

a8) Collaudi

7.30. Ai fini della cronologia degli eventi, sono state oggetto di esame, da parte della Corte, alcune opere, prese a campione, dove si evidenziano i ritardi con cui sono stati eseguiti i collaudi di opere ultimate da oltre un lustro.

Il motivo del ritardo di tale fase conclusiva del procedimento di esecuzione delle opere e di chiusura della contabilità e versamento del «saldo» con eliminazione dell'ingente volume di «residui passivi» va ricercata nella gratuità delle relative prestazioni operate dal personale ANAS, in attesa di un «regolamento» che possa prevederne il compenso, così come avviene per i lavori (nuovi e di manutenzione) attuati dalle concessionarie, per le quali non si constata alcun ritardo dei collaudi.

In proposito, la Corte precisa che l'attività conclusiva afferente alla regolare esecuzione dell'opera con la presa in carico dei relativi oneri finanziari dovrebbe rientrare tra le funzioni istituzionali del personale ANAS, tenuto costantemente – per obbligo di servizio – alla verifica della corretta esecuzione delle applicazioni contrattuali assunte dall'appaltatore.

7.31. Classifica amministrativa CZ 343/750 (innesto autostradale e la S.S. n. 280 Rac.)

Il progetto n. 14322 del 1 giugno 1990 è stato redatto dal Compartimento ANAS di Catanzaro per i lavori di completamento del raccordo tra l'innesto autostradale e la S.S. n. 280 Rac – 2° lotto tra i km. 25+600 e 28+698. Area di svincolo Germaneto (prov. di Catanzaro) dell'importo di L. 66.652.000.000 di cui L. 47.800.000.000 per lavori e L. 18.852.000.000 a disposizione

dell'amministrazione. Opera prevista nel Piano Triennale 1979-1981.

Il Consiglio dell'ANAS, nella adunanza del 28 giugno 1990 con voto n. 611, deliberò di approvare il progetto e di affidare **l'esecuzione dei lavori a trattativa privata all'ATI Merlo-Sacic** (che ne aveva fatto richiesta con istanza in data 8 giugno 1990), in quanto riconobbe che esistevano i presupposti per l'applicabilità dell'art. 5 lett. b) della legge 8 agosto 1977 n. 584 (ragioni tecniche).

In merito al riconoscimento delle ragioni tecniche addotte nelle relazioni di parte per giustificare l'affidamento dei lavori a trattativa privata ai sensi dell'art. 5 lett. b) della legge n. 584/1977, c'è da richiamare quanto già fatto presente dalle Sezioni di Controllo della Corte dei Conti con decisione n. 1370 del 15 luglio 1983 (riferita al paragrafo 7.23).

Con nota 9 agosto 1990, la Direzione Generale dell'ANAS comunicava l'aggiudicazione dei lavori alla predetta ATI col ribasso del 20% per l'importo netto di L. 38.240.000.000.

In data 14 marzo 1991, l'Ufficio contratti viene autorizzato a stipulare il contratto con l'ATI Merlo-Sacic; contratto che è stato sottoscritto, tre mesi dopo, in data 6 giugno 1991 ed approvato, dopo due mesi, in data 28 agosto 1991.

I lavori risultano consegnati in data 3 settembre 1990.

Pertanto dopo poco più di un mese dall'aggiudicazione (9 agosto 1990) si sono consegnati i lavori (3 settembre 1990), mentre sono trascorsi 10 mesi per stipulare l'atto negoziale (6 giugno 1991), approvato dopo oltre 60 giorni con decreto emesso in data 28 agosto 1991, con il quale è stato approvato anche il progetto ed impegnata la complessiva spesa per lavori. I comportamenti suesposti non appaiono conformi ai dettati del combinato disposto - salvo eccezioni - dell'art. 337 della legge n. 2248/1865 all.F e dell'art. 9 del RD n. 350/1895 per quanto

riguarda la consegna dei lavori. Altrettanto dicasi per quanto riguarda la stipula e l'approvazione del contratto avvenute non in conformità dell'art. 4 del capitolato generale di appalto approvato con D.P.R. n. 1063/1962 e caratterizzato dai seguenti eventi:

- **dopo appena un mese dalla stipula del contratto, viene redatta la perizia di variante tecnica senza aumento di spesa n. 22082 del 12 luglio 1991.**

