

consentire l'inserimento nel settore di una molteplicità di operatori, i cui **standards** di **qualità** e di **funzionamento**, incluso l'aspetto economico finanziario, possono connotarsi come parametri per un efficiente controllo del settore.

- 4.9. Nel 2002 va segnalato che alcuni suggerimenti della Corte sono stati concretamente recepiti.

Si fa riferimento da un lato al miglioramento delle **misure di sicurezza**, con l'accresciuta vigilanza della Polizia Stradale, al fine di abbattere l'attuale sinistrosità, che provoca effetti mortali rilevanti, dall'altro alla riduzione dei cantieri di lavoro a 5 stazioni operanti su alcune tratte di tre Autostrade.

- 4.10. La concessione autostradale alla Società surriferita è stata integralmente innovata in data 4 agosto 1997 con provvedimento ministeriale, registrato con riserva dalla Corte dei Conti, perché illegittimo.

Si è proceduto, in data 15 gennaio 1998, ad un primo atto aggiuntivo seguito da un secondo, datato 29 marzo 1999 e da un terzo in data 24 maggio 1999. Al presente, si sta procedendo alla riformulazione del piano finanziario, che sarà approvato con la quarta convenzione aggiuntiva.

Nel passare agli elementi caratterizzanti la **posizione dominante** di Autostrade, è sufficiente rilevare che, a fronte di una rete autostradale nazionale «a **pedaggio**» di **km. 5.584,2**, sono stati assentiti in concessione diretta alla suddetta società **ben 3.135,6 km.** (comprese le Autostrade A24 e A25 Roma-Pescara-Teramo, di recente acquisizione) cui si aggiungono ulteriori **km. 1.453,6** assegnati ad altre concessionarie, controllate o collegate con la Autostrade per **un**

totale di km. 4.589,2 pari all'82,18%, dell'intera rete,
come specificato nei seguenti prospetti.

Tronco	Tratta	km
A1	Milano-Napoli e penetrazioni a Roma	803,5
A4	Milano-Brescia	93,5
A8-A9	Milano-Lahi-Chiasso	101,7
A10	Genova-Savona	45,5
A12	Genova-Sestri Levante	48,7
A7	Genova-Serravalle	50,0
A26	Genova Voltri-Gravellona Toce	244,9
A11	Firenze-Pisa Nord	81,7
A12	Roma-Civitavecchia	65,4
A27	(VE) Mestre-Belluno (Pian di Vedoia)	82,2
A23	Udine-Carnia-Tarvisio	101,2
A13	Bologna-Padova	127,3
A14	Bologna-Bari-Taranto	781,4
A30	Caserta-Nola-Salerno	55,3
A24-A25	Autostrada dei Parchi	281,0
A16	Napoli-Canosa	172,3
Totale km.		3.135,6

Partecipazioni Soc. Autostrade dirette o indirette
(raffronto 2000-2001)

Concessionaria	Km	Presenza		%	
		Diretta	Indiretta	2000	2001
Ativa	152,9		Torino-Milano	12,724	12,724
			SATAP	4,748	4,748
Autovie Venete	179,4		SALT	3,909	3,972
			Venezia-Padova	0,916	0,916
Autocamionale Cisa	101,0		SALT	39,685	39,895
Fiori	113,3		SALT	59,113	59,113
Pedemontana Lombarda		Autostrade		50,000	50,000
RAV	20,0		Trafo Monte Bianco	47,970	47,970
SALT	154,9		Banque du Gothard	1,278	0,403
			Torino-Milano	57,726	11,863
			SATAP	7,015	
SAM		Autostrade		58,980	58,980
SAT	36,6	Autostrade		93,220	93,230
			SALT	5,015	5,394
SATAP	164,9		Torino-Milano	94,000	96,092
SAV	65,1		SATAP	15,980	16,620
			Torino-Milano	15,800	16,180
			Ativa	5,820	5,820
Serravalle	178,7		Torino-Milano	1,500	1,500
			SALT	4,079	4,078
			SATAP	0,900	0,900
SITAF	79,2	Autostrade			4,588
			SATAP	20,305	23,733
			Fiori	0,498	0,457
			Torino-Milano	1,563	6,819
			Ativa	1,177	1,080
Tangenziale Napoli	20,2	Autostrade		100,000	100,000
Torino-Milano	127,0		Edizione Holding	4,200	4,201
			Banque du Gothard	1,140	1,994
Trafo Gran San Bernardo	12,8		Torino-Milano	36,500	36,500
Trafo Monte Bianco	5,8	Autostrade		51,000	51,000
Venezia Padova	41,8		Autovie Venete	22,298	22,298
Totale km.	1.453,6	di cui in partecipazione Soc. Autostrade km 193,4			

4.11. Complessivamente, la rete autostradale in concessione di km 5.584,2 «appartiene», direttamente o indirettamente, nella misura di km 4.589,2, alla Società Autostrade.

