

Il capitolo del contenzioso costituisce una parte importante di costante lievitazione della spesa, tenuto conto sia delle liti che sono insorte tra TAV e Consorzio, sia del contenzioso che invece riguarda il Consorzio, o meglio le singole conferitarie, e gli appaltatori relativamente agli appalti frutto dei vari affidamenti posti in essere.

Quanto alle controversie tra TAV e Consorzio, esse sono insorte praticamente sin dall'inizio della fase esecutiva.

Dall'indagine è emerso che tutti gli atti negoziali (Addendum del 27 gennaio 1998, Accordo del 16 giugno 2001 ecc.) di volta in volta stipulati dalle parti a composizione dei contenziosi, hanno costituito di fatto la sede per introdurre variazioni sostanziali di rilevante importo, secondo una prassi che si è costantemente riprodotta e strutturata nel corso dei lavori.

Si è verificato, inoltre, che, subito dopo la sigla dell'accordo, sono state avanzate pressoché sistematicamente nuove e ingenti riserve di diversa natura, tutte munite della domanda accessoria relativa a rivalutazione monetaria ed interessi, cui ha fatto seguito l'avvio di un nuovo *iter* transattivo, una volta raggiunto un importo complessivo delle riserve tale, per la sua rilevanza, da giustificare un nuovo accordo.

In pratica, le transazioni hanno costituito l'occasione per introdurre nuove e rilevanti perizie di variante e suppletive e rideterminare nuovi termini di ultimazione, oltre a prevedere una somma *forfetaria* a tacitazione delle riserve.

E' evidente come la prassi rinnovata più volte ha di fatto determinato il disconoscimento del principio racchiuso nel "*forfait* chiavi in mano".

Per quanto riguarda l'altra rilevante fetta di contenzioso tra Consorzio o singole conferitarie e imprese appaltatrici, risultano sinora complessivamente: n. 23 accordi bonari definiti; n. 2 cause civili pendenti; n. 1 causa civile definita; n. 2 arbitrati pendenti; n. 1 arbitrato definito; nessuna risoluzione amministrativa di riserve; n. 2 rescissioni in danno.

Alla luce di quanto sopra esposto e tenuto conto che al momento è praticamente impossibile prevedere la data di ultimazione sostanziale della

tratta in esame e il suo costo finale, l'Autorità ritiene necessario svolgere ulteriori approfondimenti ispettivi e di vigilanza in genere in ordine a specifici aspetti dell'appalto in questione, nonché di quelli relativi alle altre tratte di cui si forniscono sintetiche notizie nei sottoriportati prospetti.

### 1. Linee in fase di costruzione

Tratta	Sub-tratta	Sviluppo Km	General Contractor	Convenzione TAV-GC	Atto integrativo	Importo previsto Atto Integrativo mln €	Ultimazione prevista Atto integrativo	Inizio lavori	Percentuale realizzazione	Ultimazione prevista	Importo attuale mln €	
RM-NA		204	IRI (IRICAV/LNO)	ott. 1991	feb. 1994	2.844	apr. 1999	1994	90%	2004/2008	3.380	(1)
BO-FI		78	FIAT (CAVET)	ott. 1991	mag. 1996	2.044	nov. 2002	1996	68%	lug. 2008	3.270	
M-BO		182	EN (CEPAV/LNO)	ott. 1991	ago. 2000	4.800	giu. 2006	2000	30%	dic. 2008	4.663	
TO-M	Torino-Novara	86	FIAT (Cav/ToM)	ott. 1991	feb. 2002	4.147	ott. 2005	2002	33%	feb. 2006	4.262	
VE-VE	Padova-Venezia	25	RFI									(2)

### 2. Linee in fase di adeguamento

Tratta	Sviluppo Km	Situazione attuale	
RM-FI	253	Gi interventi di adeguamento studiati da Italferr (responsabile anche della realizzazione) sono stati approvati da FS. Attualmente, è in corso il potenziamento e l'ammmodernamento degli impianti tecnologici della tratta Chiusi-Settebagni.	(3)

### 3. Linee in fase di progettazione/approvazione

Tratta	Sub-tratta	Sviluppo Km	General Contractor	Convenzione TAV-GC	Costo stimato mln €	Ultimazione prevista	
M-GE		70	COOIV	mar. 1992	4.200	mar. 2013	(4)
M-VR		112	EN (CEPAV/DUE)	ott. 1991	4.720	dic. 2010	(4)
VR-VE	Verona-Padova	76	IRI (IRICAV/DUE)	ott. 1991	2.630	giu. 2012	(4)

(1) La Variante Girogiano (collegamento sulla rete esistente) è in via di completamento. L'ultimazione definitiva fino alla stazione di Afragola è prevista per il 2008.

