

rilevato nel periodo 1997-2001: rapporto che vede una notevole consistenza delle spese di funzionamento in confronto al «pagato» delle spese di investimento. Analoga illustrazione si verifica anche computando il «**pagato**» dei residui passivi.

Le suddette spese concretizzano - in relazione a rispettivi riferimenti - il costo del «**prodotto finito**» nel corso dell'esercizio; costo eccessivo in relazione alle opere realizzate nell'anno.

Nei prospetti che seguono sono forniti i relativi dati desunti dalla contabilità finanziaria dell'Ente.

Somme impegnate negli anni 1997, 1998, 1999, 2000 e 2001

(valori espressi lire in milioni, euro in migliaia)

	Correnti		C/ capitale	
	€	L.	€	L.
1997	515.401	997.955	1.716.314	3.323.248
1998	745.740	1.443.954	2.183.955	4.228.727
1999	611.731	1.184.477	3.614.951	6.999.521
2000	608.870	1.178.936	4.485.802	8.685.723
2001	529.386	1.025.034	2.908.737	5.632.100

Rapporto tra il «pagato» delle spese di funzionamento e di quelle di C/capitale negli anni dal 1997 al 2001

(valori espressi lire in milioni, euro in migliaia)

			Euro	Lire	% A/B
1997	A	Correnti	374.471	725.076	176,72
	B	C/ capitale	211.899	410.294	
1998	A	Correnti	668.676	1.294.737	229,4
	B	C/ capitale	291.530	564.481	
1999	A	Correnti	548.016	1.061.107	129,6
	B	C/ capitale	422.821	818.695	
2000	A	Correnti	528.279	1.022.891	137,9
	B	C/ capitale	382.952	741.498	
2001	A	Correnti	493.092	954.759	123,1
	B	C/ capitale	400.544	755.561	

Rapporto tra le spese di funzionamento e di quelle di capitale in conto residui e competenza negli anni dal 1997 al 2001

(valori espressi lire in milioni, euro in migliaia)

		Euro	Lire	% A/B
1997	Competenza			
	A Correnti	374.471	725.076	21,91
	B C/ capitale	1.360.441	2.634.182	
	Residui			
	A Correnti	267.256	517.429	
	B C/ capitale	1.568.958	3.037.926	
1998	Competenza			
	A Correnti	668.676	1.294.737	27,93
	B C/ capitale	844.973	1.636.096	
	Residui			
	A Correnti	33.381	64.635	
	B C/ capitale	1.669.042	3.231.715	
1999	Competenza			
	A Correnti	548.016	1.061.107	29,80
	B C/ capitale	422.821	818.695	
	Residui			
	A Correnti	58.604	109.988	
	B C/ capitale	1.606.808	3.111.215	
2000	Competenza			
	A Correnti	528.279	1.022.891	2,06
	B C/ capitale	382.952	741.498	
	Residui			
	A Correnti	37.744	73.083	
	B C/ capitale	1.634.280	3.164.407	
2001	Competenza			
	A Correnti	486.387	941.777	23,11
	B C/ capitale	419.309	811.695	
	Residui			
	A Correnti	54.865	106.733	
	B C/ capitale	1.922.706	3.722.878	

b) I «residui passivi»

- 2.3. Nella precedente relazione la Corte ebbe a segnalare la gravità della situazione contabile connessa con il volume dei residui passivi, stabilito in L. 21.474,1 mld, al termine dell'esercizio. Trattasi di una **immobilizzazione** di spesa, significativa delle notevoli criticità operative dell'Ente.
- Nel 2001, la situazione è migliorata in virtù dei provvedimenti

assunti, con assoluta urgenza, dal Commissario straordinario, che ha dapprima arrestato la corrente ascensionale dei residui passivi e successivamente determinato la loro diminuzione a L. 19.975 mld.

L'attività ricognitiva per giungere al «contenimento» del fenomeno nei suoi limiti fisiologici continua.

Si riporta nel seguente prospetto l'evoluzione, per aggregati, il volume dei **residui passivi**.

