

economico) rispetto ai connotati del precedente organismo.

2.3. Per una equilibrata analisi delle valutazioni delle risultanze di controllo di questa Corte, è doveroso sottolineare che l'avvenuta trasformazione dell'ANAS in Ente pubblico economico è stata attuata in un momento di **gravissima crisi operativa**, essendo la struttura sottoposta a **molteplici accertamenti da parte del giudice penale** e palesando consistenti **debolezze nell'osservanza delle corrette procedure di gestione**, specie per quanto attiene all'appalto delle opere stradali.

2.4 La Corte deve anche dare atto all'Amministratore ed agli altri organi dell'ANAS del gravoso impegno iniziale (1994-1996), consistente nella «**normalizzazione**» delle strutture operative, **la cui azione aveva fortemente risentito degli effetti dei molteplici interventi del giudice penale.**

Ulteriori profili di «**positività**» consistono:

- nella **elaborazione** ed applicazione dei regolamenti di amministrazione, organizzazione e di contabilità, validi nel passato periodo (**ma da revisionare con urgenza**), perché non più armonizzati con le moderne tecniche di organizzazione, gestione e contabilità;
- nella **parziale conclusione** di lavori di viabilità avviati da anni;
- nella **predisposizione di strumenti e processi operativi** atti a migliorare l'azione dell'Ente, in settori estremamente circoscritti, come ad esempio per le opere del «Giubileo».

2.5 Il **processo di trasformazione** dell'ANAS in Ente pubblico economico e, quindi, in organismo operativo sorretto da principi, criteri, modalità e finalità imprenditoriali, si appalesa di difficile attuazione, a cagione del contestuale concorso delle seguenti **cause ostative**:

- a) la **permanenza di una configurazione strutturale inadeguata ai principi aziendalistici**;
- b) la **bassa autonomia funzionale** con corrispondente **limitata autonomia finanziaria** (il 90% delle entrate è determinato dai contributi del Tesoro).

Si può, quindi, affermare che la configurazione di «**Ente pubblico economico**», dapprima attribuita con lo Statuto e, poi, confermata dal D.P.C.M. del 26 luglio 1995 e successivamente dal D.L.gs. 29 ottobre 1999, n. 419, rinviene la sua giustificazione logico-sistematica nella **scelta di un modello organizzativo**, che avrebbe dovuto comportare la massima **accelerazione** tecnico-amministrativa in uno con la migliore **trasparenza** dell'azione, protesa al rapido **conseguimento** dei risultati (progettazione, costruzione e manutenzione delle opere pubbliche) nelle condizioni più economiche e proficue, da attuare, almeno in parte, con l'autofinanziamento: cioè attraverso i «ricavi» conseguiti dalla attuazione di parte delle «missioni» dell'Ente.

La realtà aziendale depone, peraltro, per il mancato raggiungimento dei suddetti obiettivi.

2.6 In termini «**positivi**» vanno ricordate le azioni miranti:

- alla «**moralizzazione**» degli interventi operativi, **peraltro non risolutive**, come dimostrano le recenti inchieste penali

avviate dalle competenti Procure della Repubblica **di Palermo, Perugia e Ancona;**

- allo sforzo di **«ricostituire» la buona immagine dell'Ente;**
- alla **predisposizione di un più efficiente servizio sicurezza** e calamità naturali;
- alla **realizzazione**, nei termini previsti, delle opere per il **Giubileo.**

Siffatti meriti, avrebbero dovuto essere intesi quale «punto di partenza» per l'attivazione di ulteriori e più incisivi interventi, mediante una **rapida e diffusa opera di rinnovamento istituzionale, strutturale, procedimentale, contabile ed operativo**, specie per quanto attiene all'osservanza dei **«fondamentali»** aziendali riguardanti i criteri d'imprenditorialità e di tempestività.

