



Documento in consultazione

DELIBERA N. ...
... 2023

Oggetto

Applicazione della normativa anticorruzione e trasparenza ai consorzi stradali obbligatori

VISTO

il decreto-legge luogotenenziale 1° settembre 1918, n. 1446 *"Concernente la facoltà agli utenti delle strade vicinali di costituirsi in Consorzio per la manutenzione e ricostruzione di esse"*;

VISTO

l'art. 14 *"Consorzi per le strade vicinali di uso pubblico"* della l. 12 febbraio 1958, n. 126 *"Disposizioni per la classificazione e sistemazione delle strade ad uso pubblico"* che dispone che *"la costituzione dei consorzi previsti dal decreto legislativo luogotenenziale 1° settembre 1918, n. 1446, per la manutenzione, sistemazione e ricostruzione delle strade vicinali di uso pubblico, anche se rientranti nei comprensori di bonifica, è obbligatoria. In assenza di iniziativa da parte degli utenti o del Comune, alla costituzione del consorzio provvede di ufficio il prefetto"*;

VISTA

la legge 6 novembre 2012, n. 190 recante *"Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione"*;

VISTO

il d.lgs. 14 marzo 2013, n. 33, recante *"Riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni"*;

VISTO

il d. l. 9 giugno 2021, n. 80 recante *"Misure urgenti per il rafforzamento della capacità amministrativa delle pubbliche amministrazioni funzionale all'attuazione del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) e per l'efficienza della giustizia"*, e in particolare l'art. 6, comma 1 e 6 nonché il d.PR. del 24 giugno 2022, n. 81 *"Regolamento recante individuazione degli adempimenti relativi ai Piani assorbiti dal Piano integrato di attività e organizzazione"* e il D.M. del 30 giugno 2022 n. 132, *"Regolamento recante definizione del contenuto del Piano integrato di attività e organizzazione"* che hanno definito la disciplina del Piano Integrato di Attività e Organizzazione (PIAO);

VISTO

il d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 recante *"Codice dei contratti pubblici"* abrogato dal 1° luglio 2023 ai sensi dell'art 226 del d.lgs. 31 marzo 2023, n. 36, salvo che per i procedimenti in corso a cui continuano esclusivamente ad applicarsi le disposizioni;

VISTO

il decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 *"Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici"*;

CONSIDERATO

l'orientamento giurisprudenziale, in particolare la sentenza della Cassazione, Sezioni Unite, del 7 luglio 1986, n. 4430, confermato anche da successiva amministrativa, che ha definito i consorzi stradali istituiti ai sensi del sopra indicato decreto del 1 settembre 1918 n. 1446, quali *"enti pubblici non economici"*;

VISTA



la delibera ANAC n. 33 del 6 maggio 2015 avente ad oggetto *"Convenzione stipulata tra il Comune di Anzio e il Consorzio di Lavinio per la manutenzione stradale di proprietà comunali insistenti su territorio comunale"* che ha aderito al predetto orientamento giurisprudenziale;

VISTA

la delibera ANAC n. 1310 del 28 dicembre 2016, *"Prime linee guida recenti recanti indicazioni sull'attuazione degli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni contenute nel d.lgs. 33/2013 come modificato dal d.lgs. 97/2016"* e il relativo Allegato 1;

VISTA

la delibera ANAC n. 1309 del 28 dicembre 2016, recante *"linee guida recanti indicazioni operative ai fini della definizione delle esclusioni e dei limiti all'accesso civico di cui all'art. 5 co. 2 del d.lgs. 33/2013"*;

VISTE

le indicazioni contenute nell'Allegato 1 al PNA 2019 recante *"Indicazioni metodologiche per la gestione dei rischi corruttivi"*;

CONSIDERATE

le indicazioni fornite da ANAC nel PNA 2022 adottato con delibera n. 7 del 17 gennaio 2023 e nei relativi Allegati;