(2) Il Progetto è stato approvato nell'ambito di una Conferenza di Servizi conclusasi il 21.12.1998. Con atto perfezionato tra RFI e TAV nel nov. 2001 la committenza è passata a RFI. Attualmente la tratta è in corso di esecuzione a cura di RFI.

(3) La Drettissima Roma-Firenze è stata la prima linea ad alta velocità europea ed è in funzione dal 1978. Con la realizzazione delle nuove linee veloci tra Milano e Napoli e tra Torino e Venezia, è sorta la necessità di un riesame delle sue caratteristiche tecnologiche.

(4) L'opera gode delle procedure acceleratorie della cd. "Legge Obiettivo". Nel marzo 2003 sono stati trasmessi il Progetto Preliminare ed il Relativo S.I.A. ai Ministeri competenti, alle Regioni e agli Enti interessati.

Anas

A seguito degli accertamenti effettuati presso alcuni Compartimenti regionali per la viabilità della società ANAS, sono state rilevate alcune discrasie che caratterizzano l'azione tecnico-amministrativa connessa all'esecuzione dei lavori.

In particolare l'attività ispettiva ha evidenziato problematiche quali:

- ritardi nella stipula dei contratti motivati dalla stazione appaltante per mancata trasmissione, nei termini assegnati, della documentazione da fornirsi da parte dell'impresa (Piani Operativi Sicurezza);
- carente attività dei collaudatori in corso d'opera, anche relativa a lavori in corso con stato di avanzamento significativo;
- contabilità finali non redatte nei termini stabiliti dalla legge o di quelli stabiliti dal Capitolato Speciale di Appalto, giustificate da carenze di organico e conseguenti carichi di lavoro eccessivo;
- deficitari stati di avanzamento dei lavori rispetto ai relativi cronoprogrammi, giustificati essenzialmente dalla necessità di sospensione dei lavori nella stagione invernale;
- consegne dei lavori formalizzate in periodi non ottimali per la esecuzione dei lavori stessi, con conseguente ridotto andamento dei lavori per le avverse condizioni atmosferiche; ciò denota, come peraltro già segnalato nel passato da questa Autorità, una non attenta programmazione degli interventi, con particolare riferimento ai lavori di manutenzione la cui durata di esecuzione non risulta essere temporalmente elevata;
- calcolo degli oneri di sicurezza, con particolare riferimento ai lavori di manutenzione, senza fare riferimento al piano di sicurezza, ma sulla base di una valutazione a percentuale, rispettando in modo solo formale le prescrizioni dell'art. 31, comma 2, della legge n. 109/94 e s.m.i., ed in alcuni casi, ove si è poi manifestata la necessità di subappalto, riconducendo le responsabilità in materia di sicurezza del cantiere solo in capo all'impresa;
- ricorso a licitazione privata con termini abbreviati, con richiamo generico, all'urgenza dei lavori, smentita poi dai lunghi tempi per l'effettivo avvio delle opere;
- elusione della pubblicazione degli appalti compresi tra € 500.000 e € 1.000.000 sul B.U.R., motivata dai ritardi nella pubblicazione da parte dell'organismo regionale;

- progettazione per lavori di manutenzione redatta integralmente da tecnici dipendenti; con documenti di progetto limitati generalmente ad una planimetria con la localizzazione degli interventi manutentivi, principalmente, di rifacimento del manto stradale, con un computo metrico estimativo e un capitolato "tipo", ma senza un elaborato che illustri la situazione pre-intervento e con piano di sicurezza e coordinamento composto da elaborati generici che non tengono conto delle situazioni locali che caratterizzano lo specifico intervento;
- ricorso frequente, per la progettazione di opere di maggiore complessità, ai tecnici della società con l'assistenza di professionisti esterni.

Sono state segnalate alle competenti Procure regionali della Corte dei conti alcune questioni, per il rilevato aggravamento dei costi sostenuti per la realizzazione delle opere, in particolare per quanto riguarda i lavori sulla S.S.16 - Variante di Francavilla al Mare e quelli sulla S.S.7 bis Grottaglie - Brindisi.

Di quanto rilevato è stata interessata la Presidenza della Società ANAS, che ha comunicato i provvedimenti adottati dagli stessi Compartimenti e dalla Direzione Generale, al fine di superare le criticità rilevate dall'Autorità e che ha, altresì, assicurato l'adozione di provvedimenti per ottimizzare l'azione amministrativa.

**Ammodernamento della Salerno - Reggio Calabria**

Nell'ambito dell'attività ispettiva avviata a partire dal 2001 per quanto riguarda l'ammodernamento della Salerno-Reggio Calabria, l'Autorità ha rilevato carenze ed irregolarità nelle procedure attuate e l'assenza di adeguati controlli sulla qualità, esecuzione e sicurezza dei lavori.

