

alla modifica dell'art. 23 dello Statuto, deliberando che il primo esercizio sociale decorre dal 19 dicembre 2002 e si chiude al 31 dicembre 2003 ⁽³⁾.

1.5. Nell'esercizio della sua attività di controllo la Corte ha dovuto rilevare molteplici difficoltà per acquisire, prontamente, la documentazione riguardante la gestione dell'ANAS con correlata compromissione - anche se in misura inferiore a quanto verificatosi in precedenza - della sua missione: difficoltà rese ancora più rilevanti a causa della inadeguatezza, per il 2002, del controllo interno e per il 2002 e 2003 del controllo di valutazione e strategico, specie per quanto attiene all'esercizio dell'audit finanziario. Ulteriore difficoltà discende dalla ridotta capacità di controllo del Collegio sindacale, come sarà precisato in seguito.

1.6. L'attività di controllo della Corte dei Conti ha assunto come fondamentale obiettivo, nel quadro del controllo di gestione, il proteso ad accertare il grado di economicità, efficienza, ed efficacia dell'ANAS, la verifica dei seguenti profili:

- valutazione dei risultati in relazione alle molteplici «missioni» affidate all'ANAS, agli obiettivi ed alle strategie indicati nel programma annuale d'attività e nei complementari programmi triennali ed annuali dei lavori e del correlato «Accordo di Programma» convenuto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ⁽⁴⁾;
- ponderazione dei costi con riferimento alle diverse scelte possibili tecnicamente valide e legalmente ed amministrativamente consentite, come ad esempio nel settore delle con-

⁽³⁾ Cfr. Appendice n. 2.

⁽⁴⁾ Cfr. Appendice n. 3.

cessioni autostradali;

- analisi dei rendimenti degli interventi sotto la triplice angolazione dell'economicità, efficienza, efficacia, nel quadro normativo europeo e nazionale, inteso a garantire, da un lato, la massima trasparenza e, dall'altro, la «velocizzazione» della progettazione e dell'esecuzione delle opere programmate con sensibile incremento del volume dei «residui passivi», attestato al 18 dicembre 2002 a € 12.210 mln. corrispondenti a £. 23.643 mld., rispetto a £. 21.474,1 del 2000 ed a £. 19.875 mld, del 2001.

Tale «anomalia» è la risultante della ridotta «velocità» di spesa e dell'inappagante contabilizzazione di bilancio (cfr. par. 2).

- 1.7. Con riserva di ulteriori specificazioni, il «vertice», nel procedere alla «riclassificazione» dei residui passivi, ha reso disponibile, per ulteriori investimenti, il volume finanziario di € 4.475 mln. (£. 8.664 mld.), impegnati nel 2002, in conto residui e non in conto competenza, come prescritto dai principi contabili, che vietano qualsiasi diverso impegno dei residui passivi suscettibili soltanto di «pagamento», «perenzione» e di «cancellazione».
- 1.8. Il volume finanziario impegnato per gli investimenti e per la manutenzione si stabilisce, nel 2002, globalmente a € 4.257,6 mln. in conto competenza ripartite secondo il seguente prospetto (esclusi i «residui passivi»):

Somme impegnate 2000-2001-2002

(valori espressi: € in migliaia, lire in milioni)

Voci	Esercizi Finanziari					
	2002		2001		2000	
Spese per investimenti	€	lire	€	lire	€	lire
Nuove opere	3.954.356,12	7.656.701	2.434.812,83	4.714.455	3.718.445,24	7.199.914
Manutenzione	303.322,38	587.314	348.082,85	673.982	672.267,30	1.301.691
Totale	4.257.678,50	8.244.015	2.782.895,68	5.388.437	4.390.712,54	8.501.605

A fronte dei suddetti importi i pagamenti si stabiliscono come segue:

Somme pagate 2000-2001-2002 (compresi i residui passivi)

(valori espressi: € in migliaia, lire in milioni)

Voci	Esercizi Finanziari					
	2002		2001		2000	
Spese per investimenti	€	lire	€	lire	€	lire
Nuove opere	1.730.888,20	3.351.467	1.637.652,89	3.170.938	1.412.079,20	2.734.167
Manutenzione	502.872,88	973.698	628.670,97	1.217.277	600.773,31	1.163.259
Totale	2.233.761,08	4.325.165	2.266.323,86	4.388.215	2.012.852,51	3.897.426