Di conseguenza, Autostrade è nelle condizioni di esercitare il proprio potere di «**dominazione**» in un vasto ambito (concessioni dirette, controllate e collegate), in modo da influire sulla predisposizione di **indici parametrici** utili per qualificare la qualità delle opere e del servizio offerto alla clientela.

- 4.12. La corretta applicazione di tale disciplina impone la predisposizione, a cura dell'ANAS, di un **penetrante ed efficace sistema di controllo** per ben individuare la corrispondenza agli obblighi di legge degli interventi societari nelle collegate o controllate di Autostrade: **sistema di controllo** che attualmente **non è dato rinvenire** e che potrebbe anche essere di difficile realizzazione, in quanto – come rilevato dalla Corte dei Conti nella surriferita relazione - la Società Autostrade dispone in modo esclusivo di tutti gli elementi economico-finanziari della propria azione. Né è possibile, a tal fine, ritenere valide le **attività di rituale controllo** eseguite dal **Collegio Sindacale** e dalla **Società di Revisione**: attività previste in una diversa prospettiva e miranti al soddisfacimento della **tutela degli azionisti** e dei **terzi** e non già dell'interesse pubblico di un servizio di **qualità**, della **sicurezza** stradale, del **giusto** corrispettivo.
- 4.13. L'inesistenza di un valido sistema di controllo non permette di verificare il rispetto della surriferita prescrizione legislativa con la conseguenza di consentire, da un lato, l'esercizio di attività economiche in parte caratterizzate da **situazioni monopolistiche**, e d'altro canto interventi nei più disparati settori, diversi da quello autostradale, al di fuori di un quadro **trasparente** di suddivisione delle diverse azioni societarie sul duplice versante dei costi e dei ricavi.
- 4.14. In merito ai **trasferimenti** di pubblico danaro a favore delle concessionarie, a titolo di pedaggio autostradale e di erogazioni statali a fondo perduto, va rilevato che, **nel periodo 1990-**

2000, i conti economici di tutte le Società concessionarie evidenziano complessivamente i seguenti dati economici:

• Ricavi da vendite e prestazioni	L. 57.000 mld	=	€ 29,438 mld
• Costi operativi	L. 28.000 mld	=	€ 14,460 mld
• Margine operativo lordo	L. 29.000 mld	=	€ 14,977 mld
• Utili di gestione	L. 4.100 mld	=	€ 2,117 mld

Questi elementi dovrebbero essere integrati dalle ulteriori voci di «proventi» finanziari e straordinari nonché dai contributi erogati a fondo perduto dallo Stato e dagli «utili» conseguiti dalle imprese controllate, collegate ovvero associate delle società concessionarie per l'esecuzione di lavori o per le prestazioni di forniture e servizi.

Sia pure approssimativamente, il volume finanziario di queste ultime voci si aggira intorno a **L. 37.067 mld** = € 19,143 mld (di cui **L. 32.207 mld** = € 16,633 mld di **contributi statali** erogati a fondo perduto).

Complessivamente, il ricorso allo strumento concessorio implica una «movimentazione finanziaria» di **L. 155.167 mld** pari a € 80,137 mld.

4.15. Tale situazione si connota, per quanto concerne la Soc. Autostrade, in modo più particolare a causa della modalità di elaborazione, revisione ed attuazione dei piani finanziari, predisposti a partire dal 1997, epoca della proroga della concessione sino al 2038, registrata con riserva dalla Corte dei Conti perché illegittima.

Il quadro che si presenta, a partire da quest'ultima data, può essere così schematizzato:

- il **piano finanziario** è stato rielaborato ben **tre volte** ed è ora in fase di nuova revisione;

- nel corso del periodo 1997-2000, la **concessionaria** in questione ha **riscosso** integralmente «i **pedaggi**» dovuti dalla clientela per un importo complessivo di L. **12.961,584** miliardi, pari a € 6,694 mld, senza compiere tutte le opere di costruzione e di manutenzione previste dalla convenzione concessoria;
- l'attività di manutenzione, relativa agli anni 1997-2001 delle autostrade in concessione alla Società, è risultata di L. 5.352,199 mld (pari a € 2.764.180) (come viene rappresentato dal prospetto che segue), ed è di ridotte dimensioni alterando così il rapporto pedaggio-servizio.