Le contestazioni avanzate, inizialmente all'ANAS, possono essere così sintetizzate:

- *carezza di programmazione;*
- *deficienza contrattuale;*
- *assenza di controlli in corso d'opera;*
- *carenze e ritardo nelle progettazioni.*

Veniva, altresì, rilevato nell'ambito della valutazione generale:

- *elevata frammentarietà degli interventi;*
- *non compiuta adozione dello strumento della conferenza di servizi;*

- *inadeguata programmazione e pianificazione dei lavori;*
- *difformità delle scelte progettuali tra intervento ed intervento;*
- *non omogeneità dei riferimenti normativi;*
- *indeterminatezza dei costi di gestione e manutenzione;*
- *mancata concreta risoluzione delle interferenze;*
- *interventi di fatto “nelle mani dell’impresa”, con avanzamento dei lavori sulla base di successivi parziali progetti esecutivi, elaborati dall’impresa stessa, per singola opera (viadotto, svincolo, tombino, galleria, ecc.).*

Le predette carenze hanno di fatto ridotto l’avanzamento complessivo dei lavori ad entità talora irrilevanti.

Peraltro, l’ANAS ha fornito riscontro alle contestazioni ed ai rilievi dell’Autorità, evidenziando i provvedimenti conseguentemente adottati.

In particolare, l’Ente ha modificato completamente l’impostazione dell’intervento, inizialmente suddiviso in 72 lotti, rimodulando i 41 lotti, per i quali i lavori non erano ancora avviati, in sei macrolotti (di importo variabile da € 674 a € 1.193 milioni), da affidarsi mediante ricorso a contraente generale, e sei lotti di completamento, da affidarsi con procedura di appalto integrato o sulla base di un progetto esecutivo.

Nel 2004 sono state espletate le procedure di gara per l’affidamento dei macrolotti 5 (dal km 393+500 al km 423+300) e 6 (dal km 423+300 al km 442+920).

Per i 31 lotti già affidati nel corso della precedente gestione, l’Ente ha invece provveduto ad individuarne le criticità, attivando specifici provvedimenti.

L’ANAS ha, inoltre, provveduto ad istituire un ufficio di progettazione interna, all’assunzione di nuovo personale per la gestione ed il controllo degli interventi, ha diramato disposizioni precisando compiti ed attività dei soggetti competenti nelle varie fasi dei lavori, ha nominato ed attivato le commissioni di collaudo per ciascun intervento.

Ha avviato, infine, le necessarie procedure per risolvere i rilevanti contenziosi instauratasi sui lotti avviati.

In definitiva, a seguito dei rilievi avanzati dall'Autorità, si è rilevata negli anni 2003 e 2004 una importante attività della stazione appaltante che ha interessato le fasi organizzative, gestionali e di controllo dei lavori, attività che sostanzialmente ha risposto ai criteri indicati dall'Autorità nelle proprie segnalazioni e che trova, altresì, supporto nelle recenti modifiche normative.

L'Autorità ha proseguito il monitoraggio nell'anno 2004, rivolto con particolare attenzione a valutare gli effetti dei provvedimenti adottati dall'ANAS e l'esito dei contenziosi instauratisi tra detta stazione appaltante e le imprese esecutrici dei lavori.

Per quanto concerne il primo aspetto, pur rilevandosi significativi risultati relativamente al superamento delle criticità di alcuni interventi, si è constatato per altri il persistere di situazioni ancora non risolte e conseguenti ulteriori slittamenti delle date di ultimazione, quali recentemente riprogrammate.

Per quanto riguarda, invece, lo stato del contenzioso, l'ANAS ha fornito documentazione, suddivisa in relazione alle diverse fattispecie, segnalando:

- 20 arbitrati in corso;
- 6 procedimenti di contenzioso ordinario;
- 14 procedure di accordo bonario *ex art. 31 bis* della legge n. 109/94.

Si è rilevato come le istanze delle imprese siano incardinate principalmente sulla presunta carenza della progettazione e su impedimenti derivanti da interferenze con pubblici servizi, espropri, carenza di autorizzazioni, quindi su problematiche già evidenziate nelle contestazioni dell'Autorità.

Per alcuni procedimenti di composizione bonaria la stazione appaltante è già pervenuta ad una definizione, riconoscendo somme cospicue alle imprese.

Stante la possibile rilevanza sotto il profilo del danno erariale, l'Autorità ha segnalato la questione alla competente Procura regionale della Corte dei conti.

