

previsione non si realizza. A fine dicembre 2004 erano oltre un centinaio i SAL – i cui importi ammontano a diversi milioni di euro - per i quali non è stato corrisposto il relativo compenso nei termini contrattuali per carenza di disponibilità liquide ovvero di cassa, con ripercussioni economiche evidenti nei confronti delle imprese esecutrici che anticipano il costo della realizzazione dell'opera.

5.24. Le finalità dei fondi vincolati, come, ad esempio, quelli della Legge Obiettivo, con i quali vengono finanziati i relativi lavori, hanno una destinazione specifica senza la quale non si potrebbe appaltare l'opera in quanto la stessa non sarebbe garantita dalla copertura della spesa: postulato questo che rientra nella corretta gestione finanziaria sia privata che pubblica. Pertanto la clausola negoziale sottoscritta dall'impresa appaltatrice per il pagamento dei lavori eseguiti ha valore cogente tra le parti. Non poter soddisfare l'obbligazione scaduta, da parte dell'Ente appaltante entro i termini contrattuali - malgrado il presupposto della copertura iniziale - si appalesa comunque come un grave inadempimento.

5.25. Al riguardo, la ripetuta legge Finanziaria 2005 n. 311/2004 varata il 30 dicembre 2004, ha istituito un fondo presso la Cassa Depositi e Prestiti per la tutela dei fornitori di beni e servizi che operano a favore dello Stato che si trovano coinvolti nel fenomeno del ritardo nei pagamenti a loro spettanti. Questo nuovo strumento legislativo prevede la cessione dei crediti, alla Cassa DD.PP. senza l'adesione del soggetto ceduto.

5.26. La disciplina della tutela dei creditori dello Stato era già stata affrontata con il D.Lgs. 9 ottobre 2002, n. 231, attuativo della direttiva CE n. 2000/35 in materia di transazioni commerciali per la lotta contro i ritardi dei pagamenti per corrispettivi dovuti per forniture di beni e servizi.

5.27. Il garantire la copertura della spesa progettuale, nei termini convenuti, oltre che essere un principio di sana gestione finanziaria, conferisce credibilità all'Ente, che viene messa in dubbio dalle richieste di interessi moratori che comportano ulteriori aggravii di spesa.

Per fare fronte a tale emergenza, il Consiglio dei Ministri ha varato il D.L. 21 febbraio 2005, n. 16, convertito con modificazioni in legge n. 58 del 22 aprile 2005, con il quale è stanziata, in via anticipata, la complessiva somma di € 650 mln destinata alle necessità derivanti dagli interventi previsti nel contratto di programma 2003-2005 da sottoscrivere tra ANAS S.p.A. e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto col Ministero dell'Economia e delle Finanze.

#### **n) Servizio manutenzione strade**

5.28. Nel Consiglio di Amministrazione del 16 febbraio 2005, è stata varata una nuova iniziativa tendente ad ottimizzare la gestione della manutenzione ordinaria delle strade in gestione diretta all'ANAS, mediante l'affidamento, con contratto di «Global service», all'aggiudicatario della gara che sarà svolta con criteri pubblicistici. Per l'appalto «pilota» è stato individuato l'Ufficio periferico delle Marche con sede in Ancona e qualora i risultati siano quelli prefissati e cioè miglioramento dei risultati quali-

quantitativi rapportati alla economicità dei costi, i contratti di Global service verranno estesi a tutti i Compartimenti dell'ANAS.

**o) Autostrada Salerno-Reggio Calabria**

5.29. Per realizzare l'adeguamento dell'intero percorso autostradale della tratta Salerno-Reggio Calabria, dell'estesa chilometrica di Km 443,4 vennero originariamente previsti n. 77 lotti alcuni dei quali della lunghezza di poche migliaia di metri. Per accelerare il completamento dell'autostrada, molti di quei lotti sono stati «accorpati» creando dei maxi lotti di lunghezza anche superiore ai 30 chilometri.

