



DELIBERA N. 35

del 10 gennaio 2024

Oggetto

Fascicolo UVLA 1376/2022

Regione Calabria: Realizzazione nuovo collegamento ferroviario metropolitano tra la nuova stazione F.S. di Catanzaro in località Germaneto e l'attuale stazione di Catanzaro Sala e adeguamento a linea metropolitana della rete ferroviaria esistente nella valle della Fiumarella tra Catanzaro Sala e Catanzaro Lido (CUP: J61h13000150006; CIG: 528829249C, importo a base d'asta: 103.949.303,54 euro, importo attuale di contratto: 116.103.766,91 euro).

Impresa esecutrice: *[omissis]*

Visto il d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50;

Visto il decreto legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, secondo cui i compiti e le funzioni svolti dall'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture sono trasferiti all'Autorità Nazionale Anticorruzione;

Vista la relazione dell'Ufficio Vigilanza Lavori

Premessa

Con Delibera n. 413 del 6 settembre 2022 del Consiglio dell'Autorità concernente la "Direttiva programmatica sull'attività di vigilanza dell'A.N.AC. e sull'attività ispettiva di iniziativa curata dagli Uffici dell'A.N.AC. per l'anno 2022", nella parte afferente all'Area dei contratti pubblici ex art. 213, comma 3 del d.lgs. 50/2016, è stata prevista l'implementazione della vigilanza sulle procedure di gara concernenti "appalto integrato e varianti".

Pertanto, con provvedimento del Presidente dell'Autorità prot. n. 84008 del 18.10.2022 è stato dato mandato di svolgere una visita ispettiva, ai sensi dell'art. 213 comma 5 del D.Lgs. n. 50/2016, in riferimento all'appalto di realizzazione del nuovo collegamento ferroviario metropolitano tra la nuova stazione F.S. di Catanzaro in località Germaneto e l'attuale stazione di Catanzaro Sala e adeguamento a linea metropolitana della rete ferroviaria esistente nella valle della Fiumarella tra Catanzaro Sala e Catanzaro Lido, al fine di acquisire puntuali elementi conoscitivi e documentali per la verifica e il controllo dell'attività contrattuale della stazione appaltante, con particolare riferimento alla procedura di affidamento, allo stato di avanzamento dei lavori sino ad oggi avviati, alle possibili cause di ritardo degli stessi, all'ammissibilità di eventuali varianti approvate e/o in corso di approvazione, nonché all'analisi degli eventuali contenziosi insorti e ad ogni altro elemento ritenuto utile ai fini della presente indagine ispettiva.

Gli accertamenti ispettivi sono stati condotti dal nucleo incaricato nei giorni 9, 10 e 11 novembre 2022, presso la sede della stazione appaltante Regione Calabria, nonché presso i cantieri dei lavori ubicati lungo il tracciato.

Gli esiti delle attività ispettive condotte, unitamente all'esame della documentazione acquisita, hanno consentito di rilevare diverse criticità, sottoposte al Consiglio nell'adunanza del 08.02.2023 con appunto prot. n. 3682 del 17.01.2023, in attuazione del quale, con nota prot. n. 11734 del 10.02.2023 è stato comunicato alla stazione appaltante l'avvio del procedimento istruttorio con cui sono state contestate diverse criticità, cui la Regione Calabria ha fornito il riscontro con nota prot. n. 20369 del 14.03.2023.

Considerato in fatto

Con decreto n. 10968 del 30.07.2013, la Regione Calabria procedeva all'approvazione del progetto definitivo dell'intervento "Sistema metropolitano Catanzaro città – Germaneto – Nuovo collegamento ferroviario metropolitano tra la nuova stazione FS di Catanzaro in località Germaneto e l'attuale stazione di Catanzaro Sala e adeguamento a linea metropolitana della rete ferroviaria esistente nella valle della Fiumarella tra Catanzaro Sala e Catanzaro Lido", demandando all'Autorità Regionale Stazione Unica Appaltante (S.U.A.) l'esperimento delle procedure di gara, per un importo complessivo pari a 145.000.000 euro finanziato interamente a valere sul POR Calabria FESR 2007/2013. L'intervento a compiersi si sostanzia in tre linee ferroviarie: LINEA A (binario est della tratta Catanzaro Sala - Catanzaro Lido), LINEA B (binario ovest della tratta Catanzaro Sala - Catanzaro Lido), LINEA C – (tratta Catanzaro Germaneto - Catanzaro Sala).

Le Linee A e B, che procedono affiancate per la massima parte del tracciato per una lunghezza di 8.344,53 metri, costituiscono l'adeguamento a servizio metropolitano della rete ferroviaria esistente nella valle della Fiumarella tra Catanzaro Sala e Catanzaro Lido e attraversano aree densamente urbanizzate; la linea A, in particolare è una linea dismessa delle Ferrovie dello Stato con l'entrata in funzione della stazione RFI di Catanzaro Germaneto, mentre la linea B è una linea delle Ferrovie della Calabria, definitivamente dismessa solo agli inizi del 2022). La Linea C, invece, è un nuovo collegamento metropolitano tra la stazione RFI di Catanzaro Germaneto e la stazione di Catanzaro Sala, a unico binario con raddoppio in corrispondenza delle stazioni, attraversa aree prevalentemente non urbanizzate per una lunghezza di 4.966,19 m, e si ricongiunge alle linee A e B in prossimità della stazione di Dulcino delle linee A/B.

Con decreto n. 1193 del 19.08.2013 del Dirigente Generale della S.U.A., veniva indetta la procedura di gara aperta, ai sensi dell'art. 54 comma 2 del D.Lgs n. 163/2006 avente ad oggetto l'affidamento di un appalto misto per la redazione della progettazione esecutiva e la realizzazione delle opere sulla base del progetto definitivo posto a base di gara, da aggiudicarsi con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa e per un importo a base di gara pari a 103.949.303,54 euro (di cui 98.488.620,34 € per i lavori, 3.612.084,20 € per oneri di sicurezza non soggetti a ribasso d'asta, 1.848.600,00 € per la progettazione esecutiva, il rilievo dei sottoservizi e gli oneri attinenti le attività di monitoraggio ambientale, soggetto a ribasso d'asta).