Nel corso del 2004 è pervenuto all'Autorità un esposto con il quale si richiedeva un intervento di verifica delle procedure relative alla realizzazione dell'autostrada Asti-Cuneo.

**Costruzione  
della  
autostrada  
Asti-Cuneo**

In particolare, si chiedeva di conoscere se a seguito di una transazione intercorsa tra ANAS e SATAP (società concessionaria del gruppo Gavio), relativa all'autostrada Asti-Cuneo, la stessa SATAP, che aveva ricevuto una proroga della concessione Torino-Piacenza a fronte dell'abbandono consensuale della tratta Asti-Cuneo, in caso di partecipazione alla gara dovesse essere esclusa dalla gara medesima per la realizzazione e concessione della tratta autostradale abbandonata e se, in caso di partecipazione alla gara con esito favorevole, l'ANAS dovesse pretendere la restituzione dei benefici derivanti alla SATAP dall'accordo transattivo.

Inoltre, si chiedeva di sapere se l'eventuale divieto di partecipazione si estendesse anche alle collegate o controllate SATAP e a tutte le altre imprese del Gruppo Gavio.

L'ANAS è stata invitata a spiegare per quali motivazioni, con i relativi riferimenti normativi, ha inteso pianificare la realizzazione della tratta in esame mediante la costituzione della S.p.A. con soci privati, nonché i criteri di selezione degli stessi soci e lo stato del procedimento.

In ordine al procedimento di gara in corso, l'ANAS ha comunicato che l'Avvocatura dello Stato ha espresso parere favorevole alla partecipazione di SATAP e/o di società controllate.

La modalità di affidamento dei lavori, suddivisi in più lotti, risulta conforme alla normativa vigente in quanto affidamento di concessione di costruzione e gestione di lavori.

Inoltre, il meccanismo di evidenza pubblica per l'affidamento dei lotti della tratta Asti-Cuneo, per i lotti diversi dal n. 1, garantisce la trasparenza e la legalità anche sotto il profilo riguardante la possibilità di costituire una società di progetto partecipata dall'ANAS (si veda il comma 1 *ter* dell'art. 37 *quinquies* della legge n. 109/94).

Si è posta, poi, in rilievo la problematica riferibile agli effetti dalla transazione per SATAP e ANAS, nonchè per le altre imprese controllate e collegate o appartenenti allo stesso gruppo GAVIO.

Detta transazione è passata a suo tempo positivamente al vaglio dell'Avvocatura dello Stato e della Corte dei conti.

Per valutare quali soggetti l'ANAS debba ammettere o escludere dalla gara è sembrato opportuno in via preliminare delimitare in quali procedure tale problema si porrebbe.

La questione investe i lotti successivi al primo, per i quali sembrano delinearsi in linea generale due possibili prospettazioni.

La prima è quella che vede la piena facoltà della SATAP di partecipare alla gara (facoltà che si estenderebbe naturalmente alle società controllate) dato che, dopo la transazione, la società si troverebbe nelle condizioni iniziali di tutti gli altri concorrenti.

Infatti, la transazione non ha espresso divieti a carico di SATAP ed inoltre, per definizione, oltre che per esplicita annotazione nella transazione stessa, tale atto non equivale ad ammissione di responsabilità tra le parti.

Inoltre, i motivi che avrebbero portato l'ANAS a transigere per l'abbandono della tratta non possono attribuirsi a mera "sfiducia", poiché alla Società è stata assentita una "equivalente" attività di gestione di altra tratta non meno importante ed impegnativa sui piani, rispettivamente, tecnico ed economico.

Peraltro, il "ruolo" del nuovo aggiudicatario (in ipotesi SATAP), dopo la transazione, è diverso da quello precedente, giacchè con la gara si intende selezionare un socio per costituire una "società di progetto" partecipata da ANAS.

Ed ancora, l'art. 75 del D.P.R. n. 554/99 tra le cause di esclusione dalle gare non ricomprende casi derivanti dalla "risoluzione consensuale" del rapporto contrattuale.

Analogamente, l'articolo 10 della legge n. 109/94 e l'art. 27 del D.P.R. n. 34/00.



Ragionevolmente, la transazione non ha voluto altro che “azzerare” una perdurante situazione di stallo procedurale che aveva prodotto annosi e fisiologici contenziosi, difficili da risolvere sul piano della contrapposizione giudiziale.

Una ulteriore considerazione merita l’esame della possibilità di partecipazione alla gara da parte delle società controllate di SATAP.

Al riguardo, si osserva in primo luogo che la condizione astratta di “controllo” di una società non è di per sé un indice significativo di dipendenza economica, ovvero non può presumersi che la vita economica della società controllata sia unicamente dipendente da tale condizione. Pertanto, non pare vi sia ragionevole spazio per interdire la partecipazione alle menzionate società.