5.30. Allo stato attuale l'opera risulta suddivisa in n. 38 lotti e n. 7 macrolotti. Dei trentotto lotti ne risultano ultimati undici, per sei l'ultimazione è prevista nel 2005, otto lotti sono in corso di esecuzione con ultimazione prevista per luglio 2006, dei rimanenti tredici lotti, sette sono in fase di progettazione (riguardano altrettanti contratti rescissi) e sei sono di prossimo appalto.

5.31. Per quanto concerne i macrolotti due sono stati già affidati, per uno è in corso l'aggiudicazione per un altro è stato pubblicato il bando di gara. Tutti gli affidamenti prevedono l'istituto del General Contractor. La stima complessiva del costo generale dell'opera si aggira intorno a € 5,6 mld contro gli originari 3,5 previsti nel 1999. L'ultimazione dell'intera struttura è prevista nel 2008.

## **6. CONCESSIONARIE**

### **a) Formulazione tariffaria**

6.1 Con l'art. 21 della legge 27 febbraio 2004, n. 47 di conversione del D.L. 24 dicembre 2003, n. 355, convertito con legge 29 settembre 2004, n. 47 sono state introdotte delle modifiche alla formulazione tariffaria dei pedaggi autostradali già fissati, in ultimo, dal CIPE nella delibera del 20 dicembre 1996. Lo stesso articolo dispone le modalità di calcolo della remunerazione attraverso la predisposizione di piani di convalida economica per ogni singolo nuovo investimento, utilizzando il metodo dell'attualizzazione dei flussi di cassa.

Lo stesso articolo dispone che il IV Atto Aggiuntivo della Convenzione con la società Autostrade per l'Italia, stipulato il 23 dicembre 2002, sia approvato con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

### **b) Attività di controllo dell'ANAS**

6.2 L'attività di controllo che l'ANAS S.p.A. svolge nei confronti delle società concessionarie autostradali, attraverso i propri funzionari preposti alla competente Direzione Centrale Autostrade e Trafori, nonché attraverso gli uffici di sede territoriali, è fonte di periodiche relazioni che formano oggetto di informativa agli organi istituzionali.

6.3 L'attività di vigilanza si estrinseca sulla base di due specifiche

funzioni: una inerente il controllo tecnico e l'altra inerente il controllo economico-finanziario. Il primo è rappresentato principalmente dalle azioni di:

- verifica ed approvazione dei progetti e delle perizie di variante;
- vigilanza sulla corretta esecuzione degli interventi;
- validazione dei programmi degli interventi;
- verifiche e collaudo delle opere;
- grado di sicurezza della circolazione;
- rilascio autorizzazioni per concessioni.

Il secondo (economico-finanziario) è basato sul rispetto dei termini di attuazione dei Piani finanziari e del processo di revisione tariffaria (price-cap). Esso è rappresentato, principalmente, dalle seguenti analisi:

- progettazione ed esecuzione degli interventi secondo il Piano finanziario;
- gestione delle infrastrutture in condizioni di equilibrio economico-finanziario;
- livello di produttività per società Concessionaria;
- qualità del servizio all'utenza;
- verifiche dei bilanci di esercizio.

### **c) Attività delle Concessionarie**

6.4 Attraverso una documentazione fornita dalla Direzione Centrale Autostrade e Trafori, aggiornata alla data di dicembre 2004, si è potuto rilevare l'attività gestionale delle società concessionarie delle singole tratte autostradali nell'anno di riferimento. La copiosa documentazione pervenuta, su richiesta del Magistrato della Corte dei conti delegato al controllo ANAS, ha fornito una esauriente e particolareggiata situazione in ordine allo stato di

attuazione dei programmi di investimento relativi ad ognuna delle società autostradali, nonché all'attività di vigilanza e controllo eseguita dalla citata Direzione Centrale.

