

f) SATAP per la costruzione Asti-Cuneo

4.17. Con D.I. (Tesoro e LL.PP) 5 aprile 1991, n. 2277, veniva assentita a favore della SATAP la concessione per la costruzione e gestione dell'autostrada Asti-Cuneo il cui piano finanziario, richiamato dalla Convenzione ANAS-SATAP, prevedeva l'erogazione di un contributo «a fondo perduto» di L. 35 mld. Poiché tale piano non venne giudicato adeguato dalla SATAP, furono avviate trattative per la sua revisione. Nel contempo, venne elaborato il progetto preliminare di costruzione sottoposto all'esame del Ministero dell'Ambiente per la valutazione dell'impatto ambientale (VIA).

In data 22 ottobre 1992 la Commissione VIA concludeva l'istruttoria tecnica del progetto Asti-Cuneo esprimendo per le due tratte del progetto un parere differenziato: **positivo con prescrizioni** sul tronco superstradale Asti-Marene e **negativo** sul tronco autostradale Cuneo-Massimini. Il parere espresso dal concertante Ministero per i Beni e le Attività Culturali era invece negativo per ambedue le tratte.

Con nota del 24 novembre 1992 il Ministro dell'Ambiente chiedeva al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti che l'ANAS provvedesse a fornire chiarimenti di ordine programmatico e progettuale al fine di poter concludere la valutazione del progetto. La risposta di ANAS, del 4 dicembre 1992, a chiarimento del quadro programmatico, affermava che gli stralci attuativi del Piano decennale della viabilità di grande comunicazione non consentivano, per mancanza di finanziamento, di prevedere l'adeguamento della S.S. 231, alternativa al tracciato contestato, «per il notevolissimo impegno economico non previsto nella programmazione aziendale» e che inoltre la tratta autostradale Cuneo era stata verificata in rapporto all'ipotesi di traffico conseguente all'apertura di un

nuovo traforo Italia-Francia derivante da «orientamenti» emersi in «incontri di livello internazionale» non meglio precisati.

In ragione della discordanza dei pareri con il Ministero dei Beni Culturali ed Ambientali e con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti per il tratto Cuneo-Massimini, il Ministro dell'Ambiente con nota 2 marzo 1993 richiedeva il coordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri, reiterando la richiesta di una rielaborazione del progetto tale da rispondere alle considerazioni negative sotto il profilo ambientale e paesaggistico.

Nell'aprile 1993 presso la Presidenza del Consiglio veniva costituita una Commissione ad «hoc» per l'esame della problematiche; nel contempo il Ministero dell'Ambiente richiedeva all'Autorità di Bacino del Po di esprimersi sul progetto; l'Autorità di Bacino del Po evidenziava nel proprio parere i rilevanti impatti degli attraversamenti fluviali. La citata Commissione presso la Presidenza, nel novembre 1993, presentava un documento conclusivo non condiviso né dal rappresentante del Ministero dell'ambiente né da quello del Ministero dei Beni Culturali ed Ambientali, che facevano mettere a verbale il proprio dissenso.

Nel dicembre 1993 veniva emanato, di concerto tra il Ministero dell'Ambiente e il Ministero dei Beni Culturali ed Ambientali il decreto interministeriale di compatibilità ambientale negativo sull'intero progetto.

Il Consiglio dei Ministri, il 2 marzo 1994, applicando la procedura di cui al comma 5 dell'art. 6 della legge 8 luglio 1986 n. 349, approvava la sola tratta Asti-Marene, rimandando la decisione sulla tratta Massimini-Cuneo ad accertamenti tecnici, da esperire da parte del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti entro 90 giorni, *«al fine di valutare la migliore soluzione che tenga conto degli aspetti ambientali e paesistici, nonché dei costi e della*

funzionalità del tracciato autostradale nei confronti degli utenti del territorio».

Il medesimo Consiglio dei Ministri in data 6 settembre 1994 deliberava l'approvazione della tratta Massimini-Cuneo sulla base, tra l'altro, della relazione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di non meglio specificati «accertamenti tecnici» del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e di una dichiarazione, resa dal capo dell'Ufficio legislativo del Ministero dell'Ambiente, di *«non dover formulare osservazioni negative sotto il profilo della compatibilità ambientale del progetto stesso, in considerazione dell'esito degli accertamenti tecnici esperiti, che hanno acclarato che il progetto in questione rappresenta la migliore soluzione adottabile sul territorio, comportante minor sacrificio dei valori ambientali e paesaggistici coinvolti»*. Detto parere favorevole dell'Ufficio legislativo fu espresso senza che il Servizio VIA, competente per la materia, fosse informato.