In data 11.07.2014 con decreto n. 8347 del Dirigente Stazione Unica Appaltante della Regione Calabria, la gara veniva aggiudicata all'ATI [omissis] per l'importo di euro 81.623.701,76 al netto del ribasso pari al 22,251%.

Previo decreto di aggiudicazione definitiva del Dirigente SUA con determina n. 1193 del 19.08.2013, in data 06.08.2015 veniva stipulato il contratto di appalto (Rep. n. 1521) con l'ATI [omissis] per un importo pari a 81.623.701,76 euro (di cui 76.574.349,55€ di lavori, 3.612.084,20 € per oneri di sicurezza non soggetti a ribasso, 777.490,00 € per oneri di progettazione esecutiva, 171.047,80 € per il rilievo sottoservizi e 488.730,21 € per il monitoraggio ambientale) con la previsione di una durata dei



lavori fissata in n. 594 giorni decorrenti dalla consegna degli stessi. Con Ordine di Servizio n. 1 del 23.10.2015 veniva disposto l'avvio della progettazione esecutiva.

Con decreto n. 635 del 27.01.2017, la Regione Calabria stabiliva di procedere all'approvazione di uno stralcio del progetto esecutivo riguardante alcune attività propedeutiche all'avvio dei lavori (per un importo complessivo di euro 2.903.412,73) quali bonifica ordigni bellici, indagini archeologiche, espianto e reimpianto delle piante di ulivo; e con verbale del 20.01.2017 la Direzione lavori procedeva alla consegna parziale dei lavori riguardanti tali attività.

Il progetto esecutivo, approvato con Decreto del Dirigente Generale del Dipartimento Lavori Pubblici della Regione Calabria n. 11075 del 9.10.2017 dopo l'emissione del rapporto conclusivo di verifica da parte dell'Organismo di Ispezione e Controllo *[omissis]*, prevedeva varie e consistenti modifiche al progetto definitivo posto a base di gara, ovvero: 1) variante Italcementi; 2) fermata Pistoia; 3) via Trapani; 4) andamento altimetrico Santa Maria; 5) sovrappasso fermata Corvo; 6) Viabilità Santa Maria; 7) Variante Campus; 8) Avvicinamento imbocco galleria; 9) sottofondo massiciata; 10) opere provvisori; 11) espianto e reimpianto ulivi; 12) bonifica ordigni bellici; 13) modifiche locali; 14) indagini archeologiche.

Le modifiche apportate al progetto definitivo in sede di progettazione esecutiva hanno richiesto la stipula di un Atto aggiuntivo tra Regione Calabria e Appaltatore sottoscritto in data 6.11.2017 (rep. n. 200926 del 6.11.2017) con il quale l'importo contrattuale complessivo è risultato pari a 89.552.785,91 euro con un incremento del 9,71 % (nello specifico dei lavori è divenuto pari a 84.086.941,94 euro oltre a 3.951.370,68 euro per oneri di sicurezza, 854.695,28 euro per oneri di progettazione esecutiva).

A seguito dell'approvazione del progetto esecutivo e della stipula dell'atto aggiuntivo del 6.11.2017 in data 27.11.2017 è avvenuta la consegna definitiva dei lavori, e l'ultimazione degli stessi è stata fissata al 20.01.2020.

Durante l'esecuzione dei lavori è emersa la necessità di apportare ulteriori variazioni al progetto esecutivo approvato. Inoltre, sono sopraggiunte contestazioni da parte dell'ATI Appaltatrice relative al mancato riconoscimento di ulteriori prestazioni contrattualmente non previste; per tale motivo l'ATI, con atto di citazione del 31 luglio 2019 introduttivo del giudizio iscritto al R.G. n. 4491/19 presso il Tribunale di Catanzaro, ha richiesto la risoluzione giudiziale del contratto d'appalto per grave inadempimento ex artt. 1453 e 1455 c.c., con condanna della Regione Calabria al risarcimento del danno per lucro cessante di euro 7.788.363,68, oltre al riconoscimento delle riserve iscritte sino al SAL n. 7 per lavori a tutto il 26 ottobre 2019 per un importo totale di euro 49.184.097,98.

Previa acquisizione dei pareri previsti (valutazioni condotte dall'Organismo di Ispezione e Controllo *[omissis]* e parere legale dell'Avvocatura Regionale) in data 17.12.2019 l'ATI appaltatrice e la Regione Calabria hanno proceduto alla stipula di un Atto transattivo (Rep. 10115 registrato presso l'Agenzia delle Entrate di Roma il 17.12.2019 al n. 35100 serie 1T) con cui all'ATI sono state riconosciute plurime riserve (tra cui quelle relative ai maggiori oneri derivanti dalle attività di gestione delle terre e rocce da scavo, di progettazione eseguita in relazione alle varianti apportate al progetto definitivo, di attuazione del piano di sicurezza, e adeguamento dell'importo relativo alle opere provvisori, presenza presso il cantiere di rifiuti e materiali ingombranti) per un importo complessivo di 6.733.656,21 euro a fronte delle quali la stessa ha rinunciato a qualsiasi richiesta risarcitoria.

D'altra parte la Stazione Appaltante si impegnava ad approvare i progetti di variante entro e non oltre il 31 gennaio 2020 al fine di permettere all'ATI Appaltatrice di poter confermare le date di attivazione delle tratte A, B e C e la data ultima di fine Lavori.

Con l'Atto transattivo veniva anche ridefinita la durata dei lavori, fissata in n. 1479 giorni dalla consegna degli stessi; il termine di ultimazione, conseguentemente, veniva fissato al 15.12.2021.

Con decreto del Dirigente Generale del Dipartimento Infrastrutture della Regione Calabria n. 8337 del 6.08.2020 veniva approvata la Prima perizia di variante per l'importo complessivo di 5.467.490,50 euro, avente ad oggetto i lavori relativi a: 1) Viadotto linea C fra le progressive km 4+273,16 e km 4+651,00; 2) Risoluzione interferenze; 3) Armamento ferroviario e segnalamento; 4) Cavi CPR; 5) Sottopasso Linea C; 6) Protezione manufatti interrati fermate; 7) Rinvenimenti archeologici; 8) Adeguamento monitoraggio ambientale; 9) Adeguamento scavo stratigrafico relativamente alla bonifica degli ordigni bellici, con un nuovo importo contrattuale pari a 95.020.246,65 euro.