Sono stati oggetto di riaccertamento tutti i residui, sia quelli scaturenti dai capitoli «ordinari», ovvero finanziati con il contributo ordinario annuale che l'Ente riceve, sia, quelli scaturenti dai contributi «speciali», assegnati all'Ente ad hoc, in quanto finanziati da norme o leggi concernenti la realizzazione di programmi o opere particolari.

Residui degli anni precedenti	£ 21.474.135.648.961
Pagamento in conto residui	£ - 3.855.228.278.327
Cancellazione di residui dai capitoli ordinari	£ 1.339.394.385.653
Cancellazione di residui da leggi speciali	£ 1.167.577.907.410
Maggiori accertamenti di residui dai capitoli ordinari (fondo TFR)	£ - 23.408.668.199
Totale residui cancellati	£ 2.483.563.624.864
Diminuzione residui per riaccertamento	£ -2.483.563.624.594
Residui passivi di nuova formazione	£ 4.839.664.374.966
Residui passivi al 31.12.2001	£ 19.975.008.121.006

Per avere una visione d'insieme del fenomeno considerato, si evidenziano i lavori svolti al 31 dicembre 2001 non ancora ultimati rispetto alla data programmata e con i residui passivi.

Accordi di programma	Avanzamento Fisico %	n.lavori con residuo al 31.12.2001	Totale residuo C Al 31.12.2001 (in L.milioni)
Anno 1996	43,7	33	807711
Anno 1997	82,4	32	534.121
Anno 1998	19,5	17	565.796
Anno 1999	51,7	53	945.298
Anno 1999	27,3	30	1.196,57
Anno 2000	0,3	58	2.350.905
Anno 2001	0	10	273.889
Alluvione Novembre 1994	15,6	7	79.326
Articolo 2 L.662/1996	84,8	47	844.606
Roma Capitale	100	3	13.284
Magistrato del Po	0	2	50.068
CIPE	25,5	27	1.814.667
Sommano lavori		319	9.476.243
		N. classifiche	
Altri lavori dal 1996/2000		390	2.663.639
Lavori ante 96		2.113	1.511.603
Totale classifiche/lavori		2.822	13.651.486
Cat. XII lavori per manut. ordinaria		22.826	1.013.261
Totale classifiche/lavori Categoria XII		25.648	14.664.748
Residui di stanz. lett. "F" Cat. XII Lavori			4.875.486
Altre Categorie residui di lett. "C"			281.033
Altre categorie residui lett. "F"			153.739
Totale Residui			19.975.008

c) Effetti del «Federalismo stradale»

2.4. Il 2001 ha visto la realizzazione del «**federalismo stradale**», previsto dal legislatore ordinario e consacrato dalla legge Costituzionale n. 3 del 2001.

Con tale disciplina si è rimesso all'esclusiva competenza delle Regioni il **diritto-dovere** di provvedere alla gestione (opere di manutenzione, miglioramento e polizia) di circa 30.000 km, lasciando all'ANAS la residua competenza di circa 15.000 km.

Con D.P.C.M. 21 settembre 2001 tale distesa chilometrica è stata elevata a 15.858,100 km a causa della riclassificazione di alcune strade – già comprese nel ramo di interesse regionale –, ritrasferite nella rete di interesse nazionale.

Per quanto attiene al dettaglio degli elementi chilometrici, si rimanda alla seguente tabella di raffronto tra il chilometraggio stradale, come previsto dal D.L.gs. 1999 e quello riclassificato con il D.P.C.M. del 2001.