VISTA

la delibera ANAC n. 261 del 30 giugno 2023 adottata ai sensi dell'articolo 23 del decreto legislativo 31 marzo 2023, n. 36 recante *"Individuazione delle informazioni che le stazioni appaltanti sono tenute a trasmettere alla Banca dati nazionale dei contratti pubblici attraverso le piattaforme telematiche e i tempi entro i quali i titolari delle piattaforme e delle banche dati di cui agli articoli 22 e 23, comma 3, del codice garantiscono l'integrazione con i servizi abilitanti l'ecosistema di approvvigionamento digitale"*;

CONSIDERATA

la delibera ANAC n. 264 del 20 giugno 2023 adottata ai sensi dell'articolo 28, comma 4, del decreto legislativo n. 31 marzo 2023, n. 36 recante *"Individuazione delle informazioni e dei dati relativi alla programmazione di lavori, servizi e forniture, nonché alle procedure del ciclo di vita dei contratti pubblici che rilevano ai fini dell'assolvimento degli obblighi di pubblicazione di cui al decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33"*;

TENUTO CONTO

delle diverse segnalazioni pervenute all'Autorità circa il mancato rispetto della normativa in materia di anticorruzione (l. n. 190/2012) e di trasparenza (d.lgs. n. 33/2013) da parte di Consorzi stradali obbligatori;

VISTA

l'istruttoria svolta dall'Ufficio PNA e Regolazione anticorruzione e trasparenza;

CONSIDERATA

la decisione del Consiglio nell'adunanza del 15 marzo 2023, con cui, in ragione del rilievo e del carattere generale della questione, è stata disposta la predisposizione di una delibera di carattere generale per fornire indicazioni circa l'applicabilità da parte dei Consorzi stradali della normativa in materia di anticorruzione e trasparenza.

Il Consiglio dell'Autorità Nazionale Anticorruzione

DELIBERA



Premessa

L'Autorità ha ricevuto diverse segnalazioni circa il mancato rispetto, da parte di un consorzio stradale, qualificato dal segnalante alla stregua di ente pubblico non economico vigilato da Roma Capitale, delle misure di trasparenza previste per le pubbliche amministrazioni ai sensi dell'art. 2-bis, comma 1, d.lgs. n. 33/2013.

All'esito delle istruttorie svolte, ANAC ha emanato la deliberazione consiliare del 10 novembre 2021 rammentando che il Consiglio dell'Autorità ha stabilito che il Consorzio in questione – alla luce del controllo sussistente, delle finalità e della natura - assume connotazione di ente pubblico non economico e, pertanto, risulta assoggettato alle sopra citate misure di trasparenza e dalla normativa in materia di anticorruzione. Pertanto ha raccomandato al Consorzio citato di adeguarsi tempestivamente a tali normative, nominando senza indugio un Responsabile della prevenzione della corruzione e della trasparenza (RPCT) e provvedendo all'adozione del Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (PTPCT).

Tenuto conto che la problematica in esame riguarda diversi consorzi stradali obbligatori presenti su tutto il territorio nazionale, sia di grandi che di piccole dimensioni, l'Autorità ha ritenuto opportuno fornire indicazioni di carattere generale volte a chiarire gli adempimenti in materia di anticorruzione e trasparenza cui i consorzi stradali obbligatori sono tenuti.

1. Quadro normativo

Al fine di individuare le modalità di assolvimento della normativa anticorruzione e trasparenza da parte dei consorzi stradali obbligatori, appare necessario inquadrare brevemente innanzitutto la normativa di riferimento e definire la natura giuridica di tali enti.

La normativa fondamentale in materia di consorzi stradali si rinviene nel decreto legge luogotenenziale 1° settembre 1918, n. 1446, *"Concernente la facoltà agli utenti delle strade vicinali di costituirsi in Consorzio per la manutenzione e ricostruzione di esse"* che, seppur assai risalente, risulta tutt'ora vigente.