Il Ministero dell'Ambiente ha ritenuto che:

- non vi fossero i termini per chiedere una nuova valutazione di impatto ambientale sul progetto variato;
- non fossero superate le ragioni che avevano portato al decreto di compatibilità ambientale negativo del 1992.

Sulla base di questi assunti, il rappresentante del Ministero dell'Ambiente partecipava alla Conferenza dei Servizi del 27 marzo 1998, richiedendo, con lettera del Ministro pro tempore (rimasta senza risposta), la modifica sostanziale del progetto con elaborazione di un tracciato alternativo per la tratta Massimini-Cuneo, considerata lesiva di valori ambientali e paesaggistici, funzionalmente meno adatta e più costosa per via della maggior lunghezza rispetto ad ipotesi alternative, pertanto già presenti nella pianificazione territoriale e di settore fin dagli anni 80.

Tuttavia la vicenda ha avuto sviluppi istituzionali sui quali appare

opportuno avanzare alcune considerazioni di merito e la formale richiesta di revisione sostanziale del progetto, accompagnata da relativa procedura di VIA.

Il Consiglio di Stato, Sez. II con l'allegato parere del 19 maggio 2000, a proposito dei quesiti avanzati dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti circa il rapporto concessorio con la SATAP esprimeva il parere che la concessione della tratta Asti-Cuneo (V atto aggiuntivo) **dovesse essere annullata per «illegittimità originaria» essendo stata assentita senza procedure di evidenza pubblica e che comunque dovesse esserne dichiarata la decadenza avendo la SATAP posto in essere atti eccedenti l'oggetto sociale imposto dalla norma.**

Il 14 luglio 2000 è stato sottoscritto un atto con il quale è stato risolto il rapporto concessorio relativo all'autostrada Asti-Cuneo e il concedente ANAS ha assunto l'impegno di proseguire comunque nella realizzazione del collegamento autostradale Asti-Cuneo.

Il 31 luglio 2000 sono stati siglati due ulteriori documenti:

- il Protocollo d'intesa tra Presidente del Consiglio dei Ministri e Presidente della regione Piemonte, con il quale si impegna il Governo alla completa realizzazione dell'opera o a totale carico dello Stato (costo non ancora determinato, ma dell'ordine dei 1.600 miliardi) ovvero con assegnazione ad un eventuale concessionario scelto attraverso procedure di evidenza pubblica;
- l'Accordo di programma tra il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e ANAS per la realizzazione della tratta autostradale Asti-Cuneo con il quale si impegna l'ANAS a subentrare nei rapporti contrattuali stipulati dall'ex concessionario con imprese appaltatrici e con società di progettazione e a procedere secondo un programma di

realizzazione esplicitamente definito nel medesimo accordo di programma.

In proposito, si osserva che:

- la scelta dell'attuale tracciato, considerata ambientalmente incompatibile secondo i precedenti sopra richiamati, corrispondeva ad una razionalità economico-finanziaria del concessionario, venuta evidentemente meno con la modificazione del piano finanziario (richieste di finanziamento pubblico di L. 840 mld ben superiori a quella originaria di 35 mld);
- le prospettive di collegamento internazionale indicate dalla concessionaria come motivazione della scelta di tracciato della tratta Asti-Cuneo sono venute esplicitamente meno, avendo espresso il Governo italiano e il Governo francese nel vertice di Chambéry del 1997 un avviso negativo sull'attraversamento autostradale alpino del Mercantour;
- l'assunzione a totale carico dello Stato del finanziamento dell'opera fa venire evidentemente meno le ragioni che nel 1992 inducevano l'ANAS a rifiutare la progettazione di un tracciato alternativo meno impattante, di adeguamento della S.S. 231, «per il notevolissimo impegno economico non previsto» all'epoca «nella programmazione aziendale»;
- l'inserimento nel tracciato autostradale di due «tratti a traffico veloce» della strada statale Asti-Alba (attualmente non a pedaggio) con la conseguenza di ricondurre nella disponibilità del futuro concessionario beni di pertinenza demaniale (come tali non commerciabili) con aggravio degli oneri finanziari per la creazione di quattro ulteriori «caselli» di entrata-uscita.