	Distese km Regionali		Diff.	Distese km Nazionali		Diff.
	1999	2001		1999	2001	
Piemonte	2.224,661	2.219,761	-4,900	668,344	673,244	4,900
Valle d'Aosta	4,817	4,607	-0,210	148,183	148,393	0,210
Lombardia	2.486,594	2.462,114	-24,480	875,600	900,080	24,480
Veneto	1.687,995	1.675,892	-12,103	689,386	701,489	12,103
Friuli V. G.	704,633	696,964	-7,669	474,367	482,036	7,669
Liguria	945,966	1.061,480	115,514	115,514	0,000	-115,514
Emilia R.	1.899,031	1.902,975	3,944	1.077,809	1.073,865	-3,944
Toscana	2.631,609	2.585,884	-45,725	838,069	883,794	45,725
Umbria	1.099,657	1.084,531	-15,126	321,672	336,798	15,126
Marche	811,880	846,807	34,927	504,087	469,160	-34,927
Lazio	2.010,515	2.007,298	-3,217	486,122	489,339	3,217
Abruzzo	1.629,796	1.635,756	5,960	606,680	600,720	-5,960
Molise	429,066	415,739	-13,327	507,223	520,550	13,327
Campania	1.538,696	1.535,115	-3,581	1.188,815	1.192,396	3,581
Puglia	1.418,191	1.363,249	-54,942	1.465,913	1.520,855	54,942
Basilicata	910,791	895,261	-15,530	1.049,927	1.065,457	15,530
Calabria	2.054,938	2.050,787	-4,151	1.363,189	1.367,340	4,151
Sicilia	1.475,852	1.395,782	-80,070	2.137,148	2.217,218	80,070
Sardegna	1.800,721	1.707,634	-93,087	1.122,279	1.215,366	93,087
Totale	27.765,409	27.547,636	-217,773	15.640,327	15.858,100	217,773

Insieme al trasferimento delle competenze in materia stradale si è provveduto anche ad assegnare alle Regioni le relative risorse finanziarie con contestuale decurtazione di quelle assegnate all'ANAS.

d) Modalità di controllo

2.5. L'attività di controllo della Corte si incentra 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 dapprima **verifica l'affidabilità del sistema di controllo interno**, come previsto dalla legge 14 gennaio 1994, n. 20, dal D.L.gs. 30 luglio 1999, n. 286 e dai correlati regolamenti attuativi, e successivamente procede 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 tiene conto 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.

- 2.6. 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 significatività per la successiva valutazione dell'azione e dei risultati, in relazione al rispetto dei principi di sana gestione finanziaria (economicità, efficienza, efficacia). Risulta poi inappagante – se non assente – l'**audit finanziario** concernente la regolarità delle scritture contabili insieme al **controllo di gestione** e, per quanto attiene al sistema informatico, l'**EDP audit**.

Insoddisfacente, come si dirà in prosieguo, è stata l'attività del contabile.

L'unico apporto è pervenuto dalla **proficua attività del Collegio dei Revisori**.

e) Missione dell'ANAS

2.7. 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.L.gs. 30 aprile 1992, n. 285 e dell'art. 23 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 ⁽¹⁾.

E' facile scorgere dalla suddetta elencazione la nuova configurazione di «**società di servizi**» dell'Ente, abilitato ex lege:

- a) alla costruzione e manutenzione del sistema viario nazionale e di tutti i beni allo stesso accessori;
- b) alla regolamentazione nell'uso della rete viaria anche ai fini 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.

2.8. 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

⁽¹⁾ Trattasi dei compiti di polizia sulla strada e sulle autostrade per il rispetto delle norme del Codice della Strada.

un sufficiente **tasso di autonomia finanziaria**, insieme alla **speditezza, 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.L.gs. 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.

La prevista ristrutturazione dell'Ente **non ha sinora avuto luogo**, anche perché il **nuovo Statuto dell'Ente**, che avrebbe dovuto dettare la nuova disciplina di armonizzazione con i principi ed i criteri di ordine aziendalistico, **ha ricalcato, in gran parte, le precedenti statuizioni**, consone ad una visione burocratica ed istituzionale piuttosto che ad una struttura capace di «stare sul mercato».

f) Problematiche rilevanti

2.9. Nella precedente relazione relativa alle situazioni finanziarie degli esercizi 1998-2000, la Corte ebbe a rilevare molteplici profili di criticità riferibili:

- al **quadro istituzionale**;
- al **sistema delle concessioni stradali**;
- ai **profili organizzativi e contabili**;
- ad **altri aspetti**, tra cui il sistema dei controlli e del

personale.

Nel 2001 le suddette criticità, malgrado le richieste del Collegio dei Revisori, non sono state eliminate. Di conseguenza il Collegio dei Revisori ha subordinato il suo parere favorevole all'adozione del bilancio 2000 alla esecuzione di molteplici misure richiamate anche dalla Corte dei Conti nella precedente relazione.

Come già illustrato in precedenza segnali di rinnovamento si sono prodotti durante il periodo commissariale e con l'avvio dei nuovi organi dell'Ente.