In base a tale disciplina - che distingue a seconda che la via privata sia soggetta, o meno, a pubblico transito - la domanda di costituzione dei consorzi stradali è richiesta al sindaco da un numero di utenti che rappresenti o che assuma a proprio carico almeno il terzo della spesa occorrente per le opere proposte, allegando una perizia sommaria di massima, il progetto di statuto consortile, lo schema dell'elenco degli utenti, il piano di ripartizione della spesa fra gli utenti.

Segue una fase di contraddittorio: la Giunta comunale, sentiti gli utenti, formula e pubblica le proposte per la costituzione del consorzio; il Consiglio comunale, decide sugli eventuali reclami degli utenti e poi approva la costituzione del consorzio, l'elenco degli utenti e il piano di ripartizione delle spese (art. 2).

È inoltre previsto che, per le spese di manutenzione, sistemazione e ricostruzione delle strade vicinali soggette al pubblico transito, il Comune sia tenuto a concorrere in misura variabile da un quinto sino a metà della spesa, in relazione all'importanza delle strade. Per le strade non soggette a uso pubblico il contributo del Comune è, invece, facoltativo e in misura non eccedente il quinto delle spese. Il Comune è rappresentato nel consorzio con voto proporzionale alla misura del concorso (art. 3).

L'ente locale svolge anche compiti attinenti alla sicurezza della circolazione.

Ai sensi dell'art. 15 del citato d.l. Igt. spettano, infatti, al Sindaco le funzioni di vigilanza e polizia sulle strade vicinali, al fine di assicurare che non vengano creati impedimenti all'uso della strada e all'esecuzione delle opere approvate e che, qualora vi siano state delle alterazioni, venga ripristinato lo stato della stessa.

Tale norma attribuisce al Comune poteri sostitutivi nel caso che il consorzio stradale non provveda alla manutenzione della strada. In particolare, per le strade ad uso pubblico, in caso di urgenza o nel caso non si adempia agli ordini ricevuti entro il termine stabilito, il Sindaco dispone l'esecuzione dei lavori addebitando la spesa ai contribuenti del consorzio (co. 2, art. 15)

Al riguardo, si evidenzia peraltro che in giurisprudenza è stato affermato che il riconoscimento dell'uso pubblico di una strada vicinale fa insorgere in capo al Comune l'obbligo di assicurare che il transito avvenga in sicurezza, con conseguente responsabilità per gli eventuali danni derivanti dall'inosservanza di tale obbligo.

Per le strade non soggette ad uso pubblico il sindaco può invece solo provvedere quando richiesto, e può autorizzare il Consorzio ad eseguire lavori di ripristino anche in pendenza di ricorsi (co. 3, art. 15).

Giova richiamare infine quanto previsto all'art. 14 della legge 12 febbraio 1958, n. 126, "*Disposizioni per la classificazione e sistemazione delle strade a uso pubblico*" (abrogata, ad eccezione del citato art. 14, dal d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285, recante il nuovo codice della strada), ove è stabilito che "*La costituzione dei consorzi previsti dal decreto legislativo luogotenenziale 1° settembre 1918, n. 1446, per la manutenzione, sistemazione e ricostruzione delle strade vicinali di uso pubblico, ..., è obbligatoria. In assenza di iniziativa da parte degli utenti o del Comune, alla costituzione del consorzio provvede di ufficio il prefetto*".

2. La natura di enti pubblici non economici dei consorzi stradali obbligatori

La Corte di Cassazione, anche a Sezioni Unite, ha riconosciuto ai consorzi stradali che gestiscono strade vicinali di uso pubblico, anche in ragione dell'obbligatorietà della sua costituzione (ai sensi della L. n. 126 del 1958, art. 14), natura di ente pubblico non economico in quanto perseguono, prevalentemente, finalità di ordine generale, che trascendono gli interessi particolari dei singoli, e svolgono le attività funzionali proprie, senza scopo di lucro oltreché con struttura priva dei connotati imprenditoriali (cfr. Cass. n. 312/1978; Cass. SS. UU. 7 luglio 1986, n. 4430; Cass. Sez. seconda civile, ordinanza 23 gennaio 2018, n. 1623).