Per quanto attiene allo stato degli investimenti relativi all'anno 2004, si riportano, in uno specchio di sintesi, le notizie fornite dalla summenzionata Direzione:

(valori in milioni)

| Concessionaria                      | Progetti<br>esecutivi<br>appr. | Lavori<br>consegnati | Lavori in<br>corso | Lavori<br>ultimati<br>2001/2004 |
|-------------------------------------|--------------------------------|----------------------|--------------------|---------------------------------|
| ATIVA                               | 25,921                         | 70,034               | 141,402            | 23,515                          |
| Autostrade per l'Italia             | 1.309,026                      | 1.339,367            | 2.626,116          | 450,191                         |
| Autovie Venete                      | 5,011                          | 50,454               | 66,617             | 50,768                          |
| Brennero                            | 12,109                         | 5,524                | 73,508             | 68,115                          |
| Brescia-Padova                      | 35,048                         | 2,064                | 156,064            | 192,887                         |
| Autocamionale della Cisa            | 15,990                         | 53,928               | 201,544            | 64,048                          |
| Consorzio Autostrade Siciliane      | 5,160                          | 93,085               | 356,483            | 855,829                         |
| Centropadane                        | 5,986                          | 0                    | 0                  | 58,546                          |
| Fiori                               | 1,717                          | 5,777                | 31,719             | 29,445                          |
| R.A.V. – Raccordo Valle d'Aosta     | 6,573                          | 0                    | 96,494             | 118,248                         |
| S.A.L.T. – Ligure Toscana           | 29,126                         | 102,478              | 101,004            | 61,324                          |
| S.A.M. Autovie Meridionali          | 92,072                         | 70,824               | 135,999            | 58,449                          |
| S.A.T. – Autostrada Tirrenica       | 0                              | 0                    | 0                  | 0,365\                          |
| S.A.T.A.P. – Torino-Piacenza        | 64,744                         | 29,245               | 67,082             | 51,056                          |
| S.A.V. – Autostrade Valdostane      | 0                              | 0                    | 0                  | 8,105                           |
| Milano Mare (ex Serravalle)         | 38,496                         | 87,347               | 181,243            | 12,847                          |
| S.I.T.A.F. (Traforo del Frejus)     | 186,660                        | 178,355              | 214,180            | 41,387                          |
| Tangenziale di Napoli               | 2,843                          | 0                    | 25,432             | 11,291                          |
| SATAP tronco A/4 (ex Torino-Milano) | 134,513                        | 402,440              | 602,171            | 22,563                          |
| Torino – Savona                     | 47,878                         | 31,978               | 53,202             | 162,173                         |
| Venezia – Padova                    | 3,815                          | 2,996                | 11,551             | 55,045                          |
| Trafo Gran San Bernardo             | 37,668                         | 1,904                | 5,692              | 0,906                           |
| Trafo Monte Bianco                  | 12,387                         | 12,387               | 0                  | 91,164                          |
| Strada dei Parchi                   | 20,290                         | 2,565                | 16,729             | 0,865                           |
| Pedemontana Lombarda                | 0                              | 0                    | 0                  | 0                               |
| <b>Totali</b>                       | <b>2.093,037</b>               | <b>2.542,754</b>     | <b>5.164,234</b>   | <b>2.489,122</b>                |

#### d) Pedaggio ombra

6.5 Un argomento che ha sollevato numerose perplessità è stato quello del cosiddetto «pedaggio ombra» ovvero di strutture autostradali senza tariffa di pedaggio per gli utenti, in quanto il costo del pedaggio stesso verrebbe corrisposto dall'ente concedente al concessionario sotto forma di finanziamento

dell'opera nella quale concorre anche il contributo per il pedaggio.

Tale criterio verrebbe applicato alla rete autostradale dell'ANAS S.p.A. in gestione diretta come la Salerno-Reggio Calabria, il Grande Raccordo Anulare di Roma e le autostrade siciliane, tutte arterie attualmente senza pedaggio e che continuerebbero ad esserlo grazie al contributo che verrebbe versato alla Società sotto forma di finanziamento per manutenzione e nuove opere sui percorsi citati.