- 2.7. Accanto a tali **«positività»** la Corte deve rilevare che sono ancora **molteplici le misure** di risanamento, modernizzazione e sviluppo che si dovrebbero elaborare ed applicare **per «disegnare» un nuovo modello aziendale, idoneo a consentire la pronta corrispondenza dell'ANAS alle imprese operanti sul mercato nell'osservanza della Legge Merloni e più in generale delle direttive europee,**¹ che a partire dal 1971 (direttiva del Consiglio dei Ministri n. 71/305/CEE del 26 luglio 1971, recepita con legge 8 agosto 1977, n. 584), **avevano sottoposto alla normativa europea gli appalti pubblici e quelli di concessioni di costruzione.**

¹ In proposito, si fa rinvio alla «Comunicazione» della Commissione Europea del 29 aprile 2000 (Cfr. All. n. 1), pubblicata in GUCE del 29 aprile 2000 C 121/2.

c) Modalità di controllo

2.8. L'attività di controllo della Corte si è incentrata sulla verifica dei risultati, dei costi e dei rendimenti degli interventi gestionali, intervenuti nel periodo sopraindicato, in relazione agli stessi parametri del periodo precedente e con l'indicazione delle prospettive del 2001 e degli anni futuri.

La Corte ha, dapprima, **verificato l'affidabilità del sistema di controllo interno**, come previsto dalla legge 14 gennaio 1994, n. 20 e dal D.L.gs. 30 luglio 1999, n. 286 e dai correlati regolamenti attuativi, e successivamente ha proceduto alla **valutazione dell'organizzazione** dell'Ente nei due rilevanti momenti **dell'attività contabile** e di **gestione**, mediante l'impiego dei principi e dei criteri previsti dal vigente ordinamento e, in carenza, con il ricorso a quelli universalmente riconosciuti per l'esercizio dell'**external auditing**.

Il **controllo** della situazione finanziaria **si fonda** sul principio della **continuità aziendale** dell'Ente con la soppressa Azienda, costituente elemento e connotato qualificante della tutela del patrimonio dell'Ente e del corretto e proficuo impiego delle disponibilità finanziarie mediante due accertamenti sostanziali:

- 1) **accertamento della sostanziale e corretta corrispondenza** delle registrazioni contabili con i supporti documentali ai **risultati** conseguiti;
- 2) **accertamento della regolarità di tenuta dei libri**, dei registri e delle altre scritture con riferimento alla correttezza dei sottostanti atti di gestione.

2.9. L'attività di controllo **non ha potuto beneficiare**, come già evidenziato, di un appropriato ed efficace sistema di **controllo interno**, il quale si è limitato ad eseguire soltanto specifici rilevamenti, di scarsa incisività e significazione per la successiva valutazione dei risultati, in relazione al rispetto dei principi di sana gestione finanziaria (economicità, efficienza, efficacia). Risulta, poi, inappagante l'**audit finanziario** concernente la regolarità delle scritture contabili insieme al **controllo di gestione** e, per quanto attiene al sistema informatico, l'**EDP audit**.

Profili peculiari sono stati riscontrati anche nei confronti del Collegio dei Revisori (C.R.), il cui *modus operandi* si è discostato, dalle modalità contenute nella circolare n. 5, della Ragioneria Generale dello Stato (Ispettorato generale di finanza), datata 21 gennaio 1997 nonché dai principi e disposizioni normative che disciplinano la sua attività.

Tale situazione è in fase di regolarizzazione, a seguito della nomina del nuovo C.R.

d) Missione dell'ANAS

2.10. Allo scopo di bene inquadrare le notazioni della Corte, è opportuno ricordare che, ai sensi dell'art. 2 D.L.gs. 143/94, l'Ente provvede a:

- a) gestire le strade e le autostrade di proprietà dello Stato nonché alla loro manutenzione ordinaria e straordinaria;
- b) realizzare il progressivo miglioramento ed adeguamento della rete delle strade e delle autostrade statali e della relativa segnaletica;

- c) costruire nuove strade statali e nuove autostrade sia direttamente che in concessione;
 - d) vigilare sull'esecuzione dei lavori di costruzione delle opere date in concessione e controllare la gestione delle autostrade il cui esercizio sia stato dato in concessione;
 - e) curare l'acquisto, la costruzione, la conservazione, il miglioramento e l'incremento dei beni mobili ed immobili destinati al servizio delle strade e delle autostrade statali;
 - f) attuare le leggi ed i regolamenti concernenti la tutela del patrimonio delle strade e delle autostrade statali, nonché la tutela del traffico e della segnaletica; adottare i provvedimenti ritenuti necessari ai fini della sicurezza del traffico sulle strade ed autostrade medesime; esercitare, per le strade ed autostrade ad esso affidate, i diritti ed i poteri attribuiti all'ente proprietario;
 - g) effettuare e partecipare a studi, ricerche e sperimentazioni in materia di viabilità, traffico e circolazione;
 - h) costituire e partecipare a società per lo svolgimento all'estero di attività infrastrutturali, previa autorizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
 - i) effettuare, a pagamento, consulenze e progettazioni per conto di altre amministrazioni od enti italiani e stranieri;
 - j) espletare, mediante il proprio personale, i compiti di cui al comma 3 dell'art. 12 del D.Lgs. 30 aprile 1992, n. 285 e dell'art. 23 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 ².
- E' facile scorgere dalla suddetta elencazione la nuova configurazione di «società di servizi» dell'Ente, abilitato ex lege:
- a) alla costruzione, manutenzione del sistema viario nazionale e di tutti i beni allo stesso accessori;
 - b) alla regolamentazione nell'uso della rete viaria anche ai fini