Tale orientamento è stato peraltro condiviso dal giudice amministrativo che ha evidenziato che "*I consorzi costituiti a norma del suindicato D. L. 1 settembre 1918 n. 1446, perseguono, senza fini di lucro e con struttura priva di connotati imprenditoriali, finalità di ordine generale per la sistemazione e manutenzione di strade vicinali assoggettate ad uso pubblico, con il contributo e sotto il controllo dell'autorità comunale, donde la loro natura di ente pubblico non economico* (cfr. ad esempio Tar Toscana, sez. III, n. 162 del 09/02/2007; Tar Piemonte n. 439/2020).

L'Autorità nella Delibera n. 33 del 06 maggio 2015, avente ad oggetto "*Convenzione stipulata tra il Comune di Anzio e il Consorzio di Lavinio per la manutenzione stradale di proprietà comunali insistenti su territorio comunale*", ha aderito ai predetti orientamenti, richiamandoli integralmente e qualificando i consorzi stradali obbligatori come enti pubblici non economici. In tale delibera ANAC ha inoltre chiarito che, "*a tale natura, si può analogamente pervenire attraverso il procedimento interpretativo degli elementi di disciplina giuridica certi, come i seguenti elementi: a) il riconoscimento dell'utilità pubblica da parte del Comune ...; b) l'approvazione dello statuto del consorzio da parte del Comune ...; c) la dichiarazione di uso pubblico di tutte le strade del consorzio ...; d) il controllo dell'autorità comunale ...; e) l'obbligo di costituire consorzi per le strade vicinali di uso pubblico (ex art. 14 L. n. 126, 12 febbraio 1958); f) il contributo riconosciuto ex art. 3 d.lgs. luogotenenziale n. 1446/1918; ed infine, la tabella A della legge 29 ottobre 1984, n. 720 e s.m.i.-istituzione del sistema di tesoreria unica per enti ed organismi pubblici- tra cui si vedono annoverati i "consorzi istituiti per l'esercizio di funzioni ove partecipino province e comuni con popolazione complessiva non inferiore a 10.000 abitanti, nonché altri enti.*

Nella medesima delibera si è precisato che "*tali indici di riconoscimento pongono in evidenza la sussistenza del perseguimento di fini pubblici, la percezione di contributi pubblici e l'assoggettamento al controllo di pubblici poteri. Sul punto, sembra pertanto potersi concludere che il Consorzio, in quanto ente pubblico non economico, rientri pienamente nella nozione di amministrazione aggiudicatrice di cui all'art. 3, comma 25, del d.lgs. n. 163/2006 (vecchio Codice dei contratti pubblici) e, come tale, debba operare nell'affidamento degli interventi di manutenzione nel pieno rispetto delle procedure di evidenza pubblica*".

In ragione della natura di enti pubblici non economici che connota i consorzi stradali obbligatori, tali soggetti sono ricompresi tra le pubbliche amministrazioni di cui all'art. 1, co. 2, d.lgs. 165/2001.

Pertanto, essi sono tenuti agli obblighi di pubblicazione previsti per le pubbliche amministrazioni ai sensi dell'art. 2-bis, co. 1 del d.lgs. 33/2013 nonché, in virtù del richiamo a tale disposto dall'art. 1, co. 2bis, della l. 190/2012, al rispetto della disciplina sulla prevenzione della corruzione, anche secondo le indicazioni fornite da ANAC.

3. Applicabilità della normativa in materia di anticorruzione

I consorzi stradali obbligatori sono innanzitutto tenuti a nominare un RPCT ai sensi dell'art. 1, co. 7 della l. n. 190/2012. Quanto alla scelta del soggetto cui conferire l'incarico di RPCT, si rinvia alle indicazioni fornite da ANAC nell'Allegato 3 al PNA 2022, relative, fra l'altro, ai criteri di scelta, al provvedimento di nomina e alla struttura di supporto.