(valori espressi: L. in milioni, € in migliaia)

Anno	Lire	€
1997	905.969	467,89
1998	942.114	486,56
1999	1.138.534	588,00
2000	1.163.607	600,95
2001	1.201.975	620,77
<i>Totale</i>	<i>5.352.199</i>	<i>2.764,18</i>

- 4.16. I ricavi di Autostrade, incassati in nome e per conto dello Stato, non sono soggetti a **rendicontazione** e correlato controllo, limitandosi l'Ente all'analisi dei bilanci.

Va, poi, rilevato che la concessionaria, a scadenze periodiche e a volte ravvicinate, riposiziona i suoi obblighi contrattuali, facendo aumentare – a fronte dei propri obblighi – gli oneri finanziari posti a carico dell'ANAS e, quindi, dello Stato, conseguendo così il risultato finale di **trasferire ogni rischio sulle pubbliche finanze**.

4.17. E' da evidenziare la posizione dell'**azionista di riferimento**, specie per quanto attiene ai **profili di compatibilità**, di concedente (Autostrade) e di concessionario (Autogrill) nonché ai **rapporti relazionali di Autostrade TLC e Blu con Telecom per l'uso delle reti di fibre ottiche «a banda larga»**.

Trattasi di rilevanti interventi nel settore delle «utilities», il cui connotato comune è l'**inesistente** ovvero la **ridotta capacità concorrenziale del mercato**.

4.18. Tanto precisato, alla luce degli elementi surriferiti, è di tutta evidenza la posizione **dominante** della Soc. Autostrade nel settore autostradale, cui si accompagnano ulteriori interventi di sostanziale **monopolio** afferenti ai settori della ristorazione, dei servizi e delle telecomunicazioni con probabile pregiudizio per i privati operanti in concorrenza di mercato nonché – ed è quello che più conta – in disarmonia con la pubblica finalità di evitare la creazione di situazioni **«monopolistiche»** insieme a **consistenti profitti** con correlato disimpegno degli imprenditori operanti in libero mercato e con grave pregiudizio dello sviluppo economico del Paese, nel più vasto settore europeo e mondiale. In proposito, la Corte non può ignorare che, a partire dalla sua privatizzazione, la Società Autostrade, a fronte di investimenti preventivati in **mld di € 2,175** (pari a L. 4.211,3 mld) sono stati attivati **lavori dell'ordine di € 168,5 milioni** (pari a L. 326,358 mld) con un **divario di € 2,002 mld** (pari a L. 3.886 mld) senza che i controlli obbligatoriamente demandati all'ANAS abbiano dato luogo a rilievi di sorta.

Inoltre va ancora ricordato che, all'atto del rinnovo della concessione del 1997, stabilita sino al 2038, la Società Autostrade si era obbligata ad eseguire lavori per **€ 4,41 mld**

(pari a L. 8.537 mld) entro il 2003. Al consuntivo del 2001 e fino a luglio 2002 gli investimenti della Società Autostrade (nuove opere e manutenzione) si stabiliscono ad un ammontare non superiore al 30% dell'importo stabilito nel piano finanziario, posto a base del rinnovo della concessione; piano revisionato altre due volte (una terza revisione è in corso).

La Corte deve poi rilevare l'impossibilità di esercitare la propria missione, in quanto, malgrado la richiesta di adeguati informative, l'Ente ha osservato il più assoluto silenzio.

d) L'istruttoria della Corte

4.19. Merita rammentare che, in data 24 gennaio 2002, il Magistrato delegato al controllo ebbe a richiedere i seguenti elementi:

- a) **le direttive o qualsiasi altra disposizione** emanata per regolamentare l'attività ed il controllo delle concessioni in sede di realizzazione delle opere di costruzione, di miglioramento, di gestione ovvero di elaborazione del sistema tariffario del pedaggio e della relativa riscossione e contabilizzazione;
- b) **il programma degli interventi** nel settore autostradale elaborati dalla Direzione, avendo cura di precisare i vantaggi derivanti dal sistema infrastrutturale a favore della circolazione, della collettività, della clientela;
- c) **il sistema di organizzazione** della competente Direzione Centrale per l'esercizio dell'attività di controllo nei confronti delle concessionarie, precisando i compiti assegnati alle singole unità operative, le modalità di esecuzione, il loro monitoraggio, le misure assunte per il suo miglioramento nel quadro dei principi imprenditoriali;
- d) **gli eventuali interventi** compiuti nei confronti delle

concessionarie a tutela degli interessi patrimoniali dell'Ente nonché per la corretta applicazione degli obblighi previsti dall'atto di concessione specie per quanto attiene alla quantificazione e alla contabilizzazione delle tariffe di pedaggio nonché alla loro approvazione;