Dall'esame della relazione di accompagnamento, emerge che detta **perizia si sia resa necessaria a seguito di indagini geognostiche esperite nel corso dei lavori.**

Tali indagini andavano esperite prima dell'affidamento dei lavori ai sensi dell'art. 5 del R.D. n. 350/1895;

- **dopo altri 8 mesi viene redatta una seconda perizia di variante e suppletiva, n. 5490 del 26 febbraio 1992,** nella quale si prevede una **maggiore spesa di complessive L. 8.835.500.000** di cui **L. 5.918.500.000 per lavori** (importo rientrante nel quinto d'obbligo) relativi ad opere di difesa delle sponde del fiume Corace. Lo studio idrologico-idraulico è stato affidato ad un professionista esterno senza alcuna indicazione del relativo compenso;
- la perizia è stata favorevolmente **approvata dal Consiglio dell'ANAS nella seduta del 14 aprile 1992** ed il relativo **atto aggiuntivo è stato stipulato, dopo un anno,** con l'impresa appaltatrice, in data 16 aprile 1993, ed approvata dopo cinque mesi, con decreto in data 9 settembre 1993 in conformità di quanto stabilito dall'art. 4 del C.G.A. n. 1063/1962;
- **i lavori sono stati dichiarati ultimati in tempo utile, in data 1 agosto 1995** come risulta dal verbale di ultimazione redatto in data 3 agosto 1995;
- **il certificato di collaudo è stato redatto in data 9 giugno**

1998 con quasi due anni di ritardo rispetto al termine, decorrente dalla data di ultimazione lavori, come fissato dall'art. 5 della legge 10 dicembre 1981, n. 741;

- anche l'approvazione del collaudo - disposta con decreto emesso in data 21 marzo 2000 - è avvenuta con quasi due anni di ritardo rispetto al termine posto dall'art. 5 della ripetuta legge n. 741/1981;
- il costo complessivo per la realizzazione dell'opera, previsto nel progetto esecutivo n. 14322/90, di nette L. 55.275.598.930, di cui L. 38.240.000.000 per lavori a base di appalto - si è elevato a complessive L. 64.763.562.930 - di cui L. 44.133.690.748 per lavori - con un aumento, quindi, di L. 9.487.964.000 pari a circa il 16,17% del costo originario.

7.32. Classifica amministrativa CB 155/707 (S.S. n. 212 e S.S. n. 645)

Il progetto n. 309 del 27 aprile 1992 è stato redatto dal Compartimento ANAS di Campobasso per i lavori urgenti di consolidamento di zona in frana nonché per la realizzazione di opere di protezione a difesa del corpo stradale al km. 82+000 della S.S. n. 212, al km. 27+700 della S.S. n. 376 ed ai km. 2+059 e 26+050 della S.S. n. 645 dell'importo di L. 3.275.475.000 di cui L. 2.660.000.000 per lavori e L. 615.475.000 a disposizione dell'amministrazione.

Il progetto venne favorevolmente accolto dal Consiglio dell'ANAS nella seduta del 12 maggio 1992 il quale esprime, altresì, parere di affidamento dei lavori a trattativa privata ai sensi dell'art. 41, punto 5) del R.D. 23 maggio 1924, n. 827.

L'affidamento delle opere venne comunicato con nota 26 giugno 1992 all'ATI Spinosa-Italscavi verso il prezzo di L. 2.261.000.000 al netto del ribasso del 15%.

Il contratto, a trattativa privata, è stato stipulato in data 27 luglio 1993 ed approvato con dispositivo in data 5 agosto 1993. Il contratto, pertanto, non risulta stipulato entro i 30 giorni dal deliberamento come prescritto dall'art. 4 del capitolato generale di appalto approvato con D.P.R. 16 luglio 1962 n. 1063.

I lavori sono stati consegnati, con verbale, il 16 luglio 1992 ai sensi dell'art. 337 della legge n. 2248/1865 all F.

Il tempo di esecuzione finale dei lavori è stato stabilito al 13 dicembre 1992.

Con verbale di ultimazione, redatto in data 17 dicembre 1992, i lavori sono stati dichiarati ultimati il 10 dicembre 1992 e quindi in tempo utile.