Ulteriore profilo attiene alla riforma dello Statuto dell'Ente, approvato con D.P.R. 21 settembre 2001, n. 389 (cfr. All. n. 3), con cui si è proceduto alla modifica di alcune disposizioni statutarie, tra cui quella interessante la composizione del Collegio dei Revisori.

Malgrado gli interventi migliorativi, perdurano molteplici **criticità** alla cui eliminazione si potrà procedere solo gradualmente, a causa dell'attuale struttura operativa obsoleta e distante dai criteri aziendalistici.

In proposito si ricordano le seguenti **criticità**:

- a) **inadeguata programmazione triennale ed annuale** nel settore della costruzione, adeguamento e manutenzione delle **arterie autostradali**;
- b) **insufficiente tenuta delle scritture contabili** e della loro finale rappresentazione nei bilanci civilistico e finanziario;
- c) **duplice ruolo rivestito** dal contabile nell'area delle gestioni, spettante esclusivamente ai soggetti incaricati (ad es. gestione del personale e delle consulenze);
- d) **tardiva sottoscrizione dell'Accordo di Programma**;
- e) **scarsa efficacia del sistema di monitoraggio** del «centro di responsabilità» da parte del controllo interno;
- f) **intervento ancora inadeguato della «rete periferica»** in termini imprenditoriali;

- g) **insufficiente politica della gestione delle risorse umane;**
- h) **erogazione dei trattamenti retributivi in eccedenza** a quanto previsto nell'accordo sul costo del lavoro del 22 luglio 1993 e nel patto di Natale del 22 dicembre 1998;
- i) **incompleta redazione degli inventari;**
- j) **mancato aggiornamento del catasto autostradale e stradale;**
- k) **regolare ricorso alle consulenze, agli arbitrati, ai consulenti** tecnici di parte nel contenzioso nonché agli incarichi di progettazione e direzione di lavori e collaudi;
- l) **frequente ricorso alle perizie di variante** affidate all'appaltatore iniziale con sostanziale applicazione della **trattativa privata con unica offerta;**
- m) **insufficiente ed inefficace controllo sulle concessionarie autostradali;**
- n) **elevato costo del personale,** collocato alle qualifiche apicali.

Nei paragrafi che seguono saranno illustrate le innovazioni intervenute dopo il commissariamento e la ricostituzione degli organi dell'Ente; innovazioni migliorative della gestione ma non ancora adeguate - né potevano esserlo - per rimuovere tutte le «criticità» ereditate.

3. **SCENARIO ISTITUZIONALE ED OPERATIVO**

a) **Configurazione dell'ANAS**

- 3.1. Nella precedente relazione, cui si rinvia, la Corte ha ampiamente riferito sulla profonda trasformazione subita dall'Ente con il D.L.gs. 26 febbraio 1994, n. 143 nonché sulla missione assegnata all'ANAS (solo parzialmente svolta) e sui diversi ruoli degli organi dell'Ente.
- 3.2 La trasformazione in Ente pubblico economico ha fatto venir meno **l'unione reale** con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti incaricato della presidenza della soppressa A.N.A.S.; ha prodotto la riduzione a cinque i componenti del precedente pletorico Consiglio; ha determinato la completa autonomia dell'Ente, distanziandosi fortemente dalle decisioni ministeriali, riconducendosi il ruolo del Ministro all'esercizio dell'«alta vigilanza» e alla emanazione di direttive, nonché alla sottoscrizione del contratto di programma, insieme 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. Il 2001 è stato caratterizzato da rilevanti eventi:
- a) **attuazione del «federalismo stradale»;**
 - b) **commissariamento dell'Ente e ricostituzione** dei suoi organi **ordinari;**

- c) **nuova composizione del Collegio dei Revisori;**
- d) **rinnovo del Collegio dei Revisori**, perché dimissionario;
- e) **emanazione del nuovo Statuto** dell'Ente con D.P.R. 21 settembre 2001, n. 389;
- f) **revisione della struttura operativa.**

In questa sede merita sommariamente di ricordare il ruolo dei diversi organi dell'Ente.

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.