- e) **il personale dell'Ente** nominato negli organi sociali delle concessionarie, specificando le direttive ovvero qualsiasi istruzione impartita agli stessi al pari delle segnalazioni da loro trasmesse;
- f) **l'attività di controllo eseguita**, a partire dal 1996 sino alla data di risposta, nei confronti delle concessionarie, precisando i rilievi formulati ovvero gli elementi acquisiti nel quadro della corretta gestione amministrativo-finanziaria;
- g) **la verifica materiale eseguita** nei confronti delle singole attività svolte dalle concessionarie specie per quanto attiene alla tenuta delle scritture contabili e alla veridicità dei bilanci di esercizio, a far tempo dal 1996 sino alla data della risposta;
- h) **la vigilanza eseguita** dalla competente Direzione Centrale ovvero dai dipendenti dell'ANAS componenti degli organi sociali delle concessionarie ovvero intervenuti ad altro titolo per assicurare la regolare esecuzione delle opere ovvero delle prestazioni e delle forniture secondo il sistema degli appalti pubblici, previsto dalle direttive comunitarie e dalla legislazione nazionale di recepimento;
- i) **le somme a qualsiasi titolo erogate dallo Stato ovvero dall'Ente** o da altri organismi alimentati dalla pubblica finanza a favore delle concessionarie, a far tempo dal 1° gennaio 1996 sino alla data della risposta, avendo cura di precisare il loro importo, le cause dell'erogazione, il sistema di contabilizzazione delle scritture alla concessionaria, i vantaggi conseguiti dall'ANAS ovvero gli inconvenienti

riscontrati;

- j) **ogni altro elemento utile** per consentire una cognizione esaustiva, chiara e precisa dell'operato di codesta Direzione e dell'attività svolta dalle concessionarie.

4.20. In sede parlamentare (Senato della Repubblica) è stata presentata un'articolata interrogazione (n. 4-02339 Atti Parlamentari, Senato, XIV Leg. - 185 Seduta dell'11 giugno 2002) nella quale sono illustrati i punti più rilevanti che regolano il rapporto con la concessionaria con l'indicazione degli oneri finanziari, assunti da quest'ultima per circa L. 8.537 mld pari a € 4.41 mld che non hanno trovato, in concreto, la loro materializzazione, almeno in gran parte, nei lavori previsti dal piano finanziario.

Malgrado le reiterate richieste del Magistrato delegato al controllo non è stato possibile ottenere da parte dell'ANAS una dettagliata illustrazione in ordine agli adempimenti contrattuali di Autostrade con la conseguenza di frustrare ogni iniziativa di controllo in ordine al corretto esercizio dei poteri assegnati dalla vigente normativa all'ANAS nella sua qualità di **concedente**.

A tal riguardo, non può essere sottaciuta l'**anomalia** di demandare ad un ente pubblico economico con capacità concorrenziale sul mercato un potere di spettanza di organi pubblici istituzionali.

Siffatta **anomalia** diviene ancora più manifesta a seguito della trasformazione in S.p.A. dell'ANAS.

e) Autostrada dei Parchi

4.21. Nel settembre 2001 si è conclusa la procedura di gara per l'affidamento della concessione di costruzione e di gestione dell'autostrada surriferita.

La procedura è stata caratterizzata da varie «**anomalie**».

In primo luogo, diviene difficile comprendere la decisione di procedere alla concessione, quando la **gestione** era ormai risanata e suscettibile di divenire redditizia. In tali condizioni il **principio di economicità** avrebbe consigliato all'Ente di proseguire nella gestione dell'autostrada.

Inoltre, l'esperimento della gara ha conosciuto i seguenti eventi:

- a) a causa di una **sola offerta** (Concessionaria SALT), sono stati riaperti i termini per la loro presentazione;
- b) il bando di gara, che prevedeva il sistema dell'offerta «**economicamente più vantaggiosa**», è stato revisionato dopo la presentazione dell'offerta della SALT;
- c) il bando di gara poneva a carico del vincitore l'**onere di L. 50 mld** per le spese consequenziali al contenzioso afferente alla gara.

La gara di appalto è stata aggiudicata alla Società Autostrade e alla Società Toto ed il relativo provvedimento concessorio è stato approvato con D.L. del 4 aprile 2002.

f) Lavori del «passante di Mestre» e della «variante del valico»

4.22. Da circa 15 anni, sono stati avviati lavori per l'esecuzione delle opere surriferite.

I lavori della «variante del valico» (da Casalecchio a Firenze

Incisa per km. 125) sono stati in gran parte appaltati e dovrebbero concludersi insieme a quelli in corso di definizione delle procedure di appalto nei prossimi cinque anni.