Le opere sono state collaudate - dopo oltre 7 anni - con esito positivo come risulta dal certificato redatto in data 4 aprile 2000. Il collaudo è stato approvato, dopo sei mesi, con dispositivo 3 ottobre 2000, n. 7130 con il quale è stato altresì autorizzato il pagamento della rata di saldo dei lavori.

Tutto ciò in aperto contrasto con i tempi stabiliti dall'art. 5 della legge 10 dicembre 1981, n. 741.

7.33. Classifica amministrativa VE 7/IT 90 (Grande viabilità di Verona-Tranco 9)

Come si rileva nelle premesse del voto del Consiglio dell'ANAS n. 1072 del 6 dicembre 1988, il progetto n. 88 del 18 novembre 1988 è stato redatto a cura e spese del Comune di Verona per i lavori interessanti la Grande viabilità di Verona-tronco T9: da zona Spianà alla tangenziale ovest (casello A/S di Verona nord), lavori rientranti nei programmi di cui alla manifestazione dei mondiali di calcio di Italia '90, previsti dal decreto legge 1 aprile 1989, n. 121 convertito con legge 29 maggio 1989, n. 205. L'importo complessivo del progetto esecutivo ammonta a L.

25.427.000.000 di cui L. 14.845.000.000 per lavori e L. 10.582.000.000 a disposizione dell'amministrazione.

Dalla lettura del voto, non si rileva quale sia la modalità da adottare per l'affidamento delle opere.

L'affidamento dell'appalto è stato, comunque, disposto mediante licitazione privata a termini abbreviati esperito ai sensi dell'art. 24, 1° comma, lett. a), punto 2 della legge 8 agosto 1977, n. 584 come risulta dal dispositivo n. 4384 del 28 gennaio 1990; i lavori sono stati aggiudicati all'impresa Sacaim S.p.A. con verbale del 9 giugno 1989 verso il prezzo di L. 12.741.463.500 al netto del ribasso del 14,17%.

I lavori sono stati consegnati, con verbale, in data 31 luglio 1989 mentre il relativo contratto è stato stipulato in data 27 ottobre 1989 ed approvato con dispositivo in data 28 gennaio 1990.

Pertanto i lavori sono stati consegnati tre mesi prima della stipula dell'atto negoziale. Il contratto stesso non è stato stipulato né approvato entro i termini fissati dal C.G.A. approvato con D.P.R. 16 luglio 1962 n. 1063/1962. Stabilisce, infatti l'art. 4 che il contratto deve essere stipulato entro 30 giorni dall'aggiudicazione dei lavori ed essere approvato nei successivi 60 giorni.

Il termine per l'ultimazione lavori era stabilito ex legge (art. 1 legge n. 205/1989) al 15 maggio 1990.

Sei mesi dopo l'aggiudicazione, **viene redatta la perizia di variante tecnica e suppletiva n. 173 del 21 luglio 1989 dell'importo di L. 3.491.620.132 di cui L. 1.414.134.565 per lavori: perizia che, unitamente all'atto aggiuntivo, stipulato in data 24 giugno 1991, venne approvata con dispositivo in data 23 ottobre 1991.**

I lavori sono stati dichiarati ultimati in data 4 giugno 1990, un anno prima della stipula dell'atto aggiuntivo e venti giorni dopo il termine ultimo fissato ex lege.

Le opere, collaudate oltre sette anni dopo la loro ultimazione come da certificato di collaudo rilasciato in data 10 dicembre 1998, non risultano - al 10 ottobre 2000 - ancora approvate. Non sono stati rispettati, pertanto, i tempi di cui all'art. 5 della legge 10 dicembre 1981, n. 741.