1.9. Nel complesso i volumi finanziari gestiti nel 2002 e nei due esercizi precedenti, si quantificano come segue:

(valori espressi: € in migliaia, lire in milioni)

Voci	Esercizi Finanziari					
	2002		2001		2000	
Spese per investimenti	€	lire	€	lire	€	lire
Residui	10.091.689,29	19.540.235	10.836.976,32	20.983.312	8.513.163,07	16.483.782
Competenza	4.258.064,34	8.244.762	2.846.993,95	5.512.549	4.390.715,46	8.501.611
di cui:						
nuove opere	3.954.727,22	7.657.420	2.330.408,51	4.512.300	3.718.448,14	7.199.920
manutenzione	303.337,12	587.342	516.585,44	1.000.249	672.267,32	1.301.691

Dagli elementi surriferiti si desumono le seguenti «criticità» caratterizzanti, in negativo, la gestione dell'ANAS.

- ridotta velocità di spesa, ostativa alla realizzazione della politica anticiclica del Governo;
- inappagante contabilizzazione in sede di bilancio preventivo (ora budget) delle esigenze finanziarie della Società, con cristallizzazione di ingenti risorse a livello finanziario, di fondi pubblici, che potrebbero ricevere un più accorto impiego.

1.10. Per assolvere ai compiti della propria missione, in materia di viabilità stradale, l'ANAS è assoggettata al rispetto dell'intera normativa sui lavori pubblici disciplinata dalla Legge 11 febbraio 1994, n. 109, emanata in materia, e di tutte le altre disposizioni legislative ad essa collegate e correlate ⁽⁵⁾.

La realizzazione e la manutenzione delle opere prevede che esse abbiano riportato la preventiva approvazione del programma di appartenenza - triennale e annuale - da parte delle autorità di Governo ed aver individuato le risorse economiche cui fare fronte per il relativo finanziamento.

Segue l'attività di pianificazione degli interventi da eseguire, svolta attraverso la triplice fase delle redazioni progettuali (preliminare, definitiva ed esecutiva) cui faranno seguito le successive fasi di:

- pubblicazione del bando di gara per l'individuazione del privato contraente;
- aggiudicazione provvisoria e definitiva dell'opera pubblica;
- sottoscrizione del relativo contratto di appalto;
- esecuzione dei lavori a termini di capitolato;
- collaudazione dell'opera eseguita;
- approvazione del collaudo.

Va segnalato che il progetto preliminare è preceduto da una qualificata e concorrente azione di molteplici professionalità, in virtù della quale sono definiti tutti gli elementi essenziali per le successive fasi progettuali. In buona sostanza, tale fase pre-progettuale assume il ruolo di momento principale ed essenziale per le successive azioni, costituendo così la fase più delicata e difficile dell'intera progettazione. I relativi atti e comportamenti dovrebbero incombere sulla struttura interna, in luogo di essere

⁽⁵⁾ Cfr. le leggi 11 febbraio 1994, n. 109, 2 giugno 1995, n. 216, 18 novembre 1998, n. 415 e 1 agosto 2002, n. 166 e 20 agosto 2002, n. 190.

esternalizzati con incremento sensibile delle relative spese.

E' estremamente importante che tutte le procedure surriferite siano eseguite con particolare attenzione, essendo ognuna di esse vincolata al rispetto di obblighi per evitare conflittualità e ripercussioni nelle fasi successive con l'insorgenza di onerosi contenziosi con l'impresa appaltatrice.

2. CONSIDERAZIONI GENERALI

a) Rilevanza economica dei lavori stradali

2.1. La «velocità» di esecuzione dei singoli lavori stradali ed autostradali dell'ANAS è mediamente di circa m. 4/g. e di circa km. 1,2/anno ⁽¹⁾, a decorrere dall'ultimo verbale di consegna. Per i lavori dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, la velocità di esecuzione è prevista in 20 m./g. dalla consegna definitiva. E' stato altresì accertato che gli interventi di somma urgenza sono avviati e completati dopo un notevole lasso di tempo con una velocità media prevista pari a m./gg. 0,47, reale 0,13 ⁽²⁾.