4.18. In ordine agli sviluppi dell'atto concessorio assentito a favore della SATAP, il Consiglio ebbe a pronunciarsi ripetutamente nel periodo settembre 1999-febbraio 2000, autorizzando dapprima l'esecuzione del lotto 1/1 da parte dell'impresa ITINERA (controllata SATAP) e pervenendo, successivamente, alla conclusione in data 14 luglio 2000 di un atto transattivo (Cfr. All. n. 3) cui è seguita la proroga della concessione: atto transattivo che prevedeva la rinuncia da parte della concessionaria alla concessione per la costruzione e la gestione dell'autostrada Asti-Cuneo dietro il riconoscimento di una indennità, a titolo risarcitorio, di L. 342 mld da scomputare con la proroga della concessione Torino-Piacenza, sempre a favore della SATAP, di ulteriori 7 anni e con contestuale rinuncia a qualsiasi azione giudiziaria ovvero alla costituzione di parte civile nel procedimento penale promosso dalla Procura della Repubblica di Torino e con il pagamento a favore della SATAP delle spese progettuali, calcolate in misura di circa L. 54 mld.

4.19. La Corte dei Conti – Sezione Controllo di legittimità II° Collegio, adunanza dell'11 aprile 2001 ammise a visto e a susseguente registrazione il D.M. 27 dicembre 2000, n. 1720 con il quale era stata approvata la convenzione del 2 novembre 2000 stipulata da ANAS e SATAP unitamente alla documentazione allegata, precisando che il suo sindacato, anche alla luce dei contenuti della pronunzia n. 55/2000, era circoscritta al corretto esercizio da parte del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti della sua potestà di vigilanza e che ogni valutazione doveva essere ricondotta in tale prospettiva (Cfr. All. n. 4).

Tanto precisato, si rileva il mancato rispetto da parte dell'ANAS dei principi di oculata gestione finanziaria e della normativa

europea e nazionale, **alla luce anche del parere del Consiglio di Stato n. 487/2000** (Cfr. All.n.5) e **dell'avviso espresso dall'Avvocatura Generale dello Stato** (Cfr. All. n. 6).

g) SAT per la dorsale tirrenica

4.20. Con il rinnovo della convenzione di stipula in data 7 ottobre 1999 e relativa registrazione da parte della Corte in data 11 aprile 2000 reg.1, Fgl. 123 si è provveduto ad una proroga stabilita dall'Avvocatura in mesi 18. Inoltre il Consiglio dell'ANAS ha provveduto, nella seduta dell'8 novembre 2000, a proporre lavori per l'importo di L. 1.400 mld per l'ammodernamento dell'arteria autostradale (Civitavecchia-Cecina): tratto questo richiesto dalla concessionaria per adibirlo a sede autostradale mediante le opportune modifiche e necessari raccordi con la conseguenza di convogliare su strade secondarie l'attuale traffico esistente sulla S.S. 1 Aurelia.

Anche in tale situazione è dato riscontrare da parte dell'ANAS un **comportamento** non convincente avendo assentito alla concessione senza il preventivo consenso delle Autorità abilitate ad esprimersi sul tracciato autostradale, provvedendo così in data 21 dicembre 1999, alla sua proroga sino al 2028 e, infine, deliberando nella riunione del Consiglio dell'8 novembre 2000 l'esecuzione a cura dell'ANAS dei lavori sulla strada statale Aurelia che presumibilmente sarà trasferita alla SAT per la realizzazione dell'autostrada, in carenza di altre soluzioni con la conseguenza di rimettere nella disponibilità della SAT beni demaniali, in disparte ogni altra considerazione sulle nuove opere che, a cura dell'ANAS, dovranno essere eseguite per garantire la circolazione veicolare locale ovvero alternativa.