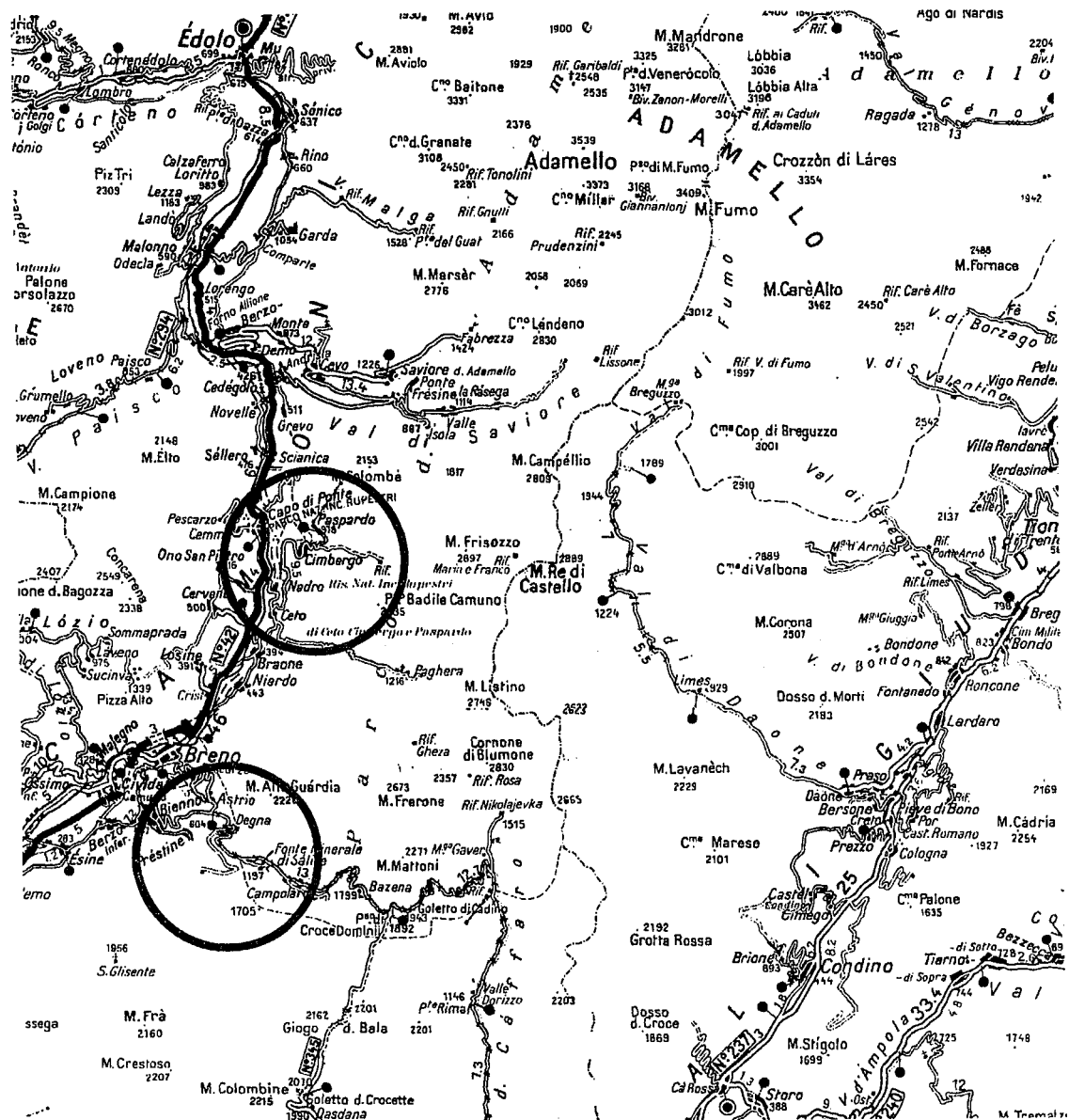
Dal certificato di collaudo risulta, peraltro, che **l'impresa appaltatrice è debitrice, nei confronti dell'ANAS, della somma di L. 134.678.083 per acconti corrisposti in più.** L'impresa stessa ha presentato riserve che formeranno oggetto di separato provvedimento. Non risulta se detta somma sia stata riversata.

Dall'esame dello stato finale dei lavori, rilasciato il 13 gennaio 1992, risultano corrisposti n. 3 acconti in data successiva a quella della ultimazione delle opere.

Il costo complessivo per la realizzazione dell'opera, previsto nel progetto esecutivo n. 88/1988, di nette L. 22.782.811.565 - di cui L. 12.741.463.500 per lavori a base di appalto - si è elevato a complessive L. 24.649.181.697 - di cui L. 14.155.598.065 per lavori - con un aumento, quindi, di L. 1.866.370.132 pari all'8,20%, circa, del costo originario, salvo l'esito delle riserve.