(¹): Ai fini del calcolo dei tempi di esecuzione delle opere sono state esaminate le iniziative sottoposte al C.d.A., di cui si ricordano a titolo di esempio i seguenti casi:

Consiglio del 17 aprile 2003	Lunghezza in metri	Tempo giorni	Metri/giorno
S.S. n. 106 variante Nova Siri	5.220	720	7,0
S.S. n. 106 adeguamento a norme CNR/80	7.965	1.000	7,9
Diretrice Civitavecchia-Orte-Terni-Rieti - Tratto Umbro	6.990	1.440	4,8
Variante alla E 45 - Nodo di Perugia	15.704	4.068	3,8
S.S. n. 27 - variante abitati Etroubles e St. Oyen	3.500	1.260	2,7
Tangenziale est di Forlì	2.323	1.000	2,3

Tempo medio di realizzazione 4,7 metri/giorno.

Consiglio del 5 giugno 2003	Lunghezza in metri	Tempo giorni	Metri/giorno
S.S. n. 131 - amm.to e adeg.to - 3 Perizia di variante	4.500	946	4,8
S.S. n. 52 - variante in Passo della Morte - 2 perizia di variante	2.800	720	3,9
S.S. n. 318 - costruzione variante in località Lidarno - 3 perizia di variante	3.800	1.490	2,6

Tempo medio di realizzazione 3,8 metri/giorno.

Consiglio del 9 luglio 2003	Lunghezza in metri	Tempo giorni	Metri/giorno
S.S. n. 9 Tangenziale Forlì - Asse di arroccamento	7.212	1.095	6,6
S.S. n. 28 variante: abitato Pieve di Teco	2.100	900	2,3
S.S. n. 28 variante: abitato di Chiusavecchia	1.800	900	2,0

Tempo medio di realizzazione 3,6 metri/giorno.

Con riferimento ai tempi di esecuzione delle opere autostradali la «velocità» di esecuzione risulta superiore, in via di previsione, ma presumibilmente «a consuntivo» si ricollocano nelle surriferite medie. A titolo esemplificativo si citano le seguenti iniziative:

Costruzioni autostradali	Lunghezza in metri	Tempo giorni	Metri/giorno
Costruzione dei lotti n. 5 e n. 6 autostrada Asti-Cuneo	15.046	2.040	7,4
1° maxi-lotto amm.to Salerno-R. Calabria dal Km 53+800 al Km 82+300 ^o	28.500	1.825	15,7
2° maxi-lotto amm.to Salerno-R. Calabria dal Km 393+500 al Km 423+300	29.800	1.910	15,7
Racc. autostrada Fontevico (Parma) - Nogarole Rocca (Verona) A15-A22	81.464	2.920	27,9

Tempo medio di realizzazione 16,61 metri/giorno. A «consuntivo» il tempo di esecuzione sarà superiore.

(²): Ad esempio per l'intervento sulla S.S. 394 del Verbano orientale per la realizzazione di una galleria artificiale di m. 112,65, a causa di frana avvenuta il 22 febbraio 2002: progetto esecutivo redatto dopo 10 mesi in data 3 ottobre 2002 € 6.025.925; aggiudicazione dell'opera 28 novembre 2002: consegna lavori 9 gennaio 2003; tempo esecuzione giorni 240; a settembre 2003 contabilizzati lavori € 771.658, pari al 12% del totale lavori.

Sul piano economico-finanziario, come illustrato in seguito (par. 3), il «pagato» annuale degli investimenti si stabilisce a circa € 2.200 mln. a fronte di circa € 15.000 mln., confermando il trend degli anni precedenti.

Al riguardo, va rilevato che nel 2003, l'attività nel settore dei lavori ha subito una favorevole evoluzione, come comprovano i seguenti dati:

- bandi per l'aggiudicazione dei lavori: +123% (da € 966 mln. del 2002 a € 2.159 del 2003);
- gare aggiudicate: +20% con importi da € 1.595 mln. del 2002 a € 1.915 del 2003;
- lavori consegnati: +59%: con importi da € 519 mln. del 2002 a € 825 del 2003.

2.2. La scarsa «velocità» di esecuzione e, di riflesso, di pagamento, compromette il ruolo dell'ANAS di «architrave» della politica ciclica del Governo nel settore delle grandi reti viarie; politica che sarebbe diretta a soddisfare, nel breve periodo, l'occupazione e l'accrescimento delle entrate fiscali, previdenziali, assistenziali e, nel medio periodo, la ripresa del sistema economico e l'accresciuta competitività anche internazionale.

2.3. L'investimento per l'esecuzione di opere infrastrutturali, interessanti l'ammodernamento e l'accrescimento della rete stradale ed autostradale, deve realizzarsi in tempi brevi per conseguire i seguenti vantaggi:

- incremento della forza lavoro;
- accrescimento degli acquisti dei beni strumentali;
- felice e pronta disponibilità degli assi viari interessati.