**e) BRE.BE.MI.**

- 6.6 Dopo lunghe vicissitudini dovute, in particolare, ad un contenzioso instaurato tra le imprese concorrenti, si è giunti all'aggiudicazione definitiva dell'appalto di concessione per la costruzione e gestione del collegamento autostradale tra le città di Milano, Bergamo e Brescia.

Aggiudicataria è risultata la Soc. BRE.BE.MI. con la quale è stato stipulato l'atto di convenzione in data 24 luglio 2003 che è stato approvato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con atto in data 16 ottobre 2003, di concerto con il Ministero delle Economie e delle Finanze; atto registrato alla Corte dei conti in data 31 agosto 2004.

L'efficacia della convenzione decorre dal 16 ottobre 2004; il tempo di realizzazione dell'opera è previsto in 31 mesi decorrenti dalla data di efficacia della convenzione; il costo complessivo è previsto in € 886,185 mln.

**f) Pedemontana Lombarda**

6.7 Fra le società concessionarie la Pedemontana Lombarda è quella che rappresenta una situazione che desta molte perplessità per il fatto che, costituitasi nel lontano 1986, avrebbe dovuto realizzare, e quindi gestire, un'arteria autostradale di 82 chilometri per snellire la mole di traffico del tratto stradale a nord della Regione Lombardia, e che a tutt'oggi risulta incompiuta.

La vicenda si è sviluppata secondo le seguenti tappe:

- il progetto di massima (denominazione d'epoca) veniva approvato dal Ministro LL.PP. nel marzo del 1988;
- la convenzione di concessione veniva stipulata nel maggio del 1990 e registrata dalla Corte dei conti nel dicembre dello stesso anno;
- a seguito di intervenuti atti legislativi e regolamentari, seguì un lungo iter burocratico con la Regione Lombardia nel quale vennero coinvolti anche Province e Comuni;
- il progetto è stato reinserito nella Legge Obiettivo del dicembre 2001;
- in data 27 novembre 2003 il C.d.A. dell'ANAS autorizzava a procedere alla revisione degli atti convenzionali con la società Pedemontana Lombarda ed all'approvazione dell'opera;
- nel dicembre 2004, si è ancora in attesa del via libera da parte del CIPE per poter adire la procedura di gara e iniziare, finalmente, i lavori di realizzazione dell'autostrada.

**g) Autostrada Asti-Cuneo**

- 6.8 E' giunto, finalmente, al traguardo l'intero iter procedurale per il completamento e l'affidamento in concessione dell'intera tratta autostradale Asti-Cuneo della lunghezza di circa 90 chilometri. Per la realizzazione del percorso vennero previsti 15 lotti di cui 7 sono in fase di realizzazione, peraltro quasi ultimata, da parte dell'ANAS S.p.A. e gli altri 8 lotti sono quelli che sono andati in gara ed affidati al concessionario che è risultato l'ATI SALT S.p.A. Grassetto Lavori S.p.A. Itinera S.p.A., la quale avrà la concessione di costruzione e la gestione per 23,5 anni di durata. Nella futura società che si verrà a costituire, l'ANAS parteciperà con il 35% del capitale sociale.
- Il costo complessivo dell'opera ammonta a circa € 1,6 mld, per i quali interverrà un contributo pubblico di € 200 mln, il tempo di esecuzione per dichiarare ultimati i lavori è previsto entro il mese di giugno 2009.

**h) Tangenziale esterna est di Milano**

- 6.9 Il Consiglio di Amministrazione nella riunione del 16 novembre 2004, ha deliberato di approvare il progetto preliminare, aggiornato, per la realizzazione della tangenziale esterna di Milano. L'opera, da realizzare in project financing e presentata dalla società proponente TEM – Tangenziali Esterne di Milano – comporterà un costo complessivo stimato in € 895.949.890,12 di cui € 632.073.021,98 per lavori; è previsto un tempo di esecuzione di 67 mesi per realizzare circa 35 chilometri di tracciato. L'apertura al traffico è prevista per l'anno 2009.