È **assolutamente valida** l'esigenza di procedere alla costruzione delle opere in questione, stante l'esistenza di evidenti ragioni di traffico e di sicurezza, ma è altresì, vero che la costruzione delle opere comporterà il consolidamento della **posizione dominante** di Autostrade.

g) Asti - Cuneo

4.23. Nella precedente relazione, la Corte ebbe a sottolineare le gravi irregolarità afferenti al rilascio della concessione a favore della SATAP S.p.A.: irregolarità confermate dal Consiglio di Stato (cfr. parere dell'8 giugno 2000, n. 58 riportato in All. n. 18) e dall'Avvocatura Generale dello Stato (cfr. parere del 1 settembre 2000 riportato in All. n. 19).

Malgrado la concordanza degli autorevolissimi Istituti, l'ANAS in luogo di procedere alla **revoca** ovvero alla **decadenza** della concessione ha scelto la strada di un **accordo bonario** (transazione) con la SATAP alla quale sono stati corrisposti circa L. 400 mld con l'abbandono di ogni contestazione anche in sede penale precludendo così l'ulteriore corso dell'indagine penale promossa dalla Procura di Torino per falso in bilancio etc.

La SATAP da parte sua «**rinunciava**» alla concessione, riconosciuta illegittima, e «**consegnava**» all'ANAS il progetto per la Costituzione dell'Asti-Cuneo; progetto rivelatosi inadeguato con l'onere per l'ANAS di procedere ad una nuova progettazione, raddoppiando così il proprio esborso finanziario.

Altro profilo da non sottacere attiene **all'inglobamento** nella rete autostradale di lunghi tratti della viabilità ordinaria della

rete ANAS (a traffico veloce con doppia carreggiata ognuna a due corsie di senso di marcia) con la conseguenza di rendere gratuita l'utilizzazione di una buona parte della tratta Asti-Alba, con l'accrescimento degli svincoli e dei correlati costi.

A consuntivo, il costo per la costruzione dell'opera, realizzata a cura dell'ANAS, si eleverà presumibilmente a circa **L. 2.200 mld** in luogo di **L. 1.640 mld preventivati**.

5. GESTIONE FINANZIARIA

a) Introduzione

5.1. La Corte evidenzia, in via preliminare, la ritardata presentazione dei bilanci chiusi al 31 dicembre 2001, i quali, come prescritto dal regolamento di amministrazione e contabilità (art. 10), avrebbero dovuto essere presentati in data 31 maggio 2002.

Al contrario, con nota datata 13 giugno 2002 sono state trasmesse le «**bozze**» dei progetti dei bilanci al 31 dicembre 2001 e suoi allegati: progetti revisionati in data 20 giugno 2002.

Al riguardo, la Corte deve rilevare la **carenza organizzativa** della Direzione Centrale Amministrativa e Finanziaria che compromette la **tempestiva elaborazione** dei documenti contabili e di conseguenza costituisce un sostanziale **contrasto con il pronto esercizio dell'attività di controllo**, rimessa al C.R. e a questa Corte.

Inoltre, perdura la presentazione e successiva **deliberazione del Consiglio e approvazione ministeriale di due bilanci**:

- bilancio finanziario;
- bilancio d'esercizio.

5.2 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 scritturazioni 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 non appare coerente con il 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.

Tali anomalie saranno presumibilmente eliminate a seguito della trasformazione in S.p.A. dell'Ente, obbligato al rispetto delle regole civilistiche, contenute nel codice civile e leggi integrative.

Perdura la grave anomalia della «convergenza» in capo al contabile (Direttore Centrale Amministrativo e Finanziario) 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, a seguito di procedura concorsuale, è svolto dalla **Banca di Roma**, che sembra collocarsi in posizione di **sostanziale subordinazione** al Contabile ⁽¹⁾.

Siffatta situazione è incompatibile con i principi generali del Controllo interno e di quelli basilari di revisione che prescrivono un'adeguata 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.** ⁽²⁾ 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

⁽¹⁾ La subordinazione è comprovata dall'inserimento nella situazione effettiva di cassa della Banca di Roma delle «giacenze» esistenti presso la Tesoreria Centrale, le quali potranno essere trasferite all'Ente solo dopo la valutazione dei bisogni di cassa, esposti dal Contabile.

⁽²⁾ 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».