² Trattasi dei compiti di polizia sulla strada e sulle autostrade per il rispetto delle norme del Codice della Strada.

della sicurezza del traffico;

c) alla ricerca tecnologica applicata;

d) all'attività concorrenziale in ordine al settore della viabilità pubblica soprattutto all'esterno.

Alle suddette funzioni si sono aggiunte, con il «federalismo stradale» anche quelle di prestazioni di servizi a favore delle Regioni, essendo stata prevista la possibilità di dar luogo alle «**agenzie di servizi**» alla luce dell'art. 5 del D.L.gs. 29 ottobre 1999, n. 461.

2.11. Le anzidette competenze istituzionali, come precisato in precedenza, sono state «**ridimensionate**», sul piano qualiquantitativo, dal «**federalismo stradale**» cui dovrebbero seguire sensibili ripercussioni sull'organizzazione dell'Ente. Con riserva di più dettagliata illustrazione, merita ricordare che con il D. L.gs. 29 ottobre 1999, n. 419 (art. 6, comma 4 e art. 13), si è prevista la riorganizzazione dell'Ente, sulla base dei **principi e criteri di ordine aziendalistico** in modo da assicurare almeno un sufficiente **tasso di autonomia finanziaria**, insieme alla **speditezza, l'efficienza ed efficacia della propria operatività**. Inoltre ai sensi dell'art. 1, comma 4, lett. b) della legge 15 marzo 1997, n. 59 nel testo modificato dall'art. 1, comma 4, della legge 16 giugno 1998, n. 191 e con riferimento al D. L.gs. 31 marzo 1998, n. 112, si è provveduto ad emanare il D.Lgs. 29 ottobre 1999, n. 461, con il quale è stata individuata **la rete autostradale e stradale di interesse nazionale**, sulla spinta del generale orientamento politico di attuare, a **costituzione vigente**, il massimo grado di «**federalismo stradale**». All'effettivo trasferimento delle strade appartenenti al demanio statale e non ricomprese nella rete autostradale e stradale nazionale si è provveduto con D.P.C.M., ai sensi dell'art.

101 del D. L.gs. 112/1998.

e) Problematiche rilevanti

2.12. Tanto precisato, la Corte deve rilevare che, alla luce dei controlli eseguiti, sono emersi – come illustrato dettagliatamente in seguito - molteplici profili di «criticità», così riepilogabili:

A – Quadro istituzionale

- a) **necessità di una revisione** degli attuali regolamenti di contabilità, di organizzazione del personale e di amministrazione per il loro adeguamento ai «modelli» propri degli organismi operanti secondo i criteri di imprenditorialità e nel rispetto dei principi aziendalistici;
- b) **non costante applicazione** della regola della collegialità da parte del C.R.;
- c) **limitata applicazione della disciplina europea e nazionale** in materia di appalti, mediante il differimento dell'applicazione delle direttive comunitarie e della legge Merloni in molteplici circostanze, in seguito illustrate;
- d) **mancata elaborazione del programma annuale di attività**, come prescritto dall'art. 6 del D. Lgs. 143/1994; **programma fondamentale per ogni successiva formulazione di strategia aziendale e di pianificazione** dei lavori a medio (programma triennale) e a breve termine (programma annuale e accordo di programma);
- e) **tardività ed inadeguatezza del processo di programmazione, triennale ed annuale** nel settore della costruzione, ammodernamento e manutenzione delle arterie stradali;
- f) **tardiva sottoscrizione** dell'accordo di programma;