**i) Nomine sindacali**

6.10 Nella precedente relazione al Parlamento, la Corte aveva illustrato la peculiare situazione in cui si vengono a trovare i funzionari dell'ANAS S.p.A. nominati sindaci effettivi dei collegi sindacali delle società concessionarie, anche alla luce del D.Lgs. 17 gennaio 2003, n. 6, entrato in vigore il 1 gennaio 2004, con il quale è stata riformata la disciplina, tra l'altro, delle società di capitali nella detta materia.

A tutt'oggi l'ANAS ha confermato il precedente orientamento.

**j) Attività di informazione all'utenza**

6.11 E' sempre più presente l'attività della Direzione Centrale Autostrade e Trafori, nel disporre raccomandazioni alle società concessionarie autostradali, perché affrontino, con il massimo impegno, tutti i problemi connessi al maggior flusso di traffico veicolare nell'approssimarsi di periodi di vacanze. In particolare le raccomandazioni ineriscono i punti più salienti rappresentati da:

- garantire la maggiore sicurezza nelle attività di cantiere;
- informare ed assistere tempestivamente l'utenza;
- ottimizzare la gestione del traffico ai caselli;
- migliorare sempre di più la qualità di servizio delle apposite aree.

**k) Criticità rilevate dall'ANAS**

6.12 Attraverso un documento informativo, presentato al Consiglio di Amministrazione, del mese di maggio 2005, la Direzione

Centrale Autostrade e Trafori, ha evidenziato alcune criticità che sono emerse dall'attività di verifica svolta nei confronti delle società concessionarie che saranno oggetto di un'analisi più dettagliata in occasione di convalida dei piani finanziari degli investimenti.

- 6.13 A seguito di detta attività istruttoria, sui piani finanziari trasmessi, le principali criticità – che saranno portate all'esame del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - riguardano: l'andamento del traffico; il cronoprogramma degli investimenti; il costo degli investimenti; gli adeguamenti tariffari; i contributi richiesti; le partecipazioni azionarie; il subentro alla scadenza della concessione.

## 7. PERSONALE E CONSULENTI

### a) Situazione del personale

7.1 L'ANAS S.p.A. ha una presenza capillare sul territorio nazionale garantita e coordinata da un'articolata struttura di unità periferiche:

- 20 Compartimenti;
- 4 Uffici Speciali;
- 16 Uffici distaccati;
- 1 Centro Sperimentale di Cesano.

Al 31 dicembre 2004, sono impiegati oltre 6.500 dipendenti, così suddivisi.

| Regione               | Tempo Indeterminato | Tempo Determinato | Totale       |
|-----------------------|---------------------|-------------------|--------------|
| Abruzzo               | 195                 | 61                | 256          |
| Basilicata            | 214                 | 1                 | 215          |
| Calabria              | 1.014               | 12                | 1.026        |
| Campania              | 453                 | 65                | 518          |
| Emilia Romagna        | 152                 | 0                 | 152          |
| Friuli Venezia Giulia | 185                 | 0                 | 185          |
| Lazio                 | 1.362               | 18                | 1.380        |
| Liguria               | 79                  | 0                 | 79           |
| Lombardia             | 205                 | 2                 | 207          |
| Marche                | 91                  | 34                | 125          |
| Molise                | 123                 | 50                | 173          |
| Piemonte              | 170                 | 0                 | 170          |
| Puglia                | 230                 | 1                 | 231          |
| Sardegna              | 639                 | 33                | 672          |
| Sicilia               | 623                 | 2                 | 625          |
| Toscana               | 141                 | 3                 | 144          |
| Trentino Alto Adige   | 7                   | 0                 | 7            |
| Umbria                | 118                 | 25                | 143          |
| Valle d'Aosta         | 50                  | 0                 | 50           |
| Veneto                | 150                 | 1                 | 151          |
| <b>Totale</b>         | <b>6.201</b>        | <b>308</b>        | <b>6.509</b> |