7.34 Lavori di costruzione sulla S.S. 42 (lotti 5 e 6) in località Sellero e Berzo Demo

Una situazione peculiare si è prodotta per l'esecuzione dei lavori inerenti alle gallerie insistenti sulla S.S. 42 Sellero (5.068 metri) e Berzo Demo (404 metri) affidata ad un'associazione d'impresa (A.T.I., Gruppo Cosiac-Ferrari-Ghella) come dalla seguente planimetria.



Con provvedimento dell'11 luglio 2000 fu costituita dall'Amministratore un'apposita Commissione d'inchiesta «per predisporre indagini ed accertamenti in merito all'esecuzione di lavori inerenti la S.S. 42, lotti 5 e 6, al fine di verificare eventuali anomalie con conseguenti collegate eventuali responsabilità».

A conclusione dei propri lavori, la Commissione, alla luce degli accertamenti eseguiti, ha prodotto in data 5 agosto 2000 le conclusioni, riportate in allegato, a dimostrazione della carenza di controlli (Cfr. All. n. 7).

b) La gestione indiretta

7.35. Concerne l'attività di progettazione, costruzione e gestione delle autostrade, affidate in gran parte a privati, titolari di appositi atti concessori, di vecchia data e più volte «rinnovati» con i possibili effetti di:

- **«esentare»** il privato da ogni **rischio di impresa**;
- **incrementare**, mediante la revisione dei piani finanziari, la misura del **«pedaggio»** e dei **contributi «a fondo perduto»**, erogati dallo Stato per le opere di costruzione, di manutenzione o di ammodernamento;
- **stipulare atti transattivi**, connessi con le pretese creditorie avanzate da parte dei concessionari, sul cui fondamento la Corte manifesta le più ampie riserve;
- **eseguire lavori mediante imprese controllate o partecipate** e, comunque, a trattativa privata, in contrasto con la normativa europea e nazionale: situazione questa in corso di regolarizzazione dopo un **«forte»** intervento della Commissione europea.

La rete autostradale presenta le seguenti caratteristiche:

- la sua lunghezza chilometrica si eleva complessivamente a km 6.435 di cui km 2.854,6 di pertinenza della Società Autostrade e km 258,7 delle Società controllate da questa (complessivamente km 3.113,3), assumendo quindi una «posizione dominante» sul mercato;
- la suddivisione sul territorio nazionale offre, per il primo quadrimestre 2001, i seguenti dati:

Totale erogato

	Anno 2000	Anno 2001
Centro-Sud	116.955.448.128	128.911.110.958
Nord	139.916.276.624	2.808.187.351
Totale	256.871.724.752	131.719.298.309

Contributi	Anno 2000	Anno 2001
Centro-Sud	116.955.448.128	128.911.110.958
Nord	91.427.813.763	2.756.464.982
Corrispettivi Nord	48.488.462.861	51.722.369
Mutuo To- Sa Nord	20.772.723.451	14.772.406.545
Mutuo Soc. Autostrade Nord		50.685.000.000

Per l'anno 2000 nella precedente tabella sono esposti i contributi dell'ANAS o dello Stato a favore della Società concessionarie nella misura globale di L. 256,8 mld così ripartiti: L. 139,9 mld per le autostrade del Nord Italia ed 116,9 mld per il Centro-Sud. Per l'anno 2001 (primo quadrimestre) il contributo è di L. 131,7 mld.

Inoltre sono state erogate a titolo di rimborso mutuo L. 20,7 mld per l'anno 2000 e 55,4 mld (primo quadrimestre) per il 2001.

Globalmente nel 2000 e 2001 il volume complessivo è stato di L. 332,9 mld e ciò a dimostrazione dei forti interventi finanziari che

l'ANAS o lo Stato sostengono per l'ammodernamento e la manutenzione della rete autostradale.

Si riporta di seguito la tabella riepilogativa degli investimenti di opere risultanti dal Programma Triennale 2001-2003.