Va precisato che l'Autorità ha elaborato anche linee di indirizzo per meglio orientare gli enti nell'individuazione del RPCT, qualora, in ragione delle ridotte dimensioni di tali enti e degli organici estremamente ridotti, le figure che avrebbero le competenze per ricoprire tale incarico sono assenti o si trovano in una posizione di conflitto di interesse, essendo impegnate in settori esposti a rischio corruttivo.

Ad esempio, qualora il consorzio stradale obbligatorio sia privo di dirigenti, l'incarico di RPCT può essere affidato a un profilo non dirigenziale che garantisca comunque le competenze adeguate e la posizione di autonomia e indipendenza richiesta dalla legge. In tale ipotesi, l'organo di indirizzo è chiamato a svolgere una vigilanza stringente sulle attività del soggetto incaricato.

Qualora, invece, manchi all'interno dei piccoli consorzi stradali obbligatori una struttura amministrativa gerarchica atta all'individuazione del RPCT tra i dirigenti-dipendenti dell'Ente, un'eventuale, e solo residuale, soluzione di indicare un soggetto esterno nei consorzi stradali obbligatori di ridotte dimensioni è, come già precisato da ANAC, da considerarsi come una eccezione e in ogni caso necessita di una motivazione chiara e puntuale nell'atto di nomina, anche in ordine all'assenza di soggetti aventi i requisiti previsti dalla legge (cfr. Allegato 3 al PNA 2022).

Resta comunque fermo che, ove vi siano situazioni peculiari di tipo organizzativo che non consentano di nominare un RPCT in base ai principi generali forniti da ANAC, il consorzio stradale obbligatorio può operare scelte che rispondano alle proprie esigenze, compiendo le valutazioni necessarie di caso in caso. Gli organi di indirizzo sono, tuttavia, tenuti a motivare eventuali scelte e soluzioni non rispondenti ai citati orientamenti nel provvedimento di nomina del RPCT.

Dalla riconducibilità – come visto sopra – dei consorzi stradali obbligatori alle pubbliche amministrazioni, di cui all'art. 1, co. 2, del d.lgs. n. 165/2001, dovrebbe discendere l'adozione da parte degli stessi del Piano integrato di attività e organizzazione (PIAO), ai sensi dell'art. 6, co. 1, del d.l. n. 80/2021. Sarebbero, quindi, tenuti a predisporre la sezione "*Rischi corruttivi e trasparenza*" del PIAO secondo le indicazioni fornite da ANAC nel PNA 2022 di cui alla delibera n. 7/2023.

Laddove, invece, i consorzi stradali obbligatori non siano tenuti ad applicare le discipline sui Piani che confluiscono nel PIAO (come ad esempio il Piano della performance e il Piano triennale dei fabbisogni di personale) verrebbe meno l'esigenza di adottare un documento di programmazione integrata. In tal caso per tali enti potrebbe essere più opportuna la predisposizione del PTPCT. Ciò anche tenuto conto della peculiarità di tali consorzi sia sotto il profilo della specificità delle attività previste nei diversi statuti, sia per quanto riguarda le funzioni di controllo attribuite agli enti locali, quali soggetti che finanziano detti consorzi per la realizzazione degli interventi di manutenzione delle strade a uso pubblico.

Con riferimento alla predisposizione delle misure di prevenzione della corruzione e della trasparenza, valgono le indicazioni fornite dall'Autorità nell'Allegato 1 al PNA 2019 che fornisce indicazioni metodologiche utili per la progettazione, realizzazione e miglioramento continuo del sistema di gestione dei rischi corruttivi" e da ultimo nel PNA 2022 (cui si rinvia) e in particolare nel relativo Allegato 1 recante "*Check-list per la predisposizione del PTPCT e della sezione anticorruzione e trasparenza del PIAO*".

L'Autorità è consapevole della varietà delle tipologie di consorzi stradali obbligatori presenti sul territorio nazionale, alcuni dei quali potrebbero essere di ridotte dimensioni.

