

Rientro forze politiche

ALL. 2

Direzione del Comitato per i seminari e per i soggiorni di studio di accademici esteri (1990-94).

Partecipazione a comitati per lo studio dei comportamenti delle piccole e medie imprese e per il disegno di politiche industriali a loro rivolte, presso i Ministeri del tesoro e dell'industria e presso l'Istituto nazionale di statistica.

Presentazione di studi in convegni nazionali e internazionali.

Esperienze accademiche:

Visiting scholar presso l'Università di Stanford, US (SITE), estate 1994.

Visiting scholar presso l'Università MIT, anno accademico 1989-90.

Incarichi di insegnamento in corsi di laurea o di dottorato nelle Università Bocconi (1994-95, 1995-96, 1996-97, 1997-98), Roma-due (1995-96, 1996-97), Siena (1994-95, 1995-96, 1997-98) e Modena (1996-97).

Principali articoli:

Tendenze nella struttura dimensionale italiana, una verifica empirica del modello di specializzazione flessibile, in «Politica economica», n. 1, 1985, pp. 71-109.

«Modele de spécialization flexible des PME et écarts de rémunération», in MIRE, *La Flexibilité en Italie, Syros Alternatives*, Paris, 1989, pp. 239-257; translated into Spanish, «Modelo de especialización flexible de las PYMEs Y diferencias retributivas», *Debates Sobre el empleo. Italia, Ministerio de Trabajo Y Seguridad Social, Madrid, 1991*, pp. 275-296.

Competitività internazionale e ristrutturazione dell'industria italiana negli anni '80, in «Politica economica», n. 2, 1989, pp. 231-272 (con P. Caselli).

«Industrial Development and Work Organisation: from Restructuring to Capacity Expansion», in *Labour and Employment Policies in Italy - Report 1989, 1990*, (con M. Magnani).

«La concorrenza: principi generali», in *La tutela della concorrenza nel settore del credito*, Banca d'Italia, Sett. 1992, pp. 41-64.

Bequests and Saving for Retirement What Impels the Accumulation of Wealth?, in «Temi di discussione», Banca d'Italia, n. 165, March 1992, 29 pages (con L. Cannari, L. Guiso).

L'economia italiana nella prospettiva europea: terziario protetto e dinamica dei redditi nominali, in «Temi di discussione», Banca d'Italia, n. 175, July 1992, 115 pages, (con I. Visco); ora in S. Micossi e I. Visco (a cura di). *Inflazione concorrenza e sviluppo*. Il Mulino, Bologna, 1993.

«Structure and Evolution of Italian Industry», in *Italian Economy Through the eighties: progress and open issues*, (in giapponese), a cura di R. Bonavoglia, 1992, pp. 5-28, (con F. M. Frasca, M. Magnani).

«Criminalità organizzata ed effetti sull'economia legale», in Commissione parlamentare di inchiesta sul fenomeno della mafia e sulle altre associazioni criminali similari, *Forum «Economia e criminalità»* (14-15 maggio), Camera dei Deputati, Roma, 1993.

Doveri fiduciari, proprietà e controllo in «Politica economica», n. 3, Dec. 1993 (con L. Felli).

Allocazione della proprietà e del controllo ed efficienza economica, in *Diritti di proprietà e privatizzazioni*, a cura di P. Ranci. Il Mulino, Bologna, 1995 (con F. Brioschi).

«On Corporate Governance in Italy. Issues, Facts and Agenda», Fondazione Eni Enrico Mattei, Nota di Lavoro n. 10, Special Issue on Corporate Governance and Property Rights, 1996.

«La mobilità del controllo delle imprese», in *La Mobilità della società italiana le persone, le imprese, le istituzioni*, a cura di G. Galli, vol. II, pp. 93-124, Editore SIPI, Roma, aprile 1996 (con L. Cannari e R. Cesari).

«La proposta di una società aperta per la riforma del governo societario in Italia. Rapporto sulla società aperta», Associazione Disiano Preite, 1996, (con altri 15 coautori).

«Alternative Models of Control. Efficiency, Accessibility and Market Failures», in *Property Relations, Incentives and Welfare*, edited by J. E. Roemer, Macmillan Press, London, 1997, pp. 194/212.

«Imprenditori e investitori: il ruolo dell'istruzione», in *L'istruzione in Italia solo un pezzo di carta?*, a cura di N. Rossi, Il Mulino, Bologna, 1997 (con L. Cannari).