Nel corso dell’anno 2004, l’Autorità ha proseguito l’attività di monitoraggio su tre opere pubbliche particolarmente rappresentative nel Settore dei Beni Culturali, aventi tipologie di intervento e problematiche ricorrenti.

**I grandi teatri**

Tali lavori si riferiscono alla ricostruzione del Teatro La Fenice di Venezia, al restauro e ristrutturazione del Teatro alla Scala di Milano ed al restauro del Teatro Petruzzelli di Bari.

L’Autorità ha ritenuto di dover seguire gli sviluppi dei tre appalti citati per una futura valutazione, nell’ambito della tutela dei beni culturali, degli aspetti peculiari emersi dalle verifiche, anche in relazione alle differenti procedure adottate per l’appalto.

L’affidamento dei lavori di ricostruzione del Teatro La Fenice ha avuto uno sviluppo composito; inizialmente, i lavori erano stati affidati con la procedura dell’appalto concorso e successivamente alla risoluzione dell’originario contratto, l’ente appaltante ha avviato il sistema dell’appalto integrato, sulla base del progetto a suo tempo vincitore dell’appalto concorso.

**Teatro La  
Fenice di  
Venezia**

La gestione delle procedure è stata affidata dal legislatore ad un commissario delegato, con facoltà di adottare provvedimenti in deroga alle norme della contabilità generale dello Stato e ad alcune disposizioni in

materia di appalti, riconoscendo in via di principio l'urgenza e l'eccezionalità dei lavori di ricostruzione.

Nell'ambito della prospettazione della generale problematica riguardante la titolarità del progetto esecutivo vincitore dell'appalto concorso, l'Autorità è intervenuta nel caso specifico della realizzazione dei lavori di ricostruzione del Teatro a partire dal 2001.

Sulla base degli esiti del monitoraggio, del quale si è riferito nelle precedenti *Relazioni al Parlamento*, che aveva interessato l'effettiva esecutività del progetto ed il contenzioso in atto, nel corso delle visite ispettive, l'attenzione è stata concentrata sulla evoluzione dei lavori alla luce del cronoprogramma allegato al progetto esecutivo.

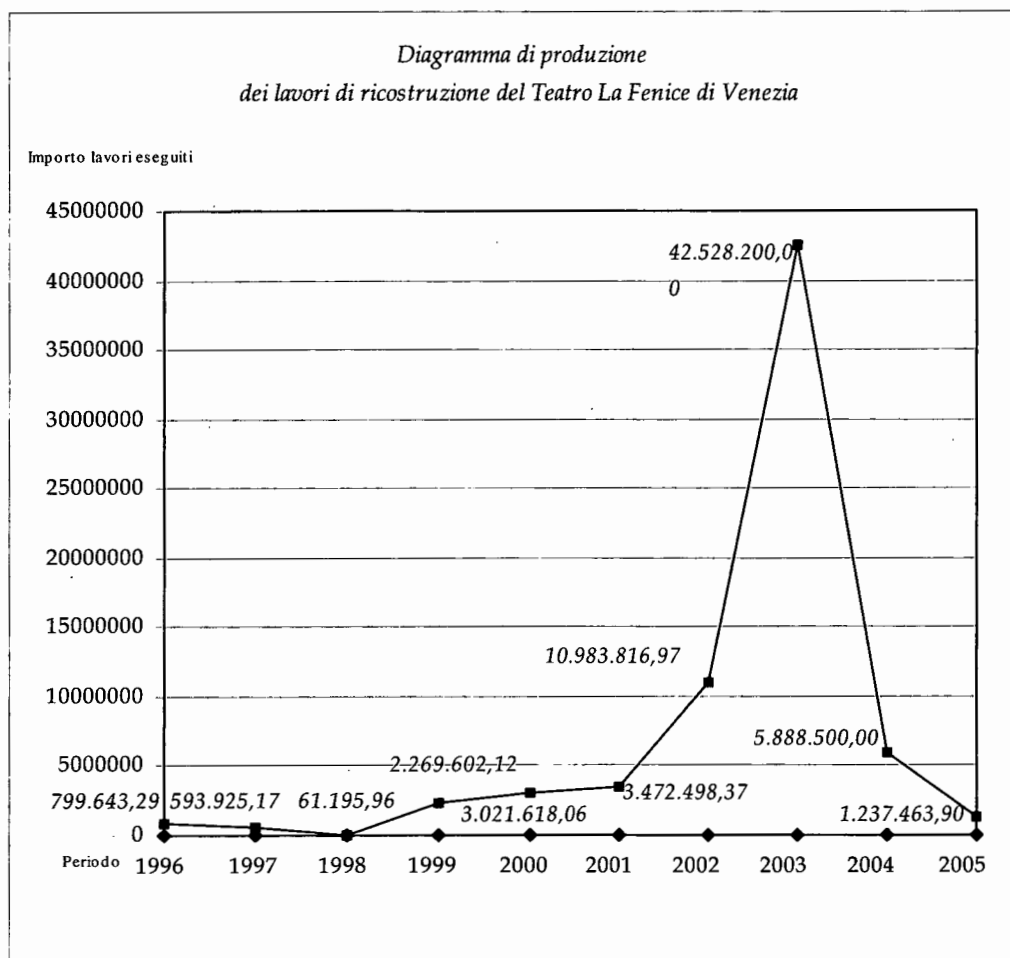
Dalla verifica effettuata nel 2001 era emerso il carattere non esecutivo del progetto, secondo le prescrizioni dell'articolo 16 della legge n. 109/94, presentato in sede di appalto concorso dall'aggiudicataria ATI Holzmann.