7.2 I costi del personale ammontano a complessivi € 360.101.000 (al 31 dicembre 2003 erano € 323.557.000) così dettagliati:

(importi in migliaia)

| <b>Costi per il Personale</b>    | <b>31.12.2003</b> | <b>31.12.2004</b> | <b>Variaz.</b> |
|----------------------------------|-------------------|-------------------|----------------|
| a) Salari e Stipendi             | 247.619           | 275.793           | 28.174         |
| b) Oneri sociali                 | 70.094            | 76.131            | 6.037          |
| c) TFR                           | 4.652             | 5.635             | 983            |
| d) Tratt. di quiescenza e simili | -                 | -                 | -              |
| e) Altri costi                   | 1.191             | 2.542             | 1.351          |
| <b>Totale</b>                    | <b>323.556</b>    | <b>360.101</b>    | <b>36.545</b>  |

L'incremento intervenuto nell'esercizio è dovuto principalmente all'effetto del rinnovo del contratto collettivo di lavoro, oltre che all'incremento del numero medio dei dipendenti, passato 6.429 a 6.492 unità.

Il TFR è relativo, come indicato nella relativa voce del passivo, alla sola parte del personale dipendente assunta a partire dalla trasformazione da Azienda Autonoma a Ente Pubblico Economico. Il personale assunto antecedentemente a tale data usufruisce infatti del trattamento previdenziale a carico dell'Inpdap.

#### Accantonamento per TFR

(importi in migliaia)

| <b>Descrizione</b>                      | <b>Consistenza<br/>31.12.2003</b> | <b>Consistenza<br/>31.12.2004</b> | <b>Variaz.</b> |
|-----------------------------------------|-----------------------------------|-----------------------------------|----------------|
| Acc.to dirigenti                        | 430                               | 318                               | -112           |
| Acc.to impiegati                        | 3.911                             | 4.642                             | 731            |
| Acc.to operai                           | 311                               | 101                               | -210           |
| TFR maturato e liquidato nell'esercizio | -                                 | 574                               | 574            |
| <b>Totale</b>                           | <b>4.652</b>                      | <b>5.635</b>                      | <b>983</b>     |

Si evidenzia un forte aumento dei costi per il personale, sia nell'importo totale (+36,5 mln equivalenti a +11.2%) che in tutte le sue componenti.

**b) Codice etico**

7.3 In attuazione del D.Lgs. n. 231 del 8 giugno 2001, che disciplina la responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica, nell'aprile del 2003, la Società varò il Codice etico statuendo direttive e prescrizioni di comportamento per tutto il personale dipendente, prescrivendo che la loro condotta deve essere improntata alle regole della legalità, correttezza, lealtà, imparzialità, professionalità e trasparenza nel rispetto dei doveri di ufficio che regolano la riservatezza e la tutela della privacy (art. 3 del Codice etico).

Con delibera del C.d.A. del 20 febbraio 2003, venne istituito il Comitato di Vigilanza. Successivamente il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS S.p.A. del 12 aprile 2005 ha nominato un Gruppo di lavoro, costituito da risorse interne ed esterne, con il compito di elaborare un modello organizzativo utile:

- alla individuazione di aree a rischio;
- ad identificare attività che direttamente o indirettamente possano assumere fattispecie di reato;
- ad individuare azioni di rafforzamento di controllo interno.

Si segnala l'urgenza del completamento delle misure di attuazione del D.Lgs. n. 231/01, la cui adeguatezza può, tra l'altro, costituire esimente per le sanzioni.