Nella perizia veniva altresì ridefinito il termine per l'ultimazione dei lavori con conseguente proroga al 23.02.2022, e in data 12.10.2020 veniva stipulato il relativo Atto di sottomissione

Con decreto dirigenziale n. 13458 del 22.12.2021 veniva approvata la Seconda perizia di variante per l'importo complessivo di 6.120.280,04 euro - e conseguente ammontare dell'importo contrattuale a 101.140.556,45 euro - avente ad oggetto i lavori relativi a: 1) traslazione corpo A fermata Aranceto; 2) bonifica ordigni bellici linea A/B; 3) Interferenze; 4) Rinvenimenti archeologici zona Santa Maria; 5) realizzazione rilevati; 6) monitoraggio ambientale; 7) costi sicurezza aggiuntivi per emergenza sanitaria.

Nella perizia veniva altresì ridefinito il termine per l'ultimazione dei lavori con conseguente proroga al 31.12.2023, ed in data 11.01.2022 viene stipulato il relativo Atto aggiuntivo n. 15626.

Con decreto dirigenziale n. 6280 del 10.06.2022 è stata approvata la Terza perizia di variante (detta anche Variante TG2) a causa del manifestarsi di fenomeni franosi in corrispondenza della galleria artificiale TG2 sulla linea C tra le chilometriche 2+002 e 2+236, su cui sono stati installati alcuni inclinometri, finalizzati all'individuazione e al controllo di eventuali fenomeni di instabilità. Tali strumenti hanno permesso di rilevare spostamenti significativi nella porzione di versante prospiciente il tratto in variante della galleria artificiale (estate 2018), per cui a seguito del dato acquisito è stata disposta la messa in opera di un sistema di monitoraggio più accurato, al fine di caratterizzare eventuali fenomeni gravitativi in atto e ricostruire la geometria degli eventuali corpi di frana. Alla luce dei risultati ottenuti e delle valutazioni in merito alla dinamica del fenomeno gravitativo in atto, nel mese di agosto 2019, l'Appaltatore ha trasmesso alla Stazione Appaltante apposito studio, nel quale venivano meglio individuati i fenomeni franosi in corso e veniva proposta una soluzione per la stabilizzazione del pendio; studio sottoposto dall'Amministrazione alla verifica del prof. ing. [omissis], incaricato del supporto geotecnico al RUP.

Nel mese di febbraio 2021 la Stazione Appaltante ha richiesto all'Appaltatore di redigere il progetto di variante fino alla fase esecutiva e, a marzo 2021, l'Appaltatore, ha trasmesso dapprima gli elaborati tecnici di progetto definitivo e, successivamente, il progetto esecutivo di variante, da eseguirsi con il cosiddetto "metodo Milano".

La soluzione progettuale di variante consisteva quindi in una significativa modifica strutturale della galleria artificiale TG2, allo scopo di renderla idonea al contenimento del sistema franoso in atto, per il quale la galleria stessa fungerà da misura di stabilizzazione.

La perizia, avente un importo pari a 14.963.210,46 euro - con conseguente aumento del contratto a 116.103.766,91 euro, confermava il termine per l'ultimazione delle opere per il 31.12.2023.

In data 29.06.2022 è stato stipulato il relativo Atto aggiuntivo n. 20112 del 29.06.2022.

Tra le problematiche emerse in corso d'opera e che meritano di essere segnalate per le ricadute che hanno avuto sui tempi di esecuzione dei lavori si annoverano le interdittive antimafia a carico di alcune imprese titolari di vari contratti di subaffidamento e fornitura, che hanno provocato un significativo ritardo dei lavori, soprattutto nell'esecuzione della galleria naturale sulla linea C.



Allo stato attuale, per come risultante dalla ultima nota di aggiornamento trasmessa dal RUP, le problematiche che ancora attendono una definizione sono le seguenti:

Lungo la linea A/B, oltre a quanto precede, si segnala anche il rinvenimento in località Santa Maria di un nuovo manufatto (denominato palmento) ritenuto dalla Soprintendenza di interesse archeologico, ubicato al km 3+275, che si aggiunge ai lacerti murari risalenti al IV secolo a.C., ancora in parte presenti, rinvenuti tra le progressive km. 3+375 e il 3+425, che l'Appaltatore sta procedendo a delocalizzare. Su tale manufatto, su cui sono anche ultimate le attività di indagine archeologica, sono in corso gli approfondimenti tecnici per la sua delocalizzazione, comportanti delicate operazioni di movimentazione.

Relativamente alla linea C, l'Appaltatore ha segnalato un "abbassamento" di circa mezzo metro nella parte centrale del sottopasso realizzato dall'ANAS con i lavori della S.S. 280 in cui è previsto il passaggio della linea C tra le progressive km 0+758 e 0+848 di progetto. Tale problematica risulta essere avviata a soluzione solo recentemente con la trasmissione da parte dell'Appaltatore di una proposta di variante tecnica inviata il 15.06.2022, attualmente in corso di verifica da parte dell'Organismo di Ispezione e controllo. Su tale vicenda la Stazione Appaltante professa la sua estraneità, ritenendo invece palese una responsabilità dell'Appaltatore per errata valutazione dello stato di fatto con ogni conseguenza ai sensi delle previsioni del comma 18 dell'art. 161 del d.PR 207/2010.

Un ulteriore motivo di contraddittorio è la richiesta dell'Appaltatore di un maggior termine di 92 giorni per una ritenuta tardiva approvazione della Variante TG2, in relazione a quanto previsto dall'art. 4 dell'Atto Aggiuntivo del 22.12.2021.

Attualmente, l'avanzamento lavori risulta complessivamente pari al 34,52 % di quello contrattualizzato.

Riguardo al contenzioso pendente si specifica che con l'atto aggiuntivo stipulato il 22.12.2021 tra la Regione Calabria e l'Appaltatore quest'ultimo ha rinunciato a qualsiasi pretesa. Pertanto il contenzioso in essere è attualmente riconducibile alle sole riserve iscritte sul registro di contabilità successivamente alla stipula dell'atto anzidetto, dalla n. 48 alla n. 65 per un importo complessivo di euro 10.359.436,34, peraltro respinte dal DL.