PAGINA BIANCA

5. GESTIONE FINANZIARIA

a) Introduzione

5.1 Anche nell'ambito del settore contabile, si riscontrano molteplici anomalie, derivanti dall'esistenza di un sistema a **«doppia rappresentazione»** (economica e finanziaria), che si realizza nella **predisposizione di bilanci preventivi e consuntivi di tipo finanziario** e del **bilancio d'esercizio** (conto economico e stato patrimoniale) di **impronta civilistica**: documenti questi di difficile **«riconciliazione»**, in considerazione:

- **delle diverse finalità concettuali** e delle differenziate modalità delle scritture contabili;
- **della difficoltà di contabilizzare** nel conto economico e nello stato patrimoniale «i residui attivi e passivi» accertati, al 31 dicembre 2000, per complessivi L. 42.414,8 mld, di cui L. 21.474,1 di «residui passivi»;
- **della corretta rappresentazione** nel finanziario del «valore della produzione» e dei relativi «costi», **quantificati nel bilancio civilistico**, degli altri proventi ed oneri finanziari e straordinari etc., desumibili dal conto economico.

Occorre, inoltre, rilevare che l'applicazione dei principi civilistici della contabilità economico-patrimoniale appare **parziale** non essendo stata data opportuna rilevanza a tematiche specifiche quali l'appostazione di idonei fondi rischi, a fronte dell'oneroso contenzioso esistente nonché alle passività potenziali esistenti (residui passivi e debiti verso creditori).

Ciò determina notevoli difficoltà nella verifica dei dati iscritti nei relativi bilanci; situazione, questa aggravata dalla

insufficiente esecuzione dell'audit finanziario da parte dell'Ufficio controllo interno e del C.R. (quest'ultimo per i bilanci 1998 e 1999).

Il **conto economico** evidenzia il saldo a valore «zero», stante il sistema di rifusione da parte del Tesoro di tutte le spese di personale e di funzionamento ovvero in conto capitale, sostenute dall'ANAS per gli investimenti e per le operazioni di rimborso dei mutui.

Tale impostazione appare una «forzatura» al sistema di rilevazione economico-patrimoniale, che dovrebbe dare evidenza all'effettivo risultato economico-finanziario dell'Azienda al fine di consuntivare e monitorare l'economicità dell'Azienda.

5.2 Ulteriore anomalia attiene alla «convergenza» in capo al Direttore Centrale Amministrativa e Finanziaria dei ruoli:

- di «**ordinatore**» cioè del **soggetto incaricato della gestione**, che provvede all'emanazione dell'«impegno» di spesa, e che dovrebbe essere sempre al corrente della situazione contabile per ottimizzare la propria azione del quadro economico-finanziario;
- di **contabile**, cioè del soggetto incaricato delle operazioni di emissione dell'ordine di pagamento da inviare per l'esecuzione al Tesoriere, previa **disamina «formale»** degli elementi indicati nell' «**impegno**» **dall'ordinatore**.

Il servizio di tesoreria è svolto dalla Banca di Roma, a seguito di procedura concorsuale, operante in posizione di sostanziale subordinazione del contabile.

Siffatta situazione è incompatibile con i principi generali del Controllo interno e di quelli basilari di revisione che prescrivono un'adequata separazione dei compiti fra i diversi «attori» del sistema aziendale: e ciò in conformità ai principi dell'INTOSAI e

al principio di revisione 3.1.¹ che prevedono la differenziazione personale dei suddetti operatori, abilitati all'esecuzione dei propri compiti in assoluta autonomia ed indipendenza dagli altri soggetti ed incaricati della tenuta delle scritture contabili (registro degli impegni, delle modifiche degli impegni, etc.). Tali scritture sono alla base della **riconciliazione**, in sede di controllo, con quelle tenute dal contabile, specie per quanto attiene agli importi di spesa, alla data dell'impegno, alla trasmissione degli atti al contabile, all'osservanza al proprio «tableau de bord» di gestione.

La confusione soggettiva delle due figure (ordinatore e contabile) in capo ad uno stesso soggetto genera una situazione di grave incompatibilità di ruoli e di funzioni, che non consente al controllore interno, al CR, al magistrato della Corte dei Conti di accertare la regolarità delle diverse scritture - specie in sede di riconciliazione dei dati contabili - e, soprattutto, la tempestività ovvero le correzioni o modificazioni apportate dal contabile.

Un ulteriore profilo, già menzionato, attiene al «**tempo**» della redazione e presentazione al Consiglio della relazione del C R sui bilanci. Tale documento è, al presente, redatto **dopo** la deliberazione approvativa del Consiglio, il quale si pronuncia sulla scorta di considerazioni orali del C R, non esaminate collegialmente e preventivamente nelle dovute forme con la presenza del Magistrato delegato al controllo.