- g) **redazione della relazione del C. R. sui bilanci dopo** la deliberazione approvativa del Consiglio con impedimento a quest'ultimo di conoscere e valutare, prima della finale determinazione, le considerazioni formulate dal C. R.;
- h) **mancata adozione delle misure correttive** per conformarsi ai rilievi formulati dalla Corte nella precedente relazione;
- i) **inefficacia del sistema di monitoraggio** dei diversi «centri di responsabilità» (art. 17 Reg. Org.) da parte del controllo interno;
- l) **non proficua utilizzazione** della «rete periferica» in termini imprenditoriali;

B – Sistema delle concessioni autostradali

- m) **difficoltà dell'ANAS ad assumere il ruolo strategico di «protagonista»**, per la costruzione e la gestione delle arterie autostradali d'interesse nazionale ed europeo;
- n) **proroga delle concessioni**, come riferito al paragrafo 4;
- o) **insufficienti interventi di «regolazione»** nei confronti delle concessionarie;
- p) **inadeguata programmazione** degli interventi autostradali (nuove opere e lavori di manutenzione);
- q) **inefficace sistema di controllo delle concessionarie**;
- s) **omesso ricorso al «mercato»** mediante pubbliche gare, per determinare il «valore» delle concessioni;
- t) **mancata determinazione** dei criteri di ricorso allo strumento concessorio;
- u) **insufficiente ammodernamento ovvero inadeguata manutenzione** in alcuni casi, dei tratti di viabilità sostituiti o sostituibili con le arterie autostradali;

C – Profili organizzativi e contabili

- y) **«rimodulazione dei residui passivi»** - attestati al 31 dicembre 2000 a L. 21.474,1 mld, come illustrato in seguito;
- z) **scarsa rilevanza del servizio legale**, accompagnata dal ricorso a professionisti esterni e con contestuale riduzione del patrocinio dell'Avvocatura Generale dello Stato, come prescritto dall'art. 2, u.c., del D.L.gs. 26 febbraio 1994, n. 143;
- aa) **insufficienti collegamenti istituzionali permanenti** con gli altri organismi statali interessati (Protezione civile, Interno, Tesoro, Ambiente, Regioni, etc.) alla costruzione di nuove opere, in modo da acquisire il relativo «consenso» per le opere da programmare;
- ab) **bassi livelli di corrispettivo per le concessioni** relative alle aperture di varchi, alle interferenze, pubblicità, etc., sulle strade, generatori di situazioni di pericolo;
- ac) **carenza di adeguati strumenti** per ridurre, se non eliminare, le «riserve» delle imprese, specie quelle riconosciute fondate;
- ad) **ritardata definizione** del contenzioso legale, quantificato al 5 maggio 2000 in L. 3.486 mld, ma di più consistente entità, ove siano incluse le «riserve» degli appaltatori per l'esecuzione dei lavori nonché le «bonarie risoluzioni» delle vertenze;
- ae) **ritardo nella liquidazione e pagamento delle spese** spettanti agli appaltatori ed ai fornitori;

D – Altri profili

- af) **inadeguato monitoraggio**, specie in ordine ai «costi» dei centri operativi sulla scorta delle risultanze di bilancio, debitamente controllate (audit finanziario e di

- regolarità) da parte dell'Ufficio controllo interno;
- ag) **inadeguatezza della politica di gestione delle risorse umane** (ripartizione del personale ai singoli uffici, carichi di lavoro e monitoraggio, etc.);
 - ah) **non armonizzata erogazione** dei trattamenti retributivi con l'«accordo sul costo del lavoro» del 22 luglio 1993 e del «patto di Natale» del 22 dicembre 1998;
 - ai) **mancata redazione degli inventari** sino al 18 giugno 2001 (in corso di verifica);
 - al) **non aggiornamento del catasto** autostradale e stradale;
 - am) **incidenza elevata delle spese di funzionamento** (costi operativi di gestione) in relazione agli investimenti;
 - an) **inadeguata formazione professionale «continua»** per valorizzare le risorse umane dell'Ente in modo da evitare il ricorso ai «consulenti» esterni, chiamati a svolgere compiti istituzionali;
 - ao) **mancata predisposizione di un «piano di recupero»** per la finalizzazione, in tempi brevi, di tutti i lavori interessati dall'ingente volume dei «residui passivi» (L. 21.474,1 mld al 31 dicembre 2000), destinati ad incrementarsi, secondo la tendenza manifestata nell'ultimo quinquennio, a cagione della scarsa «velocità» di esecuzione dei lavori.

