

# CAMERA DEI DEPUTATI

N. 28

## PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato STEFANI

Delega al Governo per la razionalizzazione della rete stradale e degli interventi dell'ANAS

*Presentata il 30 maggio 2001*

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge reca disposizioni finalizzate a garantire una maggiore operatività della struttura centrale dell'Ente nazionale per le strade relativamente alla rete stradale di competenza nazionale, in modo da predisporla per un graduale passaggio a struttura operativa regionale. Si sono pertanto lasciati alla struttura centrale solo la funzione di proposta generale, la predisposizione di quanto necessario per gli appalti, nonchè il controllo finale in modo da confrontare le varie opere realizzate sul territorio nazionale. Le funzioni relative all'assenso in merito agli interventi da realizzare, nonchè alle eventuali modifiche degli indirizzi generali, alla totale gestione degli appalti ed agli interventi di

collaudo sono attribuite gli organi regionali competenti. Si dividono in questo modo le competenze e quindi le singole responsabilità; inoltre quanto proposto premia nel tempo quelle regioni che meglio sanno operare sia per quanto attiene la gestione dei fondi sia nel confronto con le altre opere similari realizzate da altre regioni.

In conclusione si ritiene che il decentramento delle competenze e delle funzioni, in ossequio al principio del federalismo, fornisca le più ampie garanzie per una adeguata razionalizzazione della rete stradale, consentendo interventi adeguati alle necessità delle singole realtà locali e rispondenti ai criteri di efficienza, economicità e sicurezza.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

1. Allo scopo di razionalizzare il sistema della ripartizione delle risorse destinate alla rete stradale nazionale il Governo è delegato ad adottare, entro quattro mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, un decreto legislativo sulla base dei seguenti principi e criteri direttivi:

a) aggiornare il piano della viabilità di competenza statale per la rete stradale nazionale esistente e per la rete che si prevede di realizzare secondo i seguenti criteri:

1) divisione del piano su base regionale;

2) attribuzione della priorità e dell'importanza della singola tratta stradale in base a precisi criteri quali la densità di traffico esistente e prevedibile nonché l'interesse strategico per uno sviluppo economico. Il piano con aggiornamenti triennali deve essere approvato dalle singole regioni;

b) stabilire precisi criteri tecnico-economici per la costruzione e per la manutenzione straordinaria e ordinaria, sulla base di precisi criteri prestazionali; predisporre un piano finanziario finalizzato alla realizzazione di interventi di manutenzione adeguati agli *standard* relativi alla sicurezza stradale, nonché prevedere graduali accantonamenti di risorse tali da garantire una disponibilità anticipatoria almeno pari al 20 per cento del piano di spesa annuale previsto;

c) costituire fondi divisi su base regionale per la realizzazione di quanto previsto alla lettera b); parametrare tali

fondi alla popolazione residente, al numero dei veicoli immatricolati, alla rete viaria esistente, al prodotto interno lordo, al volume del traffico merci sia interno alla singola regione che di transito. Ognuno di tali indici deve incidere nel computo totale della ripartizione rispettivamente per il 20, 35, 30, 10 e 5 per cento;

d) razionalizzare le risorse economiche e professionali ridistribuendole adeguatamente sul territorio per il raggiungimento dei seguenti obiettivi:

1) fissazione delle direttrici di traffico e delle priorità, nonché predisposizione di soluzioni da sottoporre alla struttura regionale, da parte del Ministero dei trasporti e della navigazione, tramite l'ente nazionale per le strade (ANAS);

2) espressione di parere obbligatorio e vincolante da parte dell'organo regionale competente;

3) predisposizione, da parte del Ministero dei trasporti e della navigazione, nei tempi concordati con l'organo regionale competente, della progettazione esecutiva e delle procedure necessarie per l'appalto e per il piano di manutenzione nonché verifica della disponibilità finanziaria regionale alla realizzazione e al mantenimento dell'opera;

4) verifica, da parte dell'organo regionale competente, della completezza della documentazione, indizione ed assegnazione dell'appalto, nonché esecuzione della direzione dei lavori e del collaudo tecnico-amministrativo;

5) nel termine di un anno dalla fine dei lavori, esecuzione, da parte del Ministero dei trasporti e della navigazione del collaudo finale, verifica della congruità economica parametrata al contesto nazionale e certificazione della idoneità dell'opera;

6) fissazione del collaudo definitivo come parametro di riferimento per eventuali compensazioni sui finanziamenti successivi;

e) per le mansioni previste alla lettera d) il Ministero dei trasporti e della navigazione redige un piano di riorganizzazione e redistribuzione del personale dell'ANAS sul territorio, prevedendo la divisione amministrativa e della pianta organica tra le sedi regionali e quella centrale;

f) prevedere il graduale trasferimento di competenze, adeguando i contratti di lavoro alle nuove sedi regionali;

g) prevedere che, a regime, la struttura centrale abbia un bilancio complessivo inferiore all'80 per cento del valore delle prestazioni professionali svolte, con riferimento ai tariffari professionali; lo stesso obbligo vale per le singole strutture regionali;

h) mantenere, per le autostrade, le competenze e la gestione delle risorse attuali.

## ART. 2.

1. Ai sensi del comma 3 dell'articolo 1 del decreto legislativo 26 febbraio 1994, n. 143, il Ministro dei lavori pubblici, d'intesa con i Ministri del tesoro, del bilancio e della programmazione economica e per la funzione pubblica provvede, entro il termine di quattro mesi, alla modificazione dello statuto dell'ANAS approvato con decreto del Presidente della Repubblica 21 aprile 1995, n. 242, sulla base dei seguenti criteri direttivi:

a) istituire quale organo dell'ANAS il comitato regionale di vigilanza (CRV) composto dall'ingegnere capo e da un funzionario dell'assessorato regionale competente in materia di lavori pubblici;

b) prevedere che il CRV si riunisca almeno due volte all'anno e attribuire ad esso il compito di controllare la corretta ripartizione dei fondi di cui all'articolo 1, comma 1, lettera c), nonché di formulare proposte sulle problematiche inerenti il trasporto e la viabilità e di riferire al

consiglio regionale sull'attuazione del piano della viabilità di cui alla legge 12 agosto 1982, n. 531, e sulle sue articolazioni.

ART. 3.

1. Il terzo comma dell'articolo 2 della legge 12 agosto 1982, n. 531, è abrogato.





Lire 500 = € 0,26



\*14PDL0001750\*