La giustificazione addotta dal C R si fonda su un'errata

¹ L'INTOSAI detta il principio della separazione nel Cap. II dell'audit su organismi pubblici. Il principio 3.1. di revisione prescrive di «*Un fattore importante nel valutare l'adeguatezza di una struttura organizzativa consiste nel grado di separazione tra le funzioni operative, di custodia dei beni, di registrazione e di controllo. Nell'ottica del controllo interno, è di fondamentale importanza evitare che una funzione possa effettuare e controllare tutte le fasi di un'operazione senza l'intervento di un'altra funzione indipendente; in assenza di tale separazione, le registrazioni contabili possono essere oggetto di errori e irregolarità significativi e l'identificazione degli errori stessi può risultare più difficoltosa.*»
«*La dimensione aziendale od altri fattori non consentono, in taluni casi, un'effettiva separazione delle funzioni. In tali casi occorre valutare quali controlli aggiuntivi l'azienda ha predisposto per cautelarsi da errori e irregolarità e se essi vengono di regola effettuati.*»

interpretazione normativa mirante a riferire il termine «approvazione» al provvedimento ministeriale e non alla deliberazione approvativa del Consiglio.

Siffatto orientamento collide con l'intero sistema dell'Ente pubblico economico, la cui autonomia si concreta nell'approvazione del principale atto di gestione quale deve intendersi il bilancio, mentre l'intervento successivo dell'Autorità governativa si connota quale esercizio del potere di vigilanza e non quale atto di gestione.

b) Il quadro legislativo di riferimento

- 5.3 In tale prospettiva, è bene ricordare che l'art.9 del D.L.gs. 26 febbraio 1994, n. 143 (Istituzione dell'Ente nazionale per le strade) statuisce che all'Ente, trasformato in ente pubblico economico con D.P.C.M. del 26 luglio 1995 (G.U. n. 193 del 19 agosto 1995), **«non si applicano le norme di contabilità dello Stato»**, dovendosi assegnare a tale espressione non già un'interpretazione restrittiva di esclusivo riferimento alle disposizioni della contabilità di Stato, ma un significato più largo, in virtù dei contenuti logico-sistematici, della contabilità pubblica, comprensiva di quella applicabile agli enti pubblici istituzionali. Siffatto orientamento è corroborato dalle norme esistenti nella stessa disposizione, che demanda allo statuto di definire le modalità della gestione contabile nonché della preferenza accordata dalla vigente normativa a favore del bilancio civilistico. A supporto di tale assunto soccorre l'art. 19 dello Statuto dell'Ente (D.P.R. 21 aprile 1995, n. 242) secondo cui la tenuta delle scritture contabili avviene con le formalità previste dal Cod. Civ. per le imprese, mentre al successivo art. 20 si precisano i documenti del **sistema contabile** (nozione

diversa dalle prospettazioni di bilancio), ribadendo, tuttavia, al comma 4, che l'Ente «**redige il bilancio secondo i principi desumibili dagli artt. 2423 e seguenti del Cod. Civ.**» e che per la **redazione** dello stato patrimoniale e del rendiconto della gestione **si applicano** in quanto compatibili, gli **artt. 2423 e ss. del Cod. Civ.**

- 5.4. Pur riconoscendosi, che il surriferito quadro giuridico non è un felice esempio di coerenza e di linearità, a causa di contestuali riferimenti al bilancio finanziario ed economico, non si può disconoscere che la natura di ente pubblico economico e le citate disposizioni normative depongono, alla luce del criterio interpretativo logico-sistematico per la scelta del bilancio civilistico, assumendo quello finanziario valore di scrittura contabile, mirante alla regolazione e definizione dei rapporti finanziari con il Tesoro e con le Infrastrutture e dei Trasporti.

c) Prospettazioni contabili

- 5.5 Sul piano storico, i bilanci finanziari ed economici hanno conosciuto le seguenti fasi deliberative ed approvative:

Voci Anno	Bilancio finanziario		Bilancio civilistico	
	Natura	Delibera Consiglio	Natura	Delibera Consiglio
1998	Preventivo	Del 22.12.97	C/economico	41/99 del 24.6.99
	Consuntivo	41/99 del 24.6.99	S/patrimoniale nota illustrativa	
1999	Preventivo	56/98 del 30.12.98	C/economico	20/00 del 7.6.00
	Consuntivo	20/00 del 7.6.00	S/patrimoniale nota illustrativa	
2000	Preventivo	65/99 del 16.12.99	C/economico	del 18.6.01
	Consuntivo		S/patrimoniale e nota illustrativa	
2001	Preventivo	58/00 del 15.12.00		

- 5.6 I bilanci d'esercizio per gli anni 1998, 1999 e 2000, nei loro prospetti riepilogativi, espongono gli aggregati economico-patrimoniali di cui ai seguenti prospetti. Essi non sono corroborati dalla « nota integrativa » come prescritto dall'art 2423 Cod. Civ.