2.13. La «**configurazione naturale**» dell'ANAS, quale si è venuta in concreto a delineare dopo la riforma non si discosta sensibilmente da quella della soppressa Amministrazione A.N.A.S., configurata quale **Ente strumentale del Ministero**

delle Infrastrutture e dei Trasporti

2.14. L'avvenuta modificazione istituzionale dell'Ente ha provocato l'esistenza di una duplice rappresentazione contabile: quella finanziaria degli Enti pubblici economici e quella economica prevista dal Codice Civile (art. 2423 e ss.); **sistema** questo che, come sarà illustrato in prosieguo, **mal si concilia con l'innovazione normativa fondamentale prevista dall'art. 9 D.L.gs. 143/94,**³ secondo cui all'Ente «non si applicano le norme di contabilità dello Stato». Con tale espressione si è inteso rimettere all'autonomia dell'Ente la definizione delle modalità della gestione contabile, da configurare con il ricorso al bilancio di esercizio civilistico, dovendo la «formulazione del bilancio preventivo e consuntivo» inserirsi nel quadro delle «scritture contabili», richieste per i necessari collegamenti e riconciliazioni con quelle del tesoro, mentre la redazione (e, di conseguenza, l'approvazione) del bilancio deve avvenire ai sensi dell'art. 2423 Cod. Civ., come specificatamente previsto dall'art. 20, commi 2 e 5, dello Statuto dell'Ente.

³ L'art. 20 del D.P.R. 21 aprile 1995, n. 242, così dispone: «1. Il sistema contabile dell'Ente comprende: a) lo stato patrimoniale e il rendiconto della gestione dai quali risultino le rimanenze iniziali e finali del patrimonio, corredati d apposita nota integrativa del Consiglio; b) il bilancio preventivo concernente gli stanziamenti di spesa e le previsioni di entrata; c) il bilancio consuntivo concernente gli impegni nonché i pagamenti delle spese e gli accertamenti, nonché le riscossioni delle entrate; d) la relazione sui risultati della gestione e sulla tenuta della contabilità a cura del collegio dei revisori. 2. **Per la redazione dello stato patrimoniale** e del rendiconto della gestione si applicano, in quanto compatibili, gli articoli 2423 e seguenti del codice civile. Essi sono redatti per ciascun anno solare e vengono approvati dal consiglio nei successivi sei mesi. 3. Il collegio dei revisori redige la propria relazione almeno trenta giorni prima dell'approvazione. 4. L'Ente redige il bilancio secondo i principi desumibili dagli articoli 2423 e seguenti del codice civile. L'esercizio ha inizio il 1° bilancio e ha termine il 31 dicembre di ogni anno. 5. **Nel bilancio preventivo le entrate sono identificate** secondo la loro natura e le spese sono suddivise in categorie per destinazione. 6. Lo stato patrimoniale, il rendiconto della gestione, i bilanci di cui ai precedenti commi, deliberati dal consiglio devono essere approvati dal Ministro dei lavori pubblici e trasmessi al Ministero del tesoro corredati delle relazioni del collegio dei revisori».

2.15. I controlli esperiti dalla Corte hanno posto, tra l'altro, in evidenza le seguenti principali «**discrasie**» operative:

- **mancanza della «carta di qualità del servizio»**, come prescritto dalla legge 11 luglio 1994, n. 273 e dalla direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri del 7 gennaio 1994, che individua le regole cui deve essere uniformata progressivamente l'erogazione dei servizi pubblici;
- **stipulazione dei C.C.N.L.** in difformità dei principi precisati negli accordi sul costo del lavoro del 22 luglio 1993 e del 23 dicembre 1999 (patto di luglio 1993 e di Natale 1999) non essendo stato rispettato l'obbligo degli incrementi retributivi in linea con la «svalutazione programmata» della lira ed essendo state approvate disposizioni normative, incompatibili con l'efficiente funzionamento dell'Ente, quali:
 - il **sistema di protezione normativa a favore del dipendente** che si traduce in un contratto «bloccato» a tempo indeterminato,
 - la «**flessibilità**» di **75 minuti** nel rispetto dell'orario di entrata al lavoro con compromissione della organizzazione e funzionalità del «centro operativo» di appartenenza;
- **carenza** di un adeguato sistema di **trasparenza** e di **circolazione** dell'informazione, specie a livello dirigenziale.