Pertanto, attese le difficoltà che si potrebbero presentare in ragione delle piccole dimensioni degli enti, in linea con i

principi ispiratori delle recenti riforme del nostro ordinamento giuridico, orientate a una maggiore semplificazione e minor aggravamento degli enti, ANAC ritiene applicabili ai consorzi stradali obbligatori con meno di cinquanta dipendenti le semplificazioni elaborate nel citato PNA 2022 (cfr. in particolare Parte Generale, § 10).

In particolare, essi, dopo la prima adozione delle misure di prevenzione della corruzione o della trasparenza, possono confermare per le successive due annualità il medesimo strumento di programmazione con apposito atto dell'organo di indirizzo. Ciò qualora dal monitoraggio rafforzato delle misure programmate - svolto secondo le indicazioni fornite dall'Autorità - non emergano, nell'anno di vigenza dello strumento di programmazione che può essere confermato, evenienze che richiedono una revisione della programmazione.

Si tratta in particolare di:

- fatti corruttivi o ipotesi di disfunzioni amministrative significative;
- modifiche organizzative rilevanti;
- modifiche agli obiettivi strategici.

Anche in merito alla mappatura dei processi, si precisa che valgono le priorità rispetto ai processi da mappare e presidiare con specifiche misure che ANAC ha indicato nel PNA 2022. È in ogni caso auspicabile che la mappatura dei processi riguardi le aree di rischio specifiche in relazione ai consorzi stradali obbligatori.

Si pensi alle aree afferenti:

- a) alla gestione delle entrate, delle spese e del patrimonio soprattutto connesse alla manutenzione, sistemazione e ricostruzione delle strade soggette al pubblico transito;
- b) ai contratti pubblici con particolare riferimento alla selezione del contraente cui affidare lavori, servizi e forniture connessi alle attività per la manutenzione, sistemazione e ricostruzione delle strade soggette al pubblico transito nonché alla gestione delle opere e delle attività che conseguono all'aggiudicazione definitiva di suddetti lavori, servizi o forniture;
- c) al conferimento di incarichi.

Tali soggetti possono in una prima fase, procedere gradualmente alla descrizione dei processi da mappare.

Si rammenta in ogni caso di prestare attenzione ad una corretta ed adeguata attuazione della misura della trasparenza che rappresenta un importante presidio di prevenzione.

A fronte delle semplificazioni nell'attività di pianificazione delle misure, si ribadisce comunque l'importanza di incrementare il monitoraggio secondo le indicazioni fornite nel PNA 2022 per gli enti di piccole dimensioni, in quanto volto a garantire effettività e sostenibilità al sistema di prevenzione e utile, quindi, per la definizione della programmazione per il triennio successivo.

4. Applicabilità della normativa in materia di trasparenza

I consorzi stradali obbligatori, in quanto enti pubblici non economici, sono tenuti al rispetto del d.lgs. 33/2013 e ad adottare le misure di trasparenza con riguardo all'organizzazione e all'attività svolta istituendo nel proprio sito web una sezione denominata "*Amministrazione trasparente*" nonché ad assicurare l'esercizio dell'accesso sia civico che generalizzato secondo quanto previsto da ANAC sia nella delibera n. 1310/2016 e nel relativo Allegato 1 e nella delibera n. 1309/2016, sia, da ultimo, nel PNA 2022 e nel relativo Allegato 4.

Sempre in un'ottica di semplificazione, con riferimento ai consorzi stradali obbligatori di ridotte dimensioni (meno di cinquanta dipendenti) l'Autorità ritiene che possano essere applicate alcune modalità semplificate di assolvimento degli

obblighi di pubblicazione.

In particolare:

1. Laddove il d.lgs. n. 33/2013 non menziona in maniera esplicita la data di pubblicazione e aggiornamento, la pubblicazione e l'aggiornamento sono tempestivi (art. 8, co. 1 e co. 2).