XIV LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

STATO PATRIMONIALE ATTIVO		31.12.1998	31.12.1997
(A)	Crediti verso soci per versamenti ancora dovuti	-	-
(B)	Immobilitazioni		
(I)	Immobilitazioni immateriali		
1)	Costi d'impianto e ampliamento	-	-
2)	Costi di ricerca e sviluppo	-	-
3)	Diritti di brev. industr. e diritti di utilizz. delle opere d'ing.	2.990.026.252	2.714.750.286
4)	Concessioni, licenze, marchi e diritti simili	197.044.340	282.725.920
5)	Avviamento	6.217.890.000	1.031.100.000
6)	Immobilitazioni in corso	12.047.809.662	1.888.390.021
7)	Altre	-	-
	Totale	21.452.964.554	5.896.866.227
(II)	Immobilitazioni materiali		
1)	Terreni e fabbricati	775.282.658	370.082.719
2)	Costruzioni leggere	1.742.388.064	644.565.437
3)	Impianti e macchinari	-	-
4)	Attrezzature industriali	-	-
5)	Altri beni	99.148.910.282	3.372.425.300
6)	Immobilitazioni in corso e acconti	-	-
7)	Beni immobili in corso di trasferimento	149.699.383.840	182.701.952.315
	Totale	251.365.965.054	157.088.825.771
(III)	Immobilitazioni finanziarie		
1)	Partecipazioni in:		
a)	imprese controllate	-	-
b)	imprese collegate	97.021.029.063	104.993.896.054
c)	altre imprese	10.898.137.450	10.761.170.390
2)	Crediti:		
-	crediti cauzionali e caparre	16.636.000	7.306.095
-	crediti per rivalutazione T.F.R.	51.875.893	30.278.000
3)	Altri titoli	-	-
4)	Azioni proprie	-	-
	Totale	107.787.478.406	115.792.450.499
	Totale immobilizzazioni	380.606.009.014	278.778.042.497
(C)	Attivo circolante		
(I)	Rimanenze		
1)	Materie prime, sussidiarie e di consumo	-	-
2)	Prodotti in corso di lavorazione e semilavorati	-	-
3)	Lavori in corso su ordinazione	-	-
4)	Prodotti finiti e merci	13.942.258.129	8.437.514.229
5)	Acconti	195.350.945.729	243.930.734.120
	Totale	208.993.203.858	252.368.248.348
(II)	Crediti		
1)	Verso clienti	77.553.471.338	47.494.865.815
2)	Verso imprese controllate	-	-
3)	Verso imprese collegate	-	-
4)	Verso controllanti	-	-
5)	Verso altri:		
-	Verso dipendenti	318.633.697	640.453.341
-	Verso Enti per sovvenzioni	11.948.182.658.567	6.510.293.516.171
-	Crediti tributari	5.159.482.303	959.909.000
-	Verso Istituti di previdenza	116.488.700	55.469.105
-	Depositi cauzionali	15.188.009.211	15.196.866.776
-	Altri crediti	8.548.171.015	6.895.299.302
	Totale	12.065.040.892.931	5.681.336.169.510
(III)	Attività finanziarie che non costituiscono immobilizzazioni		
(IV)	Disponibilità liquide		
1)	Depositi Bancari e postali	-	-
-	Tesoreria Centrale e Provinciale	3.981.490.573.049	10.170.980.508.167
2)	Assegni e titoli	1.719.359.793	1.673.551.522
3)	Denaro e valori in cassa	325.492.349	1.680.100
	Totale	3.983.536.025.191	10.172.655.639.769
	Totale attivo circolante	16.247.579.121.880	16.106.360.057.848
(D)	Rateli e risconti		
1)	Disagii su prestiti ed oneri pluriennali	-	-
2)	Altri rateli e risconti attivi	444.366.356	292.326.242
	Totale rateli e risconti	444.366.356	292.326.242
	Totale attivo	16.628.629.496.250	16.385.430.426.387