«Compromesso senza riforme nel capitalismo italiano», in *Storia del capitalismo italiano dal dopoguerra a oggi*, a cura di F. Barca, Donzelli, Roma, 1997.

«State Ownership and the Evolution of Italian Corporate Governance», in «Industrial and Corporate Change», vol. 6, n. 3, 1997 (con S. Trento).

«La trasformazione proprietaria di Fiat, Pirelli e Falck dal 1947 ad oggi», in *Storia del capitalismo italiano dal dopoguerra a oggi*, a cura di F. Barca, Donzelli, Roma, 1997 (con F. Bertucci, G. Capello e P. Casavola).

«La parabola delle partecipazioni statali: una missione tradita», in *Storia del capitalismo italiano dal dopoguerra ad oggi*, a cura di F. Barca, Donzelli, Roma, 1997 (with S. Trento).

Some Views on US Corporate Governance, in corso di pubblicazione su «Columbia Business Law Review», Summer 1998.

Libri:

L'industria fra capitale e lavoro, Il Mulino, Bologna, 1989, 323 pages (con M. Magnani).

Imprese in cerca di padrone. Proprietà e controllo nel capitalismo italiano, Laterza, Bari, 1994, 263 pages.

Aspetti proprietari e mercato delle imprese. Proprietà, modelli di controllo e riallocazione nelle imprese industriali italiane, vol. I, Il Mulino, Bologna, 1994, 236 pages (con M. Bianco, L. Cannari, R. Cesari, C. Gola, G. Manitta, G. Salvo, L. F. Signorini).

Aspetti proprietari e mercato delle imprese. Gruppo, proprietà e controllo nelle imprese medio-grandi, vol. II, Bologna. Il Mulino, 1994, 227 pages (con M. Bianchi, F. Brioschi, L. Buzzacchi, P. Casavola, L. Filippa, M. Pagnini).

Storia del Capitalismo Italiano dal dopoguerra a oggi, (a cura di), Donzelli, 1997.

98A2961

DIRETTIVA DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI 27 febbraio 1998.

Direttiva sulle autovetture di servizio in dotazione alle amministrazioni civili dello Stato ed agli enti pubblici non economici.

IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Visto l'art. 5, comma 2, lettera e), della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Visto l'art. 2, commi 117 e seguenti della legge 23 dicembre 1996, n. 662;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 2 gennaio 1997, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 2 del 3 gennaio 1997, recante «Disposizioni transitorie sull'utilizzo delle autovetture in dotazione alle pubbliche amministrazioni».

Visto il decreto del Ministro del tesoro di concerto con il Ministro dei trasporti e della navigazione 29 gennaio 1997, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 25 del 31 gennaio 1997, con il quale sono state fissate le modalità per il censimento degli autoveicoli delle amministrazioni civili dello Stato e degli enti pubblici non economici;

Visto il decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 28 febbraio 1997, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 51 del 3 marzo 1997, con il quale sono state, tra l'altro, dettate disposizioni per l'utilizzo delle autovetture in dotazione alle amministrazioni pubbliche, in

attesa dei risultati dell'analisi tecnico-economica prevista dall'art. 2, comma 119, della citata legge e del successivo affidamento dei servizi di trasporto di persone e cose a società private;

Visto il successivo decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri dell'11 aprile 1997, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 107 del 10 maggio 1997, recante ulteriori criteri per l'utilizzo delle autovetture in dotazione alle amministrazioni pubbliche;

Visto il decreto del Ministero del tesoro 20 maggio 1997 con il quale è stata costituita, presso il Provveditorato generale dello Stato una commissione avente il compito di effettuare un'analisi tecnico-economica sulla base della documentazione inviata dalle amministrazioni;

Considerata la necessità di emanare un'apposita direttiva in materia di utilizzo delle autovetture, in relazione all'esigenza di realizzare economie di spesa, anche a seguito delle conclusioni risultanti dalla relazione presentata dalla citata commissione;

E M A N A

la seguente direttiva:

1. Premessa.

Com'è noto, in attuazione dei commi 117 e seguenti dell'art. 2 della legge 23 dicembre 1996, n. 662, questa Presidenza ha provveduto, in attesa dei risultati delle analisi tecnico-economiche ivi previste, a disciplinare l'utilizzo delle autovetture in dotazione alle amministrazioni pubbliche, da un lato, in vista di una più razionale utilizzazione del parco macchine esistente e, dall'altro, nell'intento di realizzare — già nell'anno 1997 — apprezzabili economie di spesa.