Tali risultati producono:

- l'aumento delle entrate fiscali, previdenziali ed assistenziali,

collegato con l'assunzione di nuove risorse umane;

- la diminuzione del livello di disoccupazione con risparmio dei relativi costi;
- l'accrescimento della produzione dei beni strumentali, necessari per l'attività di costruzione;
- l'incremento degli acquisti delle materie prime e degli altri beni occorrenti per il corretto impiego delle nuove opere ovvero di quelle necessarie per la perfetta realizzazione, delle opere relative alla sicurezza.

Né è consentito imputare il ritardo esclusivamente agli eventi trasformativi dell'ANAS ovvero agli adempimenti amministrativi, che pur sussistono (e si dovrebbe provvedere a snellire), in quanto la «velocità» di esecuzione - a parità di condizione - risulta inferiore a quella riscontrabile negli altri Stati europei.

- 2.4. Gli accertamenti svolti hanno evidenziato - a parte il ricorso a microlotti anche di 500 metri ⁽³⁾ - che la quantificazione temporale (cronoprogramma dei lavori) è calcolata secondo le indicazioni contenute nella circolare del Ministro dei LL.PP., n. 25, datata 1 febbraio 1982, la quale s'inquadra nel contesto temporale vecchio di 20 anni e non può ancora porsi a parametro per l'ANAS, chiamata ad operare con la massima celerità e con modalità imprenditoriali.

b) Finanziamento delle infrastrutture stradali

- 2.5. Per la realizzazione delle nuove opere il finanziamento disposto dal Governo afferisce sovente all'intero importo preventivato per la conclusiva realizzazione dell'opera, la quale - come largamente dimostra l'esperienza degli ultimi 50 anni - richiede comples-

⁽³⁾ Il tempo di esecuzione è di m./giorno 3,7.

se operazioni amministrativo-contabili realizzabili in un tempo compreso tra i 6 e i 15 anni, a seconda della tipologia dell'opera. Va evitato che l'intero stanziamento avvenga in un solo esercizio finanziario senza alcun collegamento con il piano cronologico dell'opera interessata.

- 2.6. Il suddetto criterio di finanziamento determina il «blocco» di ingenti risorse finanziarie, valutate anche ai fini dei parametri di Maastrich, posponendo di molti anni l'avvio dei lavori interessanti altre opere ritenute essenziali e rimaste accantonate per la mancanza di fondi.
- 2.7. La «criticità» della soluzione contabile adottata e che non appare armonizzata con i criteri di finanziamento normalmente praticati per gli interventi in conto capitale, determina la creazione di un ponderoso volume di residui passivi, che risultano eccedenti rispetto alle finalità dei correlati impegni con la conseguenza di «cristallizzare» ingenti masse finanziarie.
- 2.8. La «rimodulazione» dei residui passivi – avviata e praticata su sollecitazione della Corte – ha consentito di «svincolare» dai residui passivi, esistenti al 31 dicembre 2001, l'importo di € 1.283 mln. (£. 2.483,5 mld.), cui va aggiunto l'ulteriore importo accertato a chiusura del bilancio 2002 di € 4.475 mln. (£. 8.665 mld.) per un totale € 5.758 mln. (£. 11.148,5 mld.) reinvestiti in nuove opere (cfr. par. 2.33 e 3.61).
- 2.9. In applicazione delle regole di finanziamento e nell'intento di evitare in futuro le surriferite «criticità» nel bilancio dello Stato dev'essere stanziata la «provvista» necessaria per l'esercizio di riferimento con la quantificazione delle risorse finanziarie

occorrenti e con l'impegno di prevedere il necessario stanziamento per gli esercizi futuri fino alla conclusione dell'opera interessata.

Il ricorso a questo più corretto criterio di finanziamento e correlata contabilizzazione produce i seguenti vantaggi:

- elaborazione immediata del cronoprogramma, interessante le fase amministrativa, progettuale e costruttiva, da osservare per la realizzazione dell'opera, ponendo così in evidenza gli obiettivi annuali e pluriennali stabiliti dal Governo, cui l'ANAS deve conformarsi;
- pronta identificazione dei ritardi e delle relative cause con la conseguenza di stabilirne la responsabilità e l'adozione di interventi correttivi;
- accresciuta disponibilità finanziaria per la realizzazione di opere nel breve e medio periodo;
- possibilità di rimodulare i fondi stanziati per tener conto dei ribassi conseguiti in sede concorsuale nonché delle somme a disposizione eccedenti;
- accelerazione dell'effetto «volano» della politica degli investimenti nel settore delle infrastrutture da parte del Governo con tutti i vantaggi illustrati nel precedente paragrafo, mediante un'impegnativa azione di «velocizzazione» della spesa.

c) Trasformazione in S.p.A. dell'ANAS

2.10. La trasformazione in S.p.A. mira, tra l'altro, ad espungere l'ANAS dalla contabilità pubblica ⁽⁴⁾ oltre alla sua futura privatizzazione.