A seguito dell'avvenuta risoluzione dell'originario contratto di appalto, l'amministrazione ha pubblicato un nuovo bando per l'affidamento dei lavori ai sensi dell'articolo 19, comma 1, lett. b), della legge n. 109/94 (appalto integrato) sulla base del progetto vincitore revisionato e adeguato alle sopravvenute normative.

Per l'affidamento dei lavori *de quibus*, l'ente appaltante ha adottato la procedura ristretta accelerata, che è risultata motivata dalla valutazione delle conseguenze pregiudizievoli della procedura ordinaria rispetto allo stato delle strutture murarie e della stasi delle lavorazioni derivante dalle vicende contrattuali precedenti.

I lavori, dell'importo a base d'asta di 104 miliardi di lire, sono stati aggiudicati alla A.T.I. SACAIM (mandataria); successivamente, è stata effettuata la consegna d'urgenza per la prestazione di progettazione.

Il livello di esecutività e completezza del progetto esecutivo è stato verificato in sede d'ispezione attraverso l'esame della progettazione strutturale, degli impianti, la ricostruzione dei decori, la ricostruzione stilistica degli apparati decorativi della cavea teatrale.



Il *diagramma di produzione* sopra riportato evidenzia come, dalla prima nomina del Prefetto (6 febbraio 1996) quale commissario delegato ai sensi dell'articolo 5 della legge n. 225/92, alla data di consegna dei lavori al nuovo appaltatore A.T.I. SACAIM (8 marzo 2002) sono trascorsi più di 6 anni, lasso di tempo durante il quale, di fatto, sono stati realizzati i soli lavori relativi alle fondazioni. I lavori, dopo il primo *trend*, hanno subito una forte accelerazione tra il 2002 ed il 2004.

Nel corso del 2003 i lavori hanno avuto un avanzamento in linea con il cronoprogramma rielaborato in occasione della terza perizia di variante, che ha previsto la concessione di una proroga dei tempi di ultimazione dei lavori, contestualmente alla consegna parziale anticipata di buona parte del Teatro, per consentire lo svolgimento delle manifestazioni inaugurali precedentemente stabilite.

L'ultima visita effettuata presso le opere aveva rilevato che gli ambienti principali del Teatro, quali la Sala Teatrale, le Sale Apollinee, la Sala regia e da ballo erano ultimati, tanto da rendere possibile, previa acquisizione delle necessarie collaudazioni, l'apertura al pubblico di una parte di esso.

Al fine di consentire lo svolgimento delle manifestazioni inaugurali precedentemente stabilite al 14 dicembre 2003, la stazione appaltante ha concesso una proroga contestualmente alla richiesta di accelerazione delle lavorazioni necessarie per la consegna parziale anticipata del teatro. Nella variante n. 3 sono stati inseriti i maggiori oneri sostenuti per garantire la consegna anticipata.

In tale fase dell'appalto, dunque, l'Amministrazione ha ritenuto assolutamente prevalente nell'interesse pubblico che il completamento delle parti più qualificanti del Teatro avvenisse nel termine individuato originariamente.

In data 15 giugno 2004 è avvenuta l'ultimazione dei lavori in linea tecnica ed è stato espletato il collaudo statico e richieste le autorizzazioni necessarie per la "consegna anticipata" del Teatro alla Fondazione Teatro La Fenice che provvederà alla gestione dell'immobile.

L'importo totale per lavori e somministrazioni derivante dal conto finale è risultato pari a € 60.618.661,83; in tale cifra sono compresi gli oneri riferiti alla messa in sicurezza post-incendio, alle lavorazioni a cura delle due A.T.I. succedutesi nelle fasi dell'appalto concorso, all'appalto post-rescissione contrattuale che ha visto in cantiere una impresa subappaltatrice, già affidataria dei lavori di sottofondazioni, ed in ultimo ai lavori riguardanti l'appalto integrato.