Sulla base delle conclusioni alle quali è pervenuta l'apposita commissione costituita con decreto del Ministro del tesoro del 20 maggio 1997, si rende necessario che le amministrazioni pongano in essere, secondo le indicazioni di seguito riportate, le iniziative per procedere all'affidamento a soggetti-terzi del servizio di trasporto ed alla dismissione del parco automobilistico in atto esistente, con esclusione delle autovetture di cui all'art. 2, comma 118, della citata legge n. 662 del 1996 e dall'art. 1 del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 28 febbraio 1997.

2. Gestione indiretta.

Per quanto attiene all'affidamento del servizio di trasporto di beni e persone, è opportuno, in via preliminare, che le amministrazioni e gli enti interessati attuino, per tale iniziativa, il più ampio decentramento, in armonia anche con le recenti disposizioni intervenute in materia di bilancio, garantendo, altresì, alle singole amministrazioni ed alle articolazioni periferiche di esse, piena autonomia nella scelta delle forme dell'affidamento e del contraente. Quanto sopra, sia al fine di rendere più agevole il conseguimento di soluzioni idonee a soddisfare le obiettive e diversificate esigenze operative delle singole strutture, sia al fine di rendere più spedita l'intera operazione.

Nell'individuazione del sistema alternativo a quello attuale, le singole amministrazioni dovranno porre a base della prestazione da richiedere al privato contraente le prescrizioni di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 11 aprile 1997; con particolare riferimento: a) all'utilizzo cumulativo delle autovetture a fronte di esigenze di servizio programmate periodicamente; b) alla razionalizzazione dell'uso delle stesse per percorsi in tutto o in parte coincidenti; c) alla riduzione del chilometraggio complessivo su base annua.

In ogni caso occorrerà procedere ad una effettiva riduzione del numero delle autovetture delle quali si richiede l'utilizzazione, al fine di conseguire un significativo contenimento delle spese, che costituisce la principale finalità dell'intera operazione.

L'affidamento a terzi del servizio di trasporto dovrà essere accompagnato da una conseguente ridefinizione dei fabbisogni di personale da adibire alla guida. Da ciò dovrà conseguire il rientro presso le amministrazioni di appartenenza del personale in posizione di comando, ed, in particolare, di quello appartenente alle Forze di polizia attualmente adibite alla guida di autovetture di servizio, fatti salvi i casi di ineludibili motivi di sicurezza.

Eventuali necessità non risolvibili con una riallocazione del personale già in servizio saranno soddisfatte mediante ricorso a forme di mobilità volontaria. Il personale addetto alla guida che risulti in eccedenza, a seguito del programma di dismissione delle autovetture, potrà essere adibito presso la stessa sede territoriale, a mansioni ascritte ad altro profilo professionale della medesima qualifica funzionale di appartenenza.

Ne consegue, ovviamente, la necessità di non attivare procedure concorsuali per reclutare personale con il profilo professionale di autista di automezzi.

Peraltro, una volta definite le anzidette operazioni, risulta necessario un ampio monitoraggio delle singole iniziative attivate, finalizzato, in primo luogo, ad una verifica dell'attuazione delle presenti disposizioni, ma anche — e soprattutto — all'acquisizione di un quadro generale della nuova organizzazione del servizio.

3. Dismissione.

In riferimento alla dismissione, si reputa opportuno precisare che il comma 120 dell'art. 2 della citata legge n. 662 del 1996, detta una norma speciale per quanto riguarda l'alienazione degli autoveicoli della pubblica amministrazione, là dove stabilisce che «la dismissione degli autoveicoli eccedenti quelli necessari a soddisfare le esigenze di cui ai commi 118 e 121 è affidata, anche mediante mandato, a società specializzate entro dodici mesi dall'affidamento del servizio di trasporto di persone e cose a società private».

Al riguardo, le amministrazioni, con le procedure concorsuali, individueranno le società specializzate, cui affidare le operazioni di dismissione; le stesse società, a tal fine, potranno applicare le ordinarie procedure di vendita previste dal codice civile.

Ciò consentirà un'ampia riduzione dei tempi necessari alle dismissioni rispetto a quelli che si sarebbero impiegati, presuntivamente, applicando le disposizioni previste in via ordinaria.