3.6 Le attribuzioni del **Consiglio** previste dal D.L.gs. 26 febbraio 1994, n. 143 e dallo Statuto (D.P.R. 21 aprile 1995, n. 242) sono:

- l'adozione dello schema di programma annuale di attività dell'Ente;
- l'approvazione degli accordi di programma e delle loro revisioni annuali;
- la deliberazione dei bilanci preventivi e consuntivi;
- l'approvazione dei capitolati generali;
- l'approvazione di progetti di lavori di importo superiore a L. 100 mld;
- l'approvazione delle procedure proposte in ordine all'aggiudicazione o affidamento degli appalti di opere di importo superiore al limite di valore in ECU stabilito per l'applicazione della normativa comunitaria;
- l'approvazione delle procedure proposte in ordine all'aggiudicazione o affidamento degli appalti di forniture e servizi di importo superiore al decimo del valore suindicato;
- l'approvazione degli atti aggiuntivi qualora l'importo del nuovo contratto, a seguito delle intervenute perizie di varianti, superi complessivamente il limite comunitario sopraindicato;
- l'acquisizione e vendita di partecipazioni;
- l'acquisto e vendita di beni immobili di valore superiore a L. 5 mld;
- l'acquisto e vendita di beni mobili di valore superiore a L. 500 mil;
- l'approvazione dei regolamenti di organizzazione, di amministrazione, di contabilità e del personale, nonché della

relativa dotazione organica;

- le proposte per le eventuali modifiche dello Statuto;
- l'approvazione delle concessioni autostradali;
- l'approvazione del programma triennale ed annuale per la gestione e l'incremento della rete stradale e autostradale e della loro revisione;
- l'elaborazione dei criteri per la nomina dei dirigenti;
- il monitoraggio dell'attività posta in essere dall'Amministratore e dalla struttura operativa nelle materie rimesse alla competenza del Consiglio.

Infine il **Consiglio delibera su ogni altra questione** attribuita dalla legge o dallo Statuto nonché sugli **affari ad esso sottoposti dagli altri organi dell'Ente.**

d) Le «società di servizi»

3.7. Sono, altresì, demandate al Consiglio la costituzione e la regolamentazione delle «**società di servizi**» costituite con Regioni, Province e Comuni per la progettazione, costruzione e manutenzione delle strade di rispettiva competenza nonché per esercitare le suddette attività «anche per conto e nell'interesse di Regioni, Province e Comuni» (art. 6, comma 4, del D.L.gs. 29 ottobre 1999, n. 419) al pari degli **accordi previsti dall'art. 99** del D.L.gs. 31 marzo 1998, n. 112, con gli enti territoriali per svolgere attività separate o d'insieme relative alle strade, nel quadro del «**federalismo stradale**», disposto con la legge 15 marzo 1997, n. 59.

e) Strutturazione degli organi

- 3.8. L'importanza dei suddetti compiti qualifica il Consiglio quale **«perno» essenziale su cui far ruotare l'«Amministrazione» dell'Ente**, con l'adozione tempestiva degli atti di maggior spicco (schema dell'annuale programma di attività, programma triennale e annuale, contratto di programma, ristrutturazione organizzativa; deliberazione sui bilanci, adozione di direttive per assicurare la migliore gestione, esercizio del potere regolamentare, ecc.).
- 3.9 Per completezza, si fa presente che, in base allo Statuto, alle riunioni del Consiglio partecipa, **senza diritto di voto**, il Direttore Generale dell'Ente.
- 3.10. **L'Amministratore** – con funzioni di Presidente del Consiglio – esercita, direttamente o per delega, tutti gli atti di **gestione**, nei limiti previsti dalla legge e dallo Statuto.
- Il suo ruolo si modella su quello dell'amministratore delegato della S.p.A.
- Nominato, per la durata di cinque anni, con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri su proposta del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, è scelto tra i soggetti che abbiano amministrato, per almeno un quinquennio, aziende pubbliche o private di adeguata dimensione (art. 7, D.L.gs. 26 febbraio 1994, n. 143).
- Per l'esercizio dei suoi compiti di gestione, l'Amministratore può rilasciare **deleghe**, anche ai dirigenti, aventi ad oggetto singoli atti.