comma 5 è attribuita all'Ente per i beni appartenenti al patrimonio disponibile dello Stato ritenute idonee al soddisfacimento delle esigenze dell'Ente medesimo.

Art. 17.

(Opere stradali, accordi di programma)

1. L'adozione dei progetti di opere stradali previste nel piano generale o nei piani regionali dei trasporti produce gli effetti di cui al primo comma dell'articolo 1 della legge 3 gennaio 1978, n. 1.

2. I progetti di costruzione e di ampliamento delle strade statali e delle opere connesse predisposti dall'Ente sono comunicati alle Regioni interessate ed agli enti locali nel cui territorio ricadono gli interventi, per una verifica di conformità alle prescrizioni ed ai vincoli dei regolamenti edilizi e degli strumenti urbanistici.

3. In caso di non conformità dei progetti di cui al comma 2, il Ministro dei trasporti e della navigazione promuove tra tutte le parti interessate un accordo di programma da sottoscrivere dai rappresentanti autorizzati dai rispettivi organi deliberanti e da approvarsi con decreto del Presidente della Repubblica. L'accordo equivale all'intesa di

cui all'articolo 81, terzo comma, del decreto del Presidente della Repubblica 24 luglio 1977, n. 616, ed ha diretta efficacia di variazione degli strumenti urbanistici. A tal fine è pubblicato in estratto nella *Gazzetta Ufficiale* e si adottano le altre misure di pubblicità regionali, provinciali e comunali in relazione al suo contenuto.

4. Se l'intesa di cui al comma 3 non si realizza entro novanta giorni dall'invito del Ministro dei trasporti e della navigazione, si provvede, sentite le Regioni interessate e la Commissione parlamentare per le questioni regionali, con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dei trasporti e della navigazione.

Art. 18.

(Contratto di programma)

1. L'attuazione degli indirizzi generali indicati dal Ministro dei trasporti e della navigazione forma oggetto di contratto di programma.

2. Il contratto, avente durata quinquennale, deve in particolare disciplinare:

a) le linee generali alle quali devono confermarsi i piani ed i programmi da adottarsi dal consiglio di amministrazione;

b) le azioni necessarie per garantire la realizzazione degli obiettivi del traffico e della circolazione sulle strade statali, con l'indicazione dei livelli di sicurezza stradale;

c) i criteri generali della gestione, i contributi dello Stato e la concessione di garanzie per i prestiti emessi dall'Ente;

d) le sanzioni per la mancata attuazione delle singole fasi del programma e la decurtazione delle risorse attinenti alla parte del programma non realizzato, previo esame congiunto delle cause e della rilevanza degli inadempimenti.

3. Il contratto è stipulato tra il Ministro dei trasporti e della navigazione, sentito il Ministro del tesoro, ed il presidente dell'Ente e può essere modificato o integrato con le stesse modalità previste per la stipula, su richiesta di una delle parti, in presenza di

sostanziali modifiche della situazione economico-finanziaria o del piano generale dei trasporti. Il contratto è sottoposto a revisione dopo un triennio dalla stipula con particolare riguardo al complesso delle risorse finanziarie da impiegare da parte dello Stato.

4. Ove il contratto non si realizzi entro novanta giorni dall'inizio delle trattative, si provvede con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei ministri, sulle proposte definitive e motivate del Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro del tesoro. Alle proposte sono allegate le deduzioni dell'ente.

5. Ai fini della vigilanza sull'attuazione del programma l'Ente presenta una relazione annuale nella quale sono evidenziati gli obiettivi conseguiti e quelli di cui non è stata possibile la realizzazione.

6. Ove il contratto di programma o il programma deliberato dal Consiglio dei ministri rimangano in tutto o in parte inattuati anche a causa di divergenze circa le modalità di attuazione stessa, il Ministro dei trasporti e della navigazione convoca una conferenza di servizi alla quale partecipano, oltre i rappresentanti dell'Ente, i rappresentanti del Ministero del tesoro e di altre eventuali amministrazioni pubbliche interessate. I risultati della conferenza, se adottati all'unanimità, obbligano gli enti partecipanti ai conseguenti adempimenti. In caso contrario, si applica la disposizione del comma 4.

7. I contratti di programma e le loro modificazioni ed integrazioni, nonché le relazioni annuali di cui al comma 5, sono trasmessi alle Camere.

Art. 19.

(Norme di attuazione e transitorie)

1. Il Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con i Ministri delle finanze, del tesoro e della difesa, può costituire uffici commissariali al fine di predisporre il passaggio dei beni, contabilità e servizi dell'ANAS al nuovo Ente.

2. La gestione dell'Ente secondo le modalità previste dalla presente legge ha inizio dal 1° gennaio dell'anno successivo alla sua entrata in vigore.