L'affidamento a terzi della procedura di dismissione da parte delle singole amministrazioni dovrà, in ogni caso, avvenire nel rispetto dei principi di efficienza ed economicità.

È appena il caso di precisare che il termine di dodici mesi, fissato per definire la dismissione, è diretto ad assicurare che le amministrazioni portino a conclusione, in tempi ragionevolmente brevi, detto procedimento e quindi consentire di avviare contestualmente sia il procedimento di affidamento sia quello di dismissione. Al riguardo, si fa presente che, onde evitare inutili e gravose duplicazioni di spesa, l'operatività dell'affidamento del servizio prescelto dovrà essere graduale e concomitante alla conclusione delle procedure di dismissione, secondo modalità stabilite dalle singole amministrazioni in relazione alle proprie specifiche esigenze.

Gli introiti derivanti dalla procedura di alienazione dovranno essere versati sui competenti capitoli di entrata delle singole amministrazioni ovvero sul capitolo n. 2368 dello stato di previsione di entrata del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica.

Lo stesso Dicastero, al quale, comunque, le singole amministrazioni ed enti dovranno comunicare l'avvenuta conclusione della procedura di alienazione e del conseguente versamento della somma ricavata, fornirà, altresì, la propria consulenza sulle eventuali questioni concernenti gli adempimenti relativi ai procedimenti di affidamento a terzi del servizio di trasporto ed in merito alle operazioni di dismissione.

4. Informazione al Parlamento.

Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica, entro il 31 dicembre 1998, riferirà al Parlamento sull'attuazione delle procedure di affidamento e di dismissione e fornirà annualmente i dati relativi alle riduzioni di spesa conseguite dalle amministrazioni dello Stato e dagli enti.

A tal fine, le diverse amministrazioni nonché gli enti interessati, per il tramite dell'amministrazione vigilante, dovranno far pervenire in tempo utile al suddetto Ministero, possibilmente anche su supporto informatico, una relazione, redatta in forma sintetica, contenente almeno i seguenti elementi:

- a) numero delle autovetture ad uso esclusivo;
- b) tipo o tipi di soluzione prescelti per la sostituzione degli autoveicoli in dotazione, non rientranti nel punto a) (es. noleggio con o senza conducente, ricorso al mezzo privato od al taxi, noleggio a ore, a breve o a lungo termine, ecc);
- c) numero degli autoveicoli dismessi;
- d) modalità prescelte per la dismissione;
- e) eventuali problematiche emerse nel corso del procedimento;
- f) prospetto contenente i dati relativi all'economia di spesa conseguita.

Roma, 27 febbraio 1998

Il Presidente: PRODI

Registrato alla Corte dei conti il 2 aprile 1998
Registro n. 1 Presidenza, foglio n. 168

98A2940

DECRETI, DELIBERE E ORDINANZE MINISTERIALI

MINISTERO DEL TESORO, DEL BILANCIO E DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DECRETO 4 marzo 1998.

Impegno, per l'esercizio 1998, di una somma a favore delle regioni a statuto speciale e delle province autonome di Trento e Bolzano.

IL DIRETTORE GENERALE
DEL SERVIZIO PER L'ATTUAZIONE
DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Visto l'art. 9 della legge 16 maggio 1970, n. 281, istitutivo del Fondo per il finanziamento dei programmi regionali di sviluppo;

Visto l'art. 3, comma 1, della legge 14 giugno 1990, n. 158, con il quale è stato stabilito che, a decorrere dall'anno 1991, il Fondo per il finanziamento dei pro-

grammi regionali di sviluppo, di cui al citato art. 9 della legge n. 281/1970, è costituito da una quota fissa e da una quota variabile;

Considerato che la medesima disposizione precisa che la quota fissa è pari a quella assegnata nell'anno 1990;

Considerato che le disposizioni recate dal richiamato art. 3 della legge n. 158/1990 consentono di procedere, a decorrere dall'anno 1991, all'assegnazione delle somme relative alla quota fissa del Fondo regionale mediante impegno dei medesimi importi stabiliti nel 1990;

Vista la delibera CIPE 28 giugno 1990 di assegnazione nell'anno 1990 delle somme relative al fondo ex art. 9 della legge n. 281/1970;

Visto l'art. 3, comma 1, della legge n. 549/1995 - recante misure di razionalizzazione della finanza pubblica, il quale stabilisce, tra l'altro, che a decorrere dall'anno 1996 cessano i finanziamenti a favore delle