⁽⁴⁾ Le regole contabili europee stabiliscono che un ente di proprietà pubblica non rientra nel settore delle amministrazioni pubbliche - cioè dell'aggregato valevole per la determinazione dei parametri di Maastrich - se almeno il 50% delle sue entrate deriva da ricavi della vendita di beni e servizi sul mercato.

Al riguardo, la Corte rileva che nel consuntivo 2002 le risorse proprie dell'ANAS ammontano a € 32 mln., cioè ad una quota assolutamente irrilevante in confronto alle contribuzioni pubbliche da erogare dal Tesoro, pari a circa € 15 mld. (£. 30.000 mld. circa) nel 2002 e negli anni successivi: importo quest'ultimo già impegnato.

2.11. L'eventuale corresponsione da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze di ulteriori compensi quale corrispettivo del servizio svolto dall'ANAS potrebbe non essere considerato, in sede europea, quale elemento per determinare la «fuoriuscita» dell'ANAS dal settore pubblico rilevante per la definizione dei parametri di Maastrich.

2.12. Nel «piano industriale» (2003-2005), gli obiettivi fissati dal Consiglio di Amministrazione per l'incremento delle risorse proprie dovrebbero condurre, entro il 2005, al raggiungimento dell'obiettivo del 50% delle spese di funzionamento, secondo la seguente articolazione ⁽⁵⁾:

(importi in milioni di euro)

Fonte reddito	Importi / anno			
	2002	2003	2004	2005
Pubblicità	8,00	9,00	12,00	16,00
Autorizzazioni e concessioni	18,10	47,60	53,10	58,60
Trasporti eccezionali	2,20	9,00	9,00	9,00
Royalties su autostrade	4,80	42,90	43,90	44,40
Centro di Cesano	0,50	2,20	3,30	4,30
Totali	33,60	110,70	121,30	132,30

2.13. Tali obiettivi, anche se conseguiti, non potrebbero risultare idonei ad escludere l'ANAS S.p.A. dal settore della finanza pubblica, qualora la stessa non raggiunga il 50% di autofinanziamento ⁽⁶⁾ e continui a rivestire il duplice ruolo di

⁽⁵⁾ Cfr. Appendice n. 4.

⁽⁶⁾ Negli stessi termini è la pronuncia di Eurostat del 28 luglio 2003.

regolazione e di controllo delle concessionarie autostradali e di operatore nazionale per la realizzazione delle grandi infrastrutture: ruoli che vanno affidati a diversi organismi, scelti dal Governo.

Da tale angolazione, si segnala la necessità di «ricollocare» nell'ambito ministeriale, le funzioni di regolazione e di controllo in ordine alle concessioni autostradali.

d) Capacità di autofinanziamento

2.14. L'obiettivo di autofinanziamento della misura del 50% delle spese correnti - nell'intento di escludere l'ANAS dal settore della finanza pubblica - potrebbe essere facilmente conseguito mediante l'assunzione diretta da parte dell'ANAS della costruzione e della gestione di autostrade, in luogo di assentire le concessioni autostradali a favore di organismi privati.

Per tal via, si verrebbe a conseguire non solo il ripiano del 50% delle spese correnti con propri fondi, ma anche il reperimento di nuove risorse finanziarie da destinare all'incremento e miglioramento della rete viaria.