**c) Attività di consulenza**

7.4 Occorre preliminarmente richiamare quanto disposto dal D.L. n. 168 del 12 luglio 2004, convertito con legge n. 191 del 30 luglio

2004 (in G.U. n. 178 del 31 luglio 2004) inerente gli interventi per il contenimento della spesa pubblica, il quale al comma 9 testualmente recita: *«La spesa annua sostenuta nell'anno 2004 dalle pubbliche amministrazioni [.....] per studi ed incarichi di consulenza conferiti a soggetti estranei all'amministrazione, deve essere non superiore alla spesa annua mediamente sostenuta nel biennio 2001 e 2002, ridotta del 15 per cento. L'affidamento di incarichi di studio o di ricerca, ovvero di consulenze a soggetti estranei all'amministrazione in materie e per oggetti rientranti nelle competenze della struttura burocratica dell'ente, deve essere adeguatamente motivato ed è possibile soltanto nei casi previsti dalla legge ovvero nell'ipotesi di eventi straordinari. In ogni caso va preventivamente comunicato agli organi di controllo ed agli organi di revisione di ciascun ente. L'affidamento di incarichi in assenza dei presupposti di cui al presente comma costituisce illecito disciplinare e determina responsabilità erariale. Le pubbliche amministrazioni nell'esercizio dei diritti dell'azionista nei confronti delle società di capitali a totale partecipazione pubblica adottano le opportune direttive per conformarsi ai principi di cui al presente comma. Le predette direttive sono comunicate in via preventiva alla Corte dei conti».*

- 7.5 Le predette statuizioni sono state in parte ribadite dal legislatore - al fine di assicurare il rispetto degli obiettivi di finanza pubblica stabiliti dalla U.E. - con la Finanziaria 2005, varata con la legge 30 dicembre 2004, n. 311, che impone alle pubbliche amministrazioni - tra l'altro - all'art. 1, co. 5, oltre ai limiti di spesa complessiva da rispettare per l'anno 2005 che non possono superare il 2% rispetto all'anno precedente, al co. 11, i criteri da osservare per l'affidamento di *incarichi a soggetti*

*estranei all'amministrazione. In merito a tale argomento, la Finanziaria, oltre a stabilire che la spesa non deve essere superiore a quella sostenuta nell'anno precedente, statuisce che: «L'affidamento di incarichi di studio o di ricerca, ovvero di consulenze a soggetti estranei all'amministrazione in materie e per oggetti rientranti nelle competenze della struttura burocratica dell'ente, deve essere adeguatamente motivato ed è possibile soltanto nei casi previsti dalla legge ovvero nell'ipotesi di eventi straordinari. In ogni caso l'atto di affidamento di incarichi e consulenze di cui al secondo periodo deve essere trasmesso alla Corte dei conti. L'affidamento di incarichi in assenza dei presupposti di cui al presente comma costituisce illecito disciplinare e determina responsabilità erariale».*

Non è stata peraltro ribadita la disposizione sulle direttive nei confronti delle società a totale partecipazione pubblica, anche se possono trarsi indicazioni volte al contenimento delle spese per incarichi ivi comprese quelle disposte dalle S.p.A. in pubblica mano.

- 7.6 Malgrado i rilievi mossi a questo riguardo, dalla Corte dei conti nelle precedenti relazioni al Parlamento, il ricorso alle consulenze esterne, riguardanti compiti istituzionali, è risultato anche nel corso del 2004, ancora una volta, rilevante pure se ridotto rispetto al 2003. Con l'ausilio dei dati forniti dal Sistema Informativo del Centro elaborazione dati dell'ANAS, le spese sostenute dall'Ente, a questo riguardo, nell'esercizio 2004, si attestano a € 17,46 mln, a fronte di circa € 21,70 mln dell'anno 2003 e di circa € 25,20 mln dell'anno 2002.

Si riporta una tabella riepilogativa degli incarichi per attività svolte nel 2004, che evidenzia un aumento proprio nel settore amministrativo, dove dovrebbe operare maggiormente l'azione