Riepilogo investimenti nuove opere risultanti dai piani finanziari

Investimenti globali *			Investimenti 2001-2003 **			
N.	Società	Importo mld	di cui			Totale
			2001	2002	2003	
1.	Ativa	237,380	128,000	81,000	10,000	219,000
2.	Autostrade	8.537,000	-	-	-	-
3.	Brennero	189,964	24,100	10,000	7,000	41,000
4.	Brescia-Padova	2.353,520	64,824	79,925	144,159	288,978
5.	Centro Padane	606,800	30,912	43,735	130,149	204,796
6.	Autocamionale Della Cisa	269,116	31,199	46,162	21,343	98,704
7.	Autostrade dei Fiori	77,499	24,020	21,000	3,000	48,020
8.	Consorzi Siciliani	1.138,769	-	-	-	-
9.	Autovie Venete	391,391	133,848	168,190	94,169	396,207
10.	Serravalle-Milano	193,000	63,000	38,000	21,000	122,000
11.	Tangenziale di Napoli	71,447	23,700	13,600	0,800	38,100
12.	RAV	147,000	-	-	-	-
13.	SALT	572,352	20,000	30,000	71,827	212,827
14.	SAT					
15.	SAM	466,640	83,815	81,493	80,748	246,056
16.	SATAP	249,080	61,360	27,040	20,000	108,400
17.	SAV	256,267	-	-	4,000	4,000
18.	SITAF	20,412				
19.	Torino-Miano	669,000	100,000	100,000	100,000	300,000
20.	Torino-Savona	171,000	-	-	-	-
21.	Venezia-Padova	135,018	13,565	0,800	10,000	24,365
22.	Pedemontana Lombarda (*)	0	-	-	-	-
	Totale	16.752,655	822,343	760,945	718,195	2.392,453

* I dati degli investimenti globali sono quelli ripresi dalla relazione autostrade - Programma Triennale 2001-2003.

** I dati relativi al triennio 2001-2003 sono quelli ripresi dal programma degli investimenti del Piano finanziario vigente, documento prodotto contestualmente nella seduta del Consiglio.

La concessione dei contributi secondo criteri automatici predeterminati, che consente di toccare il tetto di un'aliquota del

68% dell'importo globale dei lavori, malgrado i consistenti utili conseguiti dalla Società concessionaria o dalla Società madre per l'attività prevista dalla concessione.

Sulla programmazione dei lavori, sul monitoraggio da parte dell'ANAS, sui molteplici disagi alla clientela, sulle diverse inadempienze da parte dei concessionari, sulle proroghe concesse sino al 2038 (Società Autostrade) con diverse motivazioni, si fa rinvio all'illustrazione e alle correlate valutazioni svolte nel paragrafo 4 della presente relazione.

c) Programma di finalizzazione delle opere ante 1996 e post 1996, finanziate con i «residui passivi»

7.36. Nel richiamare le considerazioni svolte nei precedenti paragrafi 2 e 5, la Corte non può che sollecitare la redazione da parte del Consiglio di un «programma di recupero» delle opere finanziate con i «residui passivi», il cui importo complessivo ascende L. 21.474,1 mld; un volume 6 volte superiore agli stanziamenti di «competenza» (esercizio in corso) per gli investimenti.

Tale programmazione è prevista dalla direttiva del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 20 marzo 2000, n. 383 da fondarsi su una preliminare verifica delle opere ritenuta ancora valida, previo concerto per quelle interessanti la «rete regionale» con le Regioni interessate.

E' stato accertato dalla Corte, sulla scorta delle risultanze dell'audit del controllo interno, che sono stati eseguiti molteplici lavori non inclusi nella programmazione triennale ed annuale dell'ANAS né nell'accordo di programma, con alterazione del processo programmatico, previsto dal vigente ordinamento, il cui più rilevante effetto consiste nel cortocircuitare le Autorità governative e parlamentari, cui spetta il potere-dovere di

indicare le priorità e gli interventi dell'ANAS.

Per una esauriente disamina di tutte le problematiche, afferenti alla grave situazione, riferibile ad una ridotta «velocità» operativa dell'Ente, si richiamano le considerazioni svolte nei precedenti paragrafi 2, 3 e 5.

8. CONTENZIOSO

a) «Criticità» rilevate

8.1. Il contenzioso di un'azienda assume peculiare rilevanza, in quanto i suoi connotati qualiquantitativi sostanziano gli «**indicatori**», concreti ed attuali, atti ad assumere il ruolo di «**rivelatori**» della funzionalità e dell'operatività.