Per quanto è stato possibile rilevare in sede di visita ispettiva, risulta ancora in fase di completamento la costruzione dei corpi stazione nonché delle opere d'arte minori in sovrappasso e sottopasso, ed i rilevati ferroviari con le relative sovrastrutture di armamento sono sostanzialmente ancora tutti da eseguire.

Sulla linea A/B un particolare nodo problematico si rileva in zona Santa Maria ove un importante ritrovamento archeologico (denominato palmento) ha reso necessaria la sospensione dei lavori di costruzione di una galleria artificiale destinata all'attraversamento in sottopassaggio di una zona densamente urbanizzata; mentre sulla linea C risultano in fase di esecuzione i lavori della galleria artificiale TG2; prossimo all'ultimazione il traforo della galleria naturale GN1 (da informazioni acquisite a mezzo stampa si è appreso che l'ultimo diaframma è stato abbattuto il 4 dicembre); ancora in fase iniziale di esecuzione il viadotto in prossimità della fine della linea C.

Dalle notizie a mezzo stampa si è appreso che le operazioni di dislocazione e trasporto dei reperti archeologici rinvenuti presso il sito di Santa Maria sono recentemente terminate, così da permettere la ripresa delle attività di cantiere.

Ritenuto in diritto

Dallo svolgimento delle attività ispettive e dall'analisi della documentazione fornita, sono emerse plurime criticità, contestate in sede di avvio del procedimento e da ritenere ancora sussistenti.

1) In primo luogo, e in linea generale, è stato rilevato un iter tecnico/amministrativo non improntato ai criteri di economicità e tempestività di cui all'art. 2 del D.lgs. 163/2006 – applicabile *ratione temporis* - (art. 30 D.lgs. 50/2016) stante il progressivo incremento del costo dell'intervento e del tempo di esecuzione per esso previsto.

Riguardo al costo, l'importo contrattuale è stato più volte incrementato passando da 81.623.701,76 euro (contratto di appalto del 6.08.2015) a 116.103.766,91 euro (atto aggiuntivo del 29.06.2022, a seguito della terza perizia di variante), con un aumento complessivo quindi del 42,22% circa, a cui si aggiungono ulteriori 6.733.656,21 euro corrisposti all'impresa a seguito dell'Atto transattivo del 16.12.2019.

Al riguardo la stazione appaltante, nella nota di riscontro ha rappresentato che i maggiori costi e tempi dell'appalto siano dipesi da attività necessarie per la realizzazione dell'opera via via sopraggiunte, ed in particolare, per oltre la metà, per la messa in sicurezza del versante Galleria artificiale TG2 "*opera sopraggiunta ascrivibile a sorpresa geologica*", evidenziando che l'incremento contrattuale non abbia inglobato alcun riconoscimento indennitario o risarcitorio in favore dell'Appaltatore bensì solo il corrispettivo per maggiori o diversi lavori effetto delle varianti rese necessarie;

2) In riferimento all'aspetto temporale si è evidenziata, altresì, una dilatazione sia dei tempi riservati alla progettazione esecutiva, sia dell'esecuzione dei lavori.

Per quanto attiene la tempistica per la redazione della progettazione esecutiva, il contratto di appalto del 6.08.2015 prevedeva un tempo pari a 45 giorni, la progettazione è stata avviata con Ordine di Servizio del 23.10.2015 e pertanto avrebbe dovuto concludersi entro il 7.12.2015. Tuttavia, durante la redazione della stessa, sono emerse varie problematiche legate agli espropri, alla risoluzione delle interferenze, al rilievo di ordigni bellici, a emergenze archeologiche, a normative sopravvenute, a nuove esigenze manifestate da altri Enti coinvolti nonché a miglioramenti che è stato deciso di apportare al progetto definitivo, che hanno richiesto l'introduzione di consistenti modifiche e integrazioni al progetto definitivo posto a base di gara. L'attività di progettazione esecutiva si è quindi enormemente dilatata nel tempo, a partire da una prima consegna provvisoria di alcuni elaborati (avvenuta il 15.01.2016), la progettazione è proseguita in un susseguirsi di consegne parziali da parte dell'Appaltatore con annesse richieste di proroga, contestazioni della S.A. circa l'incompletezza degli elaborati progettuali e intimazione di termini entro i quali completare la consegna definitiva, rapporti di verifica intermedi negativi dell'Organismo di Ispezione e Controllo *[omissis]*, riserve per anomalo andamento avanzate dall'Appaltatore, concessione di nuovi termini da parte della S.A., senza che mai, tuttavia, fosse avviato un formale procedimento per la determinazione dei giorni di ritardo maturati e per l'applicazione della penale prevista dal contratto. Data la necessità di procedere quanto prima all'avvio dei lavori si è proceduto per stralci: dapprima, con decreto D.G. n. 635 del 27.01.2017 veniva approvato uno stralcio del progetto esecutivo, per un importo complessivo di euro 2.903.412.73, riguardante alcune attività propedeutiche all'avvio dei lavori (bonifica ordigni bellici, indagini archeologiche, espianto e reimpianto delle piante di ulivo); mentre con DG n. 11075 del 9.10.2017 è stato approvato il progetto esecutivo. In definitiva, si rileva una attività di progettazione esecutiva che si è svolta per avanzamenti successivi sviluppandosi su un arco temporale di ben due anni rispetto ai 45 giorni previsti contrattualmente; una durata abnorme, in violazione dei principi di economicità e speditezza del procedimento amministrativo, dovuta a vari fattori, non ultimo il fatto che si è svolta sulla base di un progetto definitivo risalente al 2013.

Sul punto il Rup, nella nota di riscontro, ha rappresentato che le variazioni rese necessarie in sede di progettazione esecutiva e le varianti introdotte in corso di esecuzione dei lavori abbiano certamente inciso anche sulle tempistiche originariamente pattuite per la consegna dell'opera unitamente alle difficoltà operative che hanno caratterizzato l'esecuzione dei lavori sin dal loro avvio, e nel confermare il mancato rispetto dei termini stabiliti per la progettazione, ha sottolineato che la stessa fosse stata oggetto di numerose e rilevanti modifiche per venire incontro alle sopraggiunte esigenze dei diversi Enti che, intravedendo nella costruzione della linea metropolitana un'occasione per lo sviluppo infrastrutturale della Città di Catanzaro, hanno richiesto alcune modifiche che rendessero l'opera più funzionale anche rispetto agli interessi pubblici dagli stessi perseguiti.