Le varie vicissitudini sviluppatasi nell'ambito della prima procedura di appalto concorso che ha visto il succedersi di due imprese con proposte progettuali ed esecuzioni diverse, hanno portato all'attivazione di due diversi contenziosi, uno dei quali si è estinto per rinuncia di parte attiva ed è stato riattivato successivamente dall'impresa mandataria. Il Commissario delegato, in virtù dei principi affermati dalla Corte Costituzionale con la sentenza n. 152/96 sulla possibilità di declinare la competenza arbitrale, ha

esercitato tale facoltà *ex art.* 47 D.P.R. n. 1063/62, ed ha inoltre notificato atto di citazione avanti al Tribunale di Venezia, per il risarcimento dei danni causati dall'inadempimento dell'appaltatore.

Risulta, inoltre, instaurato un giudizio di risarcimento dei danni anche dall'ATI IMPREGILO, la cui aggiudicazione è stata annullata a seguito di decisione del Consiglio di Stato n. 300/98, che ha disconosciuto l'esecutività del progetto prescelto in esito ad appalto concorso.

L'Autorità ha proseguito, nel corso del 2004, l'attività di monitoraggio con particolare riguardo alla fase del collaudo ed alla evoluzione delle problematiche sopra trattate.

Si è rilevato che, a seguito di risoluzione del contratto con il precedente appaltatore, non sono emerse significative criticità e che i lavori, nonostante la complessità dell'intervento, sono stati ultimati. Si può ritenere pertanto che il ritardo accumulato nella fase del contenzioso - atteso che l'intervento doveva concludersi nel 2001 - ha avuto un notevole recupero per l'impegno ed il coordinamento da parte di tutte le figure coinvolte e con una accelerazione dell'attività lavorativa resa compatibile con la delicatezza di alcuni interventi artistici e delle molteplici varietà di finiture e di opere d'arte.

Gli aspetti contabili ed amministrativi dell'appalto potranno essere definiti successivamente alla conclusione delle operazioni di collaudo, prevista entro il primo semestre del 2005 e la chiusura della contabilità entro i sei mesi successivi.

L'Autorità, in adempimento ai propri compiti di vigilanza, proseguirà l'attività ispettiva con particolare riferimento alla fase del collaudo ed alla verifica del rispetto del principio di economicità di esecuzione dei lavori in esame.

Per il Teatro alla Scala è stato adottato il sistema dell'appalto integrato, in considerazione della prevalenza impiantistica delle lavorazioni, sulla scorta di un progetto definitivo affidato a più progettisti, in relazione alle diverse componenti specialistiche presenti nel progetto stesso.

La gestione delle procedure è stata curata dal Comune di Milano ed i lavori hanno riguardato sia il restauro conservativo e la ristrutturazione per l'adeguamento alle norme di sicurezza della parte monumentale, sia il completo rifacimento della torre scenica.

L'Autorità, nel dicembre 2002, preso atto delle problematiche relative ai lavori di ristrutturazione del Teatro alla Scala riportate anche dalla stampa, ha disposto l'avvio di un monitoraggio ad opera del Servizio Ispettivo.

L'attività ispettiva condotta dall'Autorità nel corso del 2003 ha evidenziato come la stazione appaltante avesse espletato l'appalto per l'affidamento della progettazione esecutiva e della costruzione dell'opera (appalto integrato), mentre riscontrava le esigenze di integrazione progettuale richieste dalla locale Soprintendenza e che, inoltre, il progetto era all'esame del Comitato di Settore dei Beni Culturali.

La procedura di appalto integrato si è, quindi, svolta sulla base di un progetto definitivo ancora privo di autorizzazione della Soprintendenza BB.AA. ed il Comitato di Settore dei Beni Culturali (organo consultivo), che ha poi reso il parere alla Soprintendenza, la quale ha evidenziato, solo a gara espletata, la necessità di modifiche comportanti l'introduzione, nel progetto esecutivo, di soluzioni architettoniche modificative del progetto definitivo ed un maggiore importo dello stesso.

Il T.A.R. Lombardia (Sezione II, Sent. n. 5093/2002), interessato dal ricorso di "Legambiente" ed altri, ha censurato la procedura adottata, rilevando, tra l'altro, come, ai sensi dell'art. 140, comma 5, del D.P.R. n. 554/99, il progetto esecutivo avrebbe dovuto essere approvato dalla stazione appaltante (nello specifico, quindi, dalla Giunta comunale), annullando conseguentemente l'atto emesso in tal senso dal responsabile del procedimento.