2.16. Le necessità di una omologazione con gli organismi operanti nell'**area europea** sono alla base di tutte le richieste di **interventi di modernizzazione delle strutture pubbliche** - specie per quanto attiene all'attuazione dei **principi di sana gestione finanziaria** (economicità, efficienza, efficacia) e di **trasparenza**, di cui all'art. 1 della legge 7 agosto 1990, n. 241 - in modo da privilegiare da un lato l'operatività secondo criteri

imprenditoriali e dall'altro il monitoraggio della gestione in tutte le sue componenti amministrative, finanziarie e tecniche.

2.17. La **gravità delle «criticità»** - in precedenza menzionate a meglio illustrate in seguito - **non sembrano dare adito a grandi prospettive di modernizzazione** istituzionale, strutturale ed operativa dell'ANAS per renderla **«protagonista»** nel settore della viabilità, sulla scorta di un **«piano di impresa»** di totale **risanamento e d'inserimento sul mercato dell'Ente.**

2.18. **In tale prospettiva la Corte raccomanda di svolgere una sagace e pronta opera per la realizzazione - in un clima di totale rinnovamento - di una «seconda fase» del processo di trasformazione, che avrebbe dovuto essere avviata da tempo, i cui connotati strategici ed operativi dovrebbero consentire l'eliminazione delle suddette «criticità» in un razionale quadro istituzionale e nell'introduzione di un modello operativo ad elevata proficuità ed efficacia, anche per assicurare la completa e felice attuazione di tutte le «missioni» dell'Ente nonché la pronta realizzazione del «federalismo stradale» da assecondare ed assistere, secondo le prescrizioni del Parlamento, del Governo e della Conferenza dei Presidenti delle Regioni.**

3. SCENARIO ISTITUZIONALE ED OPERATIVO

a) Configurazione dell'ANAS

3.1. Con il D.L.gs. 26 febbraio 1994, n. 143 l'ex Azienda ha subito una profonda trasformazione, assumendo i connotati propri dell'Ente pubblico - qualificato con D.P.R. 21 aprile 1995, n. 242 «economico» - dotato di autonomia organizzativa, amministrativa e finanziaria con l'assegnazione di compiti propri da attuare, in piena indipendenza operativa, nel quadro delle direttive - e non dei «comandi» - dell'Autorità governativa.

3.2. Viene così meno l'unione reale con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti incaricato della presidenza della soppressa A.N.A.S., si provvede a ridurre a cinque i componenti del precedente pletorico Consiglio, si distanzia fortemente la gestione dell'Ente dalle decisioni ministeriali, si riconducono gli interventi ministeriali al potere di «alta vigilanza» e di emanare direttive, e, in particolare, alla sottoscrizione del contratto di programma, alla vigilanza ex post sugli accadimenti più qualificanti della gestione.

Sono queste in rapida sintesi le principali innovazioni introdotte con i surriferiti provvedimenti normativi, che sono ancora lungi dal trovare la loro realizzazione, essendo stata riscontrata la difficoltà di staccarsi dal **soppresso modello istituzionale**.

3.3. Nella sostanza, lo **scenario operativo non risulta** coerente con le caratteristiche funzionali dell'Ente pubblico economico;

cioè di un ente dotato di autonomia organizzativa, amministrativa e contabile, operante secondo criteri di imprenditorialità.

b) Gli organi dell'Ente

3.4. Ai sensi dell'art. 5 del D.L.gs. 26 febbraio 1994, n. 143 sono organi dell'Ente:

- **l'Amministratore**, chiamato anche a svolgere i compiti di Presidente del Consiglio ex art. 7 citato D.L.gs. 143/94;
- **il Consiglio**, cui la legge e lo statuto demandano la **responsabilità dei più qualificanti interventi gestionali**;
- **il Collegio dei Revisori (C.R.)**, chiamato a garantire la **regolarità della gestione**, e la **correttezza della tenuta delle scritture contabili** insieme alla veridicità dei bilanci (economico e finanziario, preventivi e consuntivi).

c) Compiti istituzionali

3.5. Il **Presidente-Amministratore** ha la rappresentanza legale dell'Ente, sovrintende alla sua gestione, predispone l'odg e presiede le sedute del Consiglio, vigila sull'esecuzione delle deliberazioni del Consiglio, provvedendo a trasmetterle al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel quadro della prescritta «**collaborazione**», voluta dalla vigente normativa per consentire il migliore esercizio del potere di vigilanza ministeriale.