Con riferimento alle tempistiche di esecuzione dei lavori si rileva che il termine di ultimazione degli stessi è stato più volte traslato, passando dall'iniziale termine del 20.01.2020 all'attuale termine del 31.12.2023 stabilito con l'Atto aggiuntivo del 11.01.2022 a seguito della seconda perizia di variante. In particolare, si rileva quanto segue. Il contratto di appalto fissava la durata dei lavori in 594 giorni naturali e consecutivi



decorrenti dalla consegna degli stessi; poiché la consegna definitiva è avvenuta il 27.11.2017 il termine per l'ultimazione dei lavori veniva fissato per il 20.01.2020. In seguito alla stipulazione dell'atto transattivo del 16.12.2019 la durata dei lavori veniva rideterminata in 1479 giorni decorrenti dalla consegna, con conseguente proroga del termine dei lavori al 15.12.2021. Al riguardo si rileva che la traslazione del termine finale è stata stabilita a meno di un mese dalla data di ultimazione dei lavori, in violazione dell'art. 159 comma 9 D.lgs. 163/2006 (art. 107 comma 5 D.lgs. 50/2016) secondo cui qualora l'esecutore che per cause a lui non imputabili non sia in grado di ultimare i lavori nel termine fissato può richiederne la proroga, ma con congruo anticipo rispetto alla scadenza del termine contrattuale. Risulta altresì particolarmente critica l'entità della traslazione in quanto con l'atto transattivo la durata originaria dei lavori (594 giorni) è stata retroattivamente quasi triplicata (1479 giorni) con l'effetto di prorogare il termine di ultimazione di circa due anni (dal 20.01.2020 al 15.12.2021).

A parere della stazione appaltante, anche la dilatazione delle tempistiche nella fase esecutiva sarebbe stata imputabile alle varianti apportate in corso d'opera che, imponendo la realizzazione di maggiori e più complesse opere da eseguire, hanno determinato la novazione del termine di ultimazione dei lavori, ovvero per la risoluzione delle interferenze e dei sottoservizi, significativamente aggravata dal Decreto del MIT del 4.04.2014, per i rinvenimenti archeologici di Santa Maria, per le problematiche riscontrate nella galleria artificiale TG2, per alcune novità normative – tra cui il Decreto del Ministero per i Beni e le Attività Culturali con cui il casello FS di Aranceto è stato dichiarato di interesse particolarmente importante e sottoposto a tutte le disposizioni di tutela contenute nel D.lgs. 42/2004, ed infine per le prescrizioni sulle modalità di esecuzione della bonifica da ordigni e residuati bellici.

Orbene, nel prendere atto delle plurime difficoltà operative che hanno connotato i lavori in oggetto, derivanti, in primo luogo, dal contesto urbano interessato dall'opera (Linea A-B) con conseguente necessità di risoluzione delle numerose interferenze dei sottoservizi presenti, nonché dall'esecuzione di parte dei lavori in costanza di esercizio alla linea ferroviaria di Ferrovie della Calabria (dismessa solo a maggio 2022) al fine di non interrompere il servizio tra Catanzaro lido e Catanzaro centro, l'adozione di numerosi provvedimenti interdittivi nei confronti di alcuni subappaltatori e subaffidatari, le operazioni di bonifica di residuati bellici, protrattasi nel tempo a causa delle sopravvenienze normative con modifiche dal punto di vista tecnico esecutivo e della gestione delle attività, ed infine il venire in rilievo di molti altri enti, le cui diverse e contrapposte esigenze sono state discusse in plurime conferenze di servizi sia in fase di progettazione definitiva che esecutiva, si rileva comunque una gestione dell'appalto non improntata a canoni di celerità ed efficienza.

Se da un lato i rilevanti ritardi accumulati nella fase di redazione del progetto esecutivo (di oltre due anni) e le varianti apportate paiono effettivamente imputabili ad esigenze sopravvenute anche di altri enti (Campus Universitario di Catanzaro, Protezione Civile), sebbene non risulti alcuna concreta iniziativa intrapresa dalla stazione appaltante per una più rapida soluzione, una situazione diversa si appalesa in riferimento ai lavori.

L'andamento dei lavori - attestato intorno al 34% - risulta caratterizzato da un forte ritardo sul cronoprogramma che fissa l'ultimazione al 31.12.2023, peraltro riconosciuto dallo stesso Direttore dei Lavori nella citata nota di aggiornamento del 2.11.2022, e solo parzialmente ascrivibile a vari eventi sopraggiunti che hanno effettivamente ostacolato il regolare andamento dei lavori.

Sebbene alcune delle problematiche che hanno sinora rallentato i lavori sembrano ormai avviate a soluzione - come la bonifica degli ordigni bellici, la risoluzione delle interferenze o i rinvenimenti archeologici - si ritiene che l'obiettivo del 31.12.2023 possa essere difficilmente raggiunto e solo attraverso la predisposizione di idonee misure atte a mantenere e incrementare considerevolmente il livello di produttività registrato negli ultimi mesi.

Al riguardo si evidenzia che in sede di ispezione è stato possibile rilevare una scarsa presenza di maestranze nei cantieri, situazione già conosciuta in quanto con la nota prot. 479 del 28 febbraio 2022 la DL aveva ordinato la ripresa dei lavori in seguito ad una sospensione, peraltro non comunicata, derivante dall'assenza di tutte le maestranze in cantiere.

Tralasciando la problematica della sospensione dei lavori che può essere disposta solo nei casi previsti dalla legge, appare chiaro che una maggiore presenza di personale appare necessaria per una celere prosecuzione ed ultimazione dei lavori entro i termini previsti.

Solo recentemente si sta assistendo a una svolta nell'andamento dei lavori con un consistente incremento della produttività, negli ultimi mesi, infatti, la curva di produttività effettiva è divenuta parallela a quella attesa, a testimonianza del fatto che le problematiche che finora hanno ritardato i lavori possono dirsi ormai avviate a soluzione.

3) Ulteriore criticità ha riguardato il rilievo delle interferenze e dei sottoservizi, rientranti tra le attività da svolgere in sede di progettazione esecutiva ai sensi dell'articolo 2 del Contratto di appalto del 6.08.2015. Trattasi di attività particolarmente significative nel caso di opere a rete e che normalmente vengono sviluppate in sede di progettazione definitiva, costituendo il progetto definitivo lo strumento contenente "gli elementi necessari ai fini del rilascio delle prescritte autorizzazioni e approvazioni" (art. 23 comma 7 del d.lgs. n. 50/2016; in tal senso anche art. 24 del dpr 207/2010).