2.15. Tale impostazione emerge nel Piano Industriale adottato dal C.d.A., nella seduta del 5 giugno 2003.

2.16. L'ingente volume dei residui passivi «cancellati» negli esercizi 2001 e 2002 per un totale complessivo di € 6.758 mln. (pari a £. 13.085 mld.) avrebbe ben potuto finanziare l'avvio di iniziative autostradali da completare nei prossimi anni con il parziale contributo statale.

e) Missione dell'ANAS

2.17. Con la trasformazione in S.p.A. dell'ANAS, le sue attribuzioni, conferite a titolo di concessione, assentita in data 19 dicembre 2002, ai sensi dell'art. 7 del citato D.L. n. 138/02 e legge di conversione n. 178/02, sono quelle individuate nel D.L.gs. 143/94 all'art. 2 comma 1, lettere da a) a g) e l), val dire:

- gestione della rete stradale ed autostradale dello Stato e relativa manutenzione ordinaria e straordinaria;
- realizzazione del progressivo miglioramento ed adeguamento della rete stradale e autostradale di interesse nazionale e della relativa segnaletica;
- costruzione di nuove autostrade e strade di interesse nazionale, anche a pedaggio con eventuale utilizzo del sistema della finanza di progetto, sia direttamente che mediante concessione a terzi;
- vigilanza sull'esecuzione dei lavori di costruzione delle opere in concessione;
- controllo sulla gestione delle autostrade in concessione;
- acquisto, costruzione, conservazione, miglioramento ed incremento dei beni mobili ed immobili destinati al servizio della rete stradale ed autostradale di interesse nazionale;
- attuazione delle leggi e dei regolamenti concernenti la tutela del patrimonio della rete stradale ed autostradale di interesse nazionale, nonché della tutela del traffico e della segnaletica; adozione dei provvedimenti ritenuti necessari ai fini della sicurezza del traffico sulla rete stradale ed autostradale medesima; esercizio sulla rete stradale ed autostradale di interesse nazionale, dei diritti e dei poteri attribuiti dalla legislazione vigente;
- effettuazione e partecipazione a studi, ricerche e sperimentazioni in materia di viabilità, traffico e circolazione;

- svolgimento, mediante proprio personale, dei compiti di cui all'art. 12, comma 3, del D.L.gs. 30 aprile 1992, n. 285 e dell'art. 23 del D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni ed integrazioni.

2.18. Tali competenze hanno trovato la loro conferma nella Convenzione di concessione, stipulata in data 19 dicembre 2002, dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti con l'ANAS.

La trasformazione in S.p.A., essendo rimasti sostanzialmente invariati i compiti dell'ANAS, non ha prodotto alcuna rilevante modifica rispetto alla precedente configurazione di Ente pubblico economico.

Naturalmente le suddette competenze dovrebbero essere «riqualificate» con riferimento alla introduzione nel vigente ordinamento, costituzionale ed ordinario, del «federalismo stradale» (cfr. paragrafo 4).

Le modifiche più sostanziali dovrebbero riguardare - come illustrato in seguito - i bilanci, nonché l'introduzione più premiante di principi e criteri aziendalistici, sia in termini di autonomia finanziaria, da realizzare con un adeguato e pronto passo di autofinanziamento, sia con riguardo alla migliore speditezza, efficienza, efficacia, trasparenza della propria azione, in modo da realizzare sostanziali miglioramenti, rispetto al passato e soddisfare, in modo pronto e felice, alle esigenze infrastrutturali del Paese, incrementandone la competitività e, di riflesso, il prodotto interno lordo (P.I.L.), con sensibili ripercussioni sugli indici parametrali precisati nel «patto di stabilità» dell'Unione Europea, e, a cascata, di quelli nazionali.

f) Miglioramento della gestione

2.19. Le principali «positività» rilevate, nel periodo di riferimento, si possono così riepilogare:

- considerevole «slancio» nel settore delle infrastrutture viabili interessanti un volume finanziario di circa € 19 mln. (£. 24.000 mld.);
- «rivitalizzazione» di iniziative infrastrutturali «bloccate» da oltre un decennio;
- avvio della riorganizzazione della struttura «servente»;
- elaborazione di procedure, miranti a garantire l'efficienza e l'efficacia;
- attivazione operativa nel 2003, dopo la necessaria fase organizzativa, del controllo interno;
- riclassificazione dei «residui passivi», utilizzando le nuove ingenti risorse finanziarie (€ 4.475 mln.) per finanziare opere che sarebbero rimaste «sulla carta»;
- iniziale instaurazione dei controlli tecnici sulle concessionarie;
- miglioramento del servizio per le calamità naturali;
- incremento della sicurezza stradale, per l'eliminazione dei «punti neri»;
- adozione del codice etico;
- istituzione di un sistema di collegamento con le altre Autorità per la prevenzione e repressione degli illeciti;
- attuazione di misure operative previste dalla legge 231/01;
- attuazione e predisposizione di idonee iniziative protese a prevenire attività illecite all'interno dell'azienda.