XIV LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

STATO PATRIMONIALE PASSIVO		31.12.1998	31.12.1997
A) Patrimonio netto			
I) Capitale		50.000.000.000	50.000.000.000
II) Riserva sovrapprezzo azioni e conguaglio dividendi			
III) Riserve da rivalutazioni			
IV) Riserva legale			
V) Riserva per azioni proprie in portafoglio			
VI) Riserve statutarie			
VII) Altre riserve:			
- Patrimonio in fase di trasferimento	149.699.393.840		152.701.552.316
- Contributi per acquisto immobilizzazioni	11.208.450.523		10.087.850.453
- Patrimonio trasferito	82.094.639.729		82.094.639.729
- Riserva su partecipazioni/coil.devolute e tit.gratuito	33.924.000.000		33.924.000.000
- Beni mobili trasferiti	103.681.523.922		
		380.606.008.014	278.778.042.497
VIII) Utili (perdite) portate a nuovo			
IX) Utile (perdita d'esercizio)			
Totale patrimonio netto		430.606.008.014	328.778.042.497
B) Fondi rischi ed oneri			
1) Fondi di trattamento di quiescenza e obblighi simili			
2) Fondi imposte			
3) Altri:			
- Fondi vincolati per lavori	13.952.183.607.145		14.083.215.501.591
- Fondo per programmi in corso di attuazione	1.493.779.535.183		435.778.957.194
- Fondi vincolati per lavori in corso	195.350.945.729		243.930.734.120
		15.641.314.088.037	14.762.925.192.875
Totale fondi rischi ed oneri		15.641.314.088.037	14.762.925.192.875
C) Trattamento di fine rapporto di lavoro subordinato		11.067.368.389	11.067.368.389
		3.394.582.979	3.394.582.979
D) Debiti			
1) Obbligazioni:			
- In scadenza nell'esercizio successivo			
2) Obbligazioni convertibili			
3) Debiti verso banche:			
- Anticipazioni del Tesoriere	632.500		106.428.765.480
		632.500	106.428.765.480
4) Debiti verso altri finanziatori			
5) Acconti		369.561.512	731.337.185
6) Debiti verso fornitori:			
- Per fornitura di beni e servizi	151.419.303.876		261.131.257.797
- Per note di credito da emettere			112.138.088
- Per liti e arbitraggi	1.958.956.136		3.688.872.011
		153.378.262.012	264.932.267.876
7) Debiti rappresentati da titoli di credito			
8) Debiti verso imprese controllate			
9) Debiti verso imprese collegate			
10) Debiti verso controllanti			
11) Debiti tributari		10.911.852.201	18.842.985.406
12) Debiti verso istituti di previdenza e di sicurezza sociale		48.620.847.617	33.136.205.669
13) Altri debiti:			
- Verso il personale	48.595.307.962		416.930.120.613
- Verso lo Stato	28.147.138.399		10.293.810.997
- Verso Enti e Soc. concessionarie	106.305.191.871		261.434.069.131
- Per depositi cauzionali	122.010.378.103		121.061.884.508
- Per ritenute di garanzia ed infortuni	22.609.318.385		10.349.016.150
- Verso altri	3.610.459.378		4.919.154.911
		330.277.791.898	844.988.056.200
Totale debiti		543.558.967.740	1.268.859.617.816
E) Ratei e risconti passivi			
1) Aggi. su prestiti ed oneri pluriennali			
2) Altri ratei e risconti passivi:			
- Per il personale			20.292.938.156
- Per servizi e godimento beni di terzi	82.033.507		788.782.420
- Risconti per ricavi sospesi	2.021.030.553		391.271.644
		2.083.064.070	21.472.990.220
Totale ratei e risconti		2.083.064.070	21.472.990.220
Totale passivo		16.628.629.496.250	16.385.430.426.387
Conti d'ordine			
1) Conti d'ordine del sistema improprio degli impegni			
1.a Beni immobili ex A.N.A.S. da ricevere in trasferimento	285.238.545.638		285.238.545.638
1.b Beni mobili regist. ex A.N.A.S. da ricev. in trasferim.	142.629.910.911		243.309.276.358
1.c Quote capitale residue di mutui e prestiti obbligazionari	6.263.509.115.701		7.334.677.742.877
Totale		6.691.377.572.250	7.863.225.564.873