La Giunta comunale, "ritenuto opportuno eliminare la ragione di censura rilevata dal T.A.R.", il 14 marzo 2003 ha approvato il progetto esecutivo che, pur non alterando gli elementi prettamente funzionali che già caratterizzavano il definitivo (destinazioni, entità delle superfici e dei

volumi) ha operato un ridisegno, limitatamente ad alcune parti del complesso, dell'impostazione architettonica del progetto definitivo.

L'importo dei lavori approvati (al netto del ribasso), con maggiorazioni rispetto a quello aggiudicato, è risultato, in questa fase, il seguente:

- lavori previsti dal progetto definitivo	€ 37.016.870,43
- lavori conseguenti ad adeguamenti architettonici	€ 3.368.805,58
- per imprevisti in fondazione ecc.	€ <u>1.740.295,26</u>
totale	€ 42.125.922,50

L'Autorità, pur riscontrando come il rilascio dei pareri "in due tempi" (esame della Soprintendenza e successivo interessamento, da parte di quest'ultima, del Comitato di Settore dei Beni Culturali) possa aver determinato una non piena consapevolezza nella stazione appaltante della necessità di acquisire un definitivo parere dell'amministrazione competente in materia di beni monumentali, ha ritenuto le prescrizioni formulate dal Comitato di Settore non riconducibili, come sostenuto dal Comune, ad un elemento imprevedibile; ha ritenuto, quindi, la procedura posta in atto dal Comune in contrasto con quanto stabilito dall'art. 47 del D.P.R. n. 554/99, che impone, prima dell'approvazione del progetto (definitivo nel caso di appalto integrato), la validazione dello stesso ed, in particolare, la verifica dell'avvenuta acquisizione di tutte le approvazioni ed autorizzazioni di legge.

L'Autorità, inoltre, pur prendendo atto e ritenendo in parte comprensibili le giustificazioni addotte al riguardo dalla stazione appaltante, ha formulato rilievi anche per il contrasto delle procedure di affidamento degli incarichi di progettazione definitiva con l'art. 17, comma 10, della legge n. 109/94, rilevando un frazionamento degli stessi, pur *attinenti ad un'unica opera*, in relazione alle varie componenti specialistiche dell'intervento; frazionamento che, comunque, ha accertato non aver determinato maggiori oneri per il pubblico erario.

Nel formulare i precedenti rilievi alla stazione appaltante, l'Autorità ha ritenuto di proseguire nel monitoraggio dell'intervento nel corso del 2004,

anche al fine di accertare eventuali ripercussioni delle criticità rilevate sull'andamento dei lavori e sul loro costo.

Dal monitoraggio effettuato si è potuto, da un lato, positivamente prendere atto dell'avvenuta esecuzione della quasi totalità dei lavori (realizzati a fine 2004 per un importo pari a circa il 95% di quello complessivo), che ha consentito la riapertura al pubblico del Teatro in data 7 dicembre 2004, lasciando sostanzialmente ancora da eseguire solo alcune opere di finitura nella parte relativa alla ricostruzione, destinata a servizi (camerini, uffici ...) e a sale prova.

D'altro canto, si è constatato come l'intervento abbia risentito in corso d'opera di modifiche economicamente rilevanti (richiamate in seguito), che hanno interessato, in particolare, il restauro della parte monumentale e la macchina scenica.

Successivamente alle modifiche già introdotte nella fase di elaborazione del progetto esecutivo e prima dell'approvazione dello stesso, per adeguamenti architettonici e per imprevisti in fondazione, è stata redatta una perizia di variante e suppletiva relativa alla parte monumentale.

La perizia, attribuita dalla stazione appaltante al verificarsi di situazioni non prevedibili in sede progettuale, riconducibili quindi all'art. 25, comma 1, lett. *b*) e *b-bis*) della legge n. 109/94, è stata approvata con determinazione dirigenziale n. 79 dell'8 luglio 2003 ed ha comportato un maggiore importo netto dei lavori pari ad € 2.266.897,09; con la variante è stata anche concessa una proroga per l'esecuzione dei lavori di 150 giorni.

Una successiva perizia di variante e suppletiva ha introdotto principalmente modifiche alla macchina scenica - derivanti da richieste della Fondazione del Teatro alla Scala, evidenziate da una relazione di esperti consulenti della stessa Fondazione, nonché dalle esigenze scaturite dall'elaborazione del prototipo della macchina scenica presso l'officina - che hanno comportato maggiori lavori per un importo netto di € 3.129.461,85.

La perizia è stata approvata con determinazione dirigenziale n. 407/B del 20 aprile 2004, richiamandone la riconducibilità all'art. 25, comma 1, lett. *b-bis*) della legge n. 109/94.