Pur prendendosi atto delle effettive difficoltà connesse a tali operazioni, con particolare riferimento al rilievo dei sottoservizi nell'area densamente abitata di Santa Maria, suscita perplessità il differimento al progetto esecutivo di attività di rilievo che avrebbero potuto essere svolte, come da norma, in sede di progetto definitivo con conseguente incertezza sia sui costi finali complessivi dell'intervento sia sui tempi della progettazione esecutiva.

Il Rup nel riscontro ha rappresentato che in sede di conferenza dei servizi svoltasi nell'ambito della progettazione preliminare e definitiva, i principali soggetti gestori, ovvero Comune di Catanzaro, Enel, Snam rete gas, Telecom, Sorical, avessero espresso parere favorevole rinviando genericamente la loro attività alla successiva fase della progettazione esecutiva, ma che a fronte dell'impossibilità sopraggiunta dei medesimi di eseguire la risoluzione delle interferenze nei tempi dettati dal cronoprogramma, la Regione fosse stata autorizzata ad intervenire direttamente per la loro risoluzione, con conseguente riduzione di tempi e costi. Tale circostanza avrebbe comportato il ricorso alla variante "Interferenze" per un importo di 2.219.673 euro in quanto l'impossibilità sopraggiunta per gli Enti gestori di eseguire la risoluzione delle interferenze nei tempi dettati dal cronoprogramma avrebbe costituito una causa imprevista ed imprevedibile, mentre l'emanazione del Decreto del MIT del 4.04.2014, ha reso necessaria "*la risoluzione delle ulteriori interferenze non segnalate nel progetto esecutivo*" con conseguente ulteriore aumento dell'importo contrattuale, finanziato, comunque, dalle economie di scala derivanti dall'esecuzione in proprio delle interferenze.

Sicuramente il richiamato Decreto MIT del 4.04.2014 ha inasprito una situazione già complessa a causa delle lacune documentali degli enti gestori non sempre in grado di fornire precise indicazioni sulla localizzazione delle reti di sottoservizi, tuttavia si rileva anche che l'aver, di fatto, trasferito in sede di progetto esecutivo la risoluzione delle interferenze ha vanificato la possibilità di una programmazione temporale di tale categoria di lavorazioni, che sono state sostanzialmente sviluppate in corso d'opera. A questo quadro, già complesso, vanno aggiunte anche le modifiche richieste dalla Soprintendenza durante la fase esecutiva, sia a seguito dei vari rinvenimenti archeologici (tra cui, in particolare, il palmento in zona Santa Maria), sia a seguito di modifiche normative (il caso della fermata Aranceto).



4) Con riferimento alla fase contrattuale si è rilevata una certa genericità del contratto di appalto relativamente alle penali per ritardi nonché una sua sostanziale disapplicazione.

L'articolo 6 del contratto di appalto recava, difatti, una disciplina piuttosto generica sull'applicazione delle penali, prevedendone l'applicazione nella misura dello 0,3 per mille dell'importo contrattuale "nel caso di mancato rispetto del termine indicato per l'esecuzione delle opere, per ogni giorno naturale e consecutivo di ritardo nell'ultimazione dei lavori o per le scadenze fissate nel programma temporale dei lavori".

Al comma 3 si precisava ulteriormente che la penale giornaliera nella misura del 0,3 per mille trovasse applicazione anche nel caso di ritardi nel rispetto delle "soglie temporali intermedie fissate nell'apposito programma dei lavori, in proporzione ai lavori non ancora eseguiti"; tuttavia, si rilevava che tale possibilità, peraltro formulata in maniera alquanto generica, è rimasta disapplicata non essendo state individuate nel cronoprogramma le soglie temporali intermedie.

Tale disposizione, che gli atti aggiuntivi successivi non hanno mai modificato, potrebbe aver inciso sul ritardo maturato nell'avanzamento dei lavori, a fronte dell'assenza di adeguati incentivi al corretto svolgimento delle prestazioni contrattuali.

Al riguardo la SA nel riscontro ha rappresentato che la mancata applicazione di penali sia dipesa dalla insussistenza di elementi oggettivi che consentissero di addebitare univocamente i maggiori tempi di progettazione in capo all'appaltatore atteso che le revisioni progettuali, dalle quali è conseguito l'allungamento dei tempi, sono ascrivibili a circostanze oggettive estranee alla volontà delle parti contrattuali, e che l'applicazione di penali difficilmente avrebbe evitato lo slittamento della data di fine lavori ma, ragionevolmente, avrebbe innescato un contenzioso con l'Appaltatore che, in sede giudiziaria, avrebbe richiesto tempi lunghi ed esiti incerti per la sua definizione con ripercussioni sulla realizzazione dell'opera.

Invero nel precedente riscontro alla visita ispettiva la Regione Calabria aveva evidenziato *"la mancanza di responsabilità della Stazione appaltante per il ritardo accumulato dall'Appaltatore nell'esecuzione dei lavori e l'evidente intento dello stesso Appaltatore di utilizzarlo per volgere la situazione a suo favore e celare le sue responsabilità al riguardo, essendo ad esempio evidente che il ritardo nell'esecuzione del viadotto ferroviario, quasi completamente fermo da quasi un anno, non è certamente riconducibile alle argomentazioni addotte dall'Appaltatore con la presente riserva. Considerazioni valevoli anche per molteplici altre opere, completamente avulse dalle questioni indicate dall'Appaltatore per l'anomalo andamento, rimaste invece completamente ferme o non avviate, per esclusiva responsabilità dell'Appaltatore. Lavori evidentemente regolati unicamente dall'organizzazione dell'Appaltatore."*

Con particolare riferimento ai lavori in zona Santa Maria e alla necessaria chiusura della viabilità per la risoluzione interferenze, il Rup aveva rappresentato *"la responsabilità dell'Appaltatore per il ritardo nella chiusura di via Santa Maria anche per avere trasmesso il relativo cronoprogramma aggiornato, informando il Comune di Catanzaro per le attività di competenza", solo il 23.08.2022 (nota RTI-CA/340-22), nonostante i solleciti della D.L. come da note prot. 625/22 del 19.03.2022 e 74/22 del 4.04.2022"*.