8.2. Per consentire la loro immediata conoscenza e con salvezza della successiva illustrazione, esse possono essere così sintetizzate:

- **esistenza di un ponderoso volume finanziario**, valutato dall'Ente in L. 3.486 mld, di cui L. 1.246 mld per oneri riconducibili al contenzioso in materia di «autostrade e trafori»;
- **mancato rispetto dell'obbligo** previsto dal contratto di programma di riferire semestralmente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sul contenzioso in atto (cfr. nota DICOTER del 3 luglio 2000 prot. n.866/ANAS/00 All. n. 8);
- **inappropriato monitoraggio** del settore da parte dell'**Ufficio di controllo interno**, il quale, pur avendo proceduto ad analizzare la situazione, ha prodotto una relazione che viene allegata (Cfr. All. n. 9) in cui da un lato non è possibile rilevare nella sua interezza i principali connotati gestionali e d'altro canto risulta essere sottoscritto - **a cagione della loro fattiva partecipazione al monitoraggio** - anche dai responsabili della Direzione Centrale Amministrativa e Finanziaria - che ha provveduto ad illustrare il «report» al Consiglio (riunione del 15 maggio

2000) e dell'Ufficio Legale;

- **mancanza di un'analisi e delle correlative valutazioni del fenomeno da parte del C.R.;**
- **mancanza**, a quanto consta, **di interventi correttivi** da parte dell'Amministratore e del Consiglio;
- **inaffidabilità dei dati finanziari** come sopra specificati, sia per l'incompletezza dei rilevamenti contabili, non essendo stati ricompresi gli **«oneri» connessi con le «riserve»** formulate dalle imprese nel corso dei lavori al pari delle **«contestazioni in fieri»** esistenti negli altri settori operativi (personale, concessioni di uso dei beni dell'azienda, etc.) così come del **«contenzioso in fieri»**, derivante dall'applicazione della procedura prevista dall'art.31 bis della legge 2 giugno 1995, n.216.

b) Istruttoria in corso

8.3. Nell'intento di acquisire ulteriori elementi per un'esaustiva analisi delle **«evidenze»** segnalate dal controllore interno, la Corte ha avviato un'apposita istruttoria, invitando quest'ultimo, previo interessamento dei responsabili delle altre direzioni centrali e degli uffici territoriali dell'Ente, a far conoscere, a far tempo dal 1998, con ripartizione annuale, quanto segue:

- entità, qualifica, costo, mansioni, effettivamente svolte, indicazione delle giornate lavorative per anno del personale addetto al contenzioso contabile in tutte le sue fasi suindicate (origini, trattazione e conclusione);
- indicazioni delle misure da adottare nei diversi settori per la riconduzione alla «normalità» del fenomeno;
- illustrazione delle diverse modalità conclusive per l'eliminazione del contenzioso, con particolare riguardo agli

arbitrati intervenuti alle sentenze giudiziarie, alle transazioni stipulate, o a qualsiasi altro atto intervenuto che abbia determinato la definizione del contenzioso;

- dettagliata indicazione di tutte le pretese avanzate dai terzi nei confronti dell'ANAS e delle loro eventuali (totale o parziali) rinunce;
- illustrazione delle misure adottate dall'Ufficio legale ovvero da altri organi competenti per evitare che il contenzioso scaturente dalle procedure di esproprio sia rimesso principalmente alla competenza delle imprese appaltatrici dei lavori;
- elenco completo di tutti i soggetti non legati all'ANAS da un rapporto di servizio a tempo indeterminato, intervenuto in tutte le fasi interessanti il contenzioso, avendo cura di precisare gli oneri finanziari posti a carico dell'Ente ovvero di altri soggetti, l'importo in contestazione, l'eventuale somma erogata dall'Ente per la definizione del contenzioso, la trasmissione delle relazioni semestrali.

8.4. **Alla luce delle risposte fornite, che saranno sottoposte per l'eventuale seguito di competenza, anche al C.R., la Corte si riserva di riferire.** Tuttavia, al presente la Corte è in grado di segnalare al Parlamento alcune valutazioni sulla scorta dei suoi accertamenti da cui hanno origine le «**criticità**» in precedenza espresse.

c) «Evidenze» accertate

8.5. **In primo luogo**, va segnalato che un consistente volume di atti di attuazione della procedura **per l'affidamento di lavori**