I consorzi stradali obbligatori possono interpretare il concetto di tempestività e fissare termini secondo principi di ragionevolezza e responsabilità, idonei ad assicurare, nel rispetto dello scopo della normativa sulla trasparenza, la continuità, la celerità e l'aggiornamento costante dei dati. I termini di pubblicazione e aggiornamento così definiti vanno indicati nella sezione "Rischi corruttivi e trasparenza" del PIAO o nel PTPCT e tendenzialmente non devono superare il semestre.

2. Semplificazioni derivanti dal sistema dei collegamenti ipertestuali.

Possibilità, in virtù di quanto disposto dall'art. 9 del d.lgs. n. 33/2013, di assolvere agli obblighi di trasparenza anche mediante un collegamento ipertestuale ad altro sito istituzionale ove i dati e le informazioni siano già resi disponibili.

3. Semplificazione delle modalità attuative attraverso una riformulazione dei contenuti di alcuni dati da pubblicare, sempre in coerenza con la finalità della norma che ne impone la pubblicazione:

- Con riferimento all'**art. 13** "Obblighi di pubblicazione concernenti l'organizzazione delle pubbliche amministrazioni", del d.lgs. 33/2013, gli obblighi di pubblicazione concernenti l'organizzazione, indicati al co. 1, lett. a), b), c), d) possono assolversi con la sola pubblicazione di un organigramma semplificato (denominazione degli uffici, nominativo del responsabile, indicazione dei recapiti telefonici e delle caselle di posta elettronica cui gli interessati possono rivolgersi).
- Con riguardo all'**art. 23** "Obblighi di pubblicazione concernenti i provvedimenti amministrativi", gli eventuali accordi fra amministrazioni ex artt. 11 e 15 della l. n. 241/1990, possono essere pubblicati semestralmente in forma di elenco (lett. d)). Qualora la rielaborazione degli atti in elenchi risulti onerosa, l'obbligo in questione può essere assolto anche mediante la pubblicazione integrale dei corrispondenti atti, fatta salva la tutela dei dati personali; per gli atti e i provvedimenti riguardanti la scelta del contraente per l'affidamento di lavori, forniture e servizi (lett. b)), si rinvia ai dati e alle informazioni sui contratti la cui pubblicazione è obbligatoria ai sensi dell'art. 37 del d.lgs. n. 33/2013 e secondo quanto previsto dalle delibere dell'Autorità n. 261/2023 e n. 264/2023.
- Per quel che attiene l'**art. 29** "Obblighi di pubblicazione del bilancio, preventivo e consuntivo, e del Piano degli indicatori e risultati attesi di bilancio, nonché dei dati concernenti il monitoraggio degli obiettivi", i consorzi stradali obbligatori di ridotte dimensioni possono pubblicare documenti e allegati del bilancio preventivo e del bilancio consuntivo con una spiegazione semplificata in forma sintetica dei dati sulle entrate e sulle spese.
- Con riguardo all'**art. 35** "Obblighi di pubblicazione relativi ai procedimenti amministrativi e ai controlli sulle dichiarazioni sostitutive e l'acquisizione d'ufficio dei dati", tali soggetti possono pubblicare solo la denominazione del procedimento con indicazione di tutti i riferimenti normativi utili (lett. a); l'unità organizzativa responsabile dell'istruttoria del procedimento (lett. b); ove diversa, l'unità organizzativa competente all'adozione del provvedimento finale, con l'indicazione del nome del responsabile dell'ufficio unitamente ai rispettivi recapiti telefonici e alla casella di posta elettronica istituzionale (lett. c).

Resta fermo che gli obblighi di pubblicazione di cui al d.lgs. n. 33/2013 non compatibili rispetto alla struttura e all'attività svolta da tale tipologia di enti non sono applicabili ai consorzi stradali obbligatori.

L'Autorità si riserva di valutare eventuali ulteriori tematiche di interesse per i suddetti enti in un'ottica di semplificazione degli obblighi.

Il presente provvedimento è pubblicato sul sito istituzionale dell'Autorità.



Il Presidente

Avv. Giuseppe Busia

Depositato presso la Segreteria del Consiglio in data

Il Segretario