Parimenti pare appalesarsi una responsabilità dell'appaltatore, e l'assenza di iniziativa da parte della stazione appaltante, con particolare riguardo al sottopasso esistente sulla SS 280 (linea C), oggetto di riserve e di proposta di variante, oggi approvata in linea tecnica nonostante, come espressamente riferito dal Rup e sopra riportato, sia dipesa dall'inadeguata valutazione dello stato di fatto e nella correlata violazione delle norme di diligenza nella stesura degli elaborati progettuali commesse dall'Appaltatore in sede di progettazione esecutiva; problematica insorta a fine 2021, ovvero dopo quattro anni dall'inizio dei lavori con conseguente paralisi degli stessi sui luoghi interessati.

Dalla documentazione pervenuta si è potuto constatare, altresì, la presenza di diversi atti del DL di sospensione delle attività in cantiere per assenza di maestranze *"Sospensione per la quale lo scrivente*

Direttore dei lavori non ha mai disposto, ne ha ricevuto alcuna comunicazione dall' Appaltatore, per cui se ne dispone la ripresa", nonché plurimi solleciti alla trasmissione di programmi di lavori aggiornati.

Le minime iniziative intraprese dalla stazione appaltante riguardo al presumibile inadempimento dell'impresa appaltatrice si sono sostanziate nell'emissione di vari ordini di servizio da parte della DL, risultati meramente interlocutori, non essendo seguita l'attivazione di concrete iniziative in danno dell'appaltatore idonee a consentire la ripresa dei lavori nei termini contrattuali, come espressamente previsto dall'articolo 1662, comma 2, c.c., secondo cui *"Quando, nel corso dell'opera, si accerta che la sua esecuzione non procede secondo le condizioni stabilite dal contratto e a regola d'arte, il committente può fissare un congruo termine entro il quale l'appaltatore si deve conformare a tali condizioni; trascorso inutilmente il termine stabilito, il contratto è risolto, salvo il diritto del committente al risarcimento del danno"*.

Nel riscontro si è più volte sottolineato, altresì, che negli accordi transattivi intervenuti l'Amministrazione appaltante, non abbia versato alcun risarcimento o indennizzo per lo slittamento dei tempi di realizzazione dell'opera, essendo state le reciproche ed opposte argomentazioni delle parti sull'addebitabilità dei ritardi state azzerate e con esse le relative richieste economiche (riserve per anomalo andamento da un lato e penali dall'altro).

Invero la finalità di deflazione del contenzioso non pare essere stata raggiunta poiché nel riscontro fornito la SA ha comunicato che con la firma del SAL 22 l'Appaltatore ha riconfermato le riserve iscritte sino al SAL 20, aggiungendone ulteriori 6 nuove riserve, per un importo complessivo pari ad euro 11.529.465,04, riserve controdedotte in modo esauriente dal Direttore dei lavori che le ha respinte, fornendo alla Stazione appaltante le ragioni ostative al riconoscimento delle pretese su cui si fondano.

Conclusivamente, pur dando atto delle numerose problematiche che hanno rallentato la corretta esecuzione dei lavori, si ritiene che l'amministrazione non abbia adeguatamente fatto uso degli strumenti giuridici a disposizione per stimolare l'azione dell'impresa appaltatrice, comportando il procrastinarsi dei lavori senza alcuna valutazione in ordine al prospettarsi di profili di responsabilità in capo all'impresa appaltatrice.

5) Ulteriore elemento di criticità ha riguardato l'utilizzo dello strumento della perizia di variante.

Il tracciato, infatti, ha subito varie modifiche plano-altimetriche, alcune delle quali avrebbero potuto essere già previste in sede di progettazione definitiva o esecutiva, come nel caso della variante per la trincea di via Trapani sulla linea A/B (variante apportata in sede di progetto esecutivo).

In corrispondenza di via Trapani (zona Catanzaro Lido) le linee A e B, progettate a binario affiancato, hanno richiesto un allargamento del cavalcavia per poter sovrappassare entrambe le linee. La variante, dell'importo di euro 105.454,53, è stata ascritta all'art. 132 comma 1, lett. c del D.Lgs. n. 163/2006 ("per la presenza di eventi inerenti alla natura e alla specificità dei beni sui quali si interviene verificatisi in corso d'opera, o di rinvenimenti imprevisi o non prevedibili nella fase progettuale"). Analogo è il caso della variante in prossimità della stazione di Santa Maria (variante apportata in sede di progetto esecutivo) in cui è stata eliminata la concavità prevista nel progetto definitivo. La variante, dell'importo di euro 335.766,91, è stata ascritta all'art. 132 comma 3, secondo capoverso del D. Lgs. n. 163/2006.

In entrambi i casi non si rinvenono circostanze sopravvenute e imprevedute quanto, piuttosto, più opportune scelte progettuali che potevano essere compiute già in sede di progettazione definitiva.

Oltre a queste varianti localizzate sono state introdotte anche varianti estese a tutto il tracciato., ed in particolare la modifica delle modalità realizzative dello strato di sottofondo della massicciata (variante apportata in sede di progetto esecutivo). La variante, dell'importo di euro 282.591,70, è stata ascritta all'art. 132 comma 3, secondo capoverso del D. Lgs. n. 163/2006; l'intervento risulta certamente migliorativo ma anche in questo caso non si rinvenono circostanze sopravvenute e imprevedibili.



Particolarmente consistenti, sia dal punto di vista tecnico che economico, sono le varianti apportate per risoluzioni di interferenze, bonifiche ordigni bellici e rinvenimenti archeologici. Tali lavorazioni hanno assunto un ruolo determinante in tutto lo sviluppo dell'iter tecnico/amministrativo visto che a più riprese hanno comportato l'inserimento di lavorazioni in variante al progetto definitivo o esecutivo e nello specifico: bonifica ordigni bellici (variante in sede di esecutivo, importo 1.036.110,79 euro; PV1, importo 402.909,20 euro; PV2 importo 664.976,03 euro), interferenze (PV1, importo 2.238.097,41 euro; PV2, importo 109.037,54 euro); emergenze archeologiche (variante in sede di esecutivo importo 17.466,49 euro; PV1, importo 713.902,17 euro; PV2, importo 1.260.190,63 euro).

Con particolare riferimento ai ritrovamenti archeologici rinvenuti nell'area di Santa Maria si rileva che a fronte della documentazione richiesta, non è stata fornita la verifica preventiva dell'interesse archeologico preliminare da redigere in sede di progetto preliminare a cura della SA ai sensi dell'art. 95 D.lgs. 163/2006 (art. 25 D.lgs. 50/2016).

Dalla documentazione fornita è stato comunque possibile rilevare la ripetuta prescrizione da parte della Soprintendenza dei Beni Archeologici Regione Calabria di indagini geofisiche e sondaggi stratigrafici nelle zone archeologicamente a rischio con particolare riferimento alle zone Fiumarella-Dolcino - tra cui è da ricomprendere la zona di Santa Maria luogo dei ritrovamenti archeologici - esami effettuati come risulta dai diversi pareri favorevoli emessi dalla Soprintendenza in fase di progettazione preliminare e definitiva. Conclusivamente, fatte salve le modifiche necessitate da richieste di Enti terzi sopraggiunte successivamente all'approvazione del progetto definitivo e/o esecutivo o le modifiche introdotte per sopravvenute disposizioni normative (entrambe queste fattispecie sono da ricondurre, almeno in parte, alla dilatazione dei tempi di cui si è detto al punto precedente), si ritiene che in più di un caso alcune lavorazioni introdotte nelle varie perizie di variante non siano riconducibili a circostanze sopravvenute impreviste o imprevedibili ma a carenze della progettazione o a inadeguate valutazioni dello stato di fatto. Nella nota di riscontro il Rup, con particolare riguardo alla Variante Trincea via Trapani, ha rappresentato che le scelte progettuali fossero dipese dal fatto che l'intervento fosse da eseguirsi in costanza di esercizio ferroviario, e che relativamente alla modifica delle modalità realizzative dello strato di sottofondo della massicciata di cui alla perizia n. 1, l'intervento migliorativo fosse stato introdotto per migliorare la durabilità del corpo ferroviario.

Conclusivamente si osserva che, con l'eccezione della terza perizia di variante che ha riguardato la sola galleria TG2, tali modifiche sono state introdotte in sede di elaborazione del progetto esecutivo o inglobate nell'ambito della prima e seconda perizia di variante; alcune delle stesse, inoltre, si sono presentate più volte (variazioni introdotte per la risoluzione di interferenze, per la bonifica di ordigni bellici, per rinvenimenti archeologici).

Sebbene ciascuna di esse abbia presentato specifiche problematiche, come sopra evidenziato, si ritiene di poter individuare un comune denominatore nel lungo lasso di tempo intercorso tra la progettazione definitiva (approvazione del luglio 2013) e quella esecutiva (avvio nel dicembre 2015 e approvazione nel dicembre 2017).

In tale arco temporale è mutato il quadro esigenziale, con conseguente richiesta di modifiche e integrazioni progettuali da parte di altri Enti, come nel caso della variante Campus, a valle della conferenza di servizi che aveva portato all'approvazione del progetto definitivo. Inoltre, ha subito importanti modifiche anche il quadro normativo di riferimento a causa della introduzione di specifiche norme di settore; sono ascrivibili a tale fattore diverse varianti, tra cui quella relativa all'armamento e segnalamento ferroviario, quella relativa alla bonifica da ordigni bellici, quella relativa alle interferenze e sottoservizi.

Relativamente a quest'ultima casistica, si rileva che sicuramente il richiamato Decreto MIT del 4.04.2014 ha acuito una situazione già complessa a causa delle lacune documentali degli enti gestori non sempre in grado di fornire precise indicazioni sulla localizzazione delle reti di sottoservizi; tuttavia si rileva anche che

l'aver, di fatto, trasferito in sede di progetto esecutivo la risoluzione delle interferenze ha vanificato la possibilità di una programmazione temporale di tale categoria di lavorazioni, che sono state sostanzialmente sviluppate in corso d'opera. A questo quadro, già complesso, vanno aggiunte anche le modifiche richieste dalla Soprintendenza durante la fase esecutiva, sia a seguito dei vari rinvenimenti archeologici (tra cui, in particolare, il palmento in zona Santa Maria), sia a seguito di modifiche normative (il caso della fermata Aranceto).

Le numerose modifiche apportate al progetto appaltato hanno comportato, inoltre, che l'intero intervento sia stato realizzato con una generale incertezza riguardo ai costi complessivi e ai tempi di esecuzione, con un notevole sviluppo del contenzioso e con una ridotta produttività di cantiere.

In ultimo si è evidenziato che, a fronte dell'importanza strategica dell'opera, dei rallentamenti per la realizzazione della stessa, e delle diverse problematiche riscontrate con l'appaltatore, la nomina di un Collegio Tecnico Consultivo previsto dall'art. 35 D.lgs. n. 50/2016 e regolato dal DL n. 76/2020 costituisce un utile strumento volto a risolvere le controversie e le diverse "dispute tecniche" insorte durante la fase di esecuzione dei lavori, e al riguardo la SA, nella nota di riscontro ha comunicato di aver proceduto in tal senso.

Tutto ciò considerato e ritenuto, in esito all'istruttoria espletata nell'ambito del procedimento di vigilanza in epigrafe

Il Consiglio dell'Autorità Nazionale Anticorruzione
nell'adunanza del 10 gennaio 2024

DELIBERA

- la non conformità della procedura ai principi di tempestività ed economicità di cui all'articolo 2 del D.lgs. 163/2006 vigente *ratione temporis* a fronte di una gestione complessiva dell'intervento poco efficace da parte della Stazione Appaltante, che non ha operato in maniera tempestiva ed energica per evitare o comunque limitare i gravi ritardi che si sono accumulati nella esecuzione delle opere;
- un notevole incremento dei tempi previsti per la realizzazione dell'opera, ed in particolare l'eccessivo lasso di tempo tra l'approvazione del progetto definitivo e la redazione del progetto esecutivo, durante il quale è mutato il quadro esigenziale dei soggetti principalmente interessati all'opera e sono state introdotte modifiche alla normativa tecnica di settore, con la conseguente necessità di apportare numerose variazioni al progetto appaltato, sia in sede di redazione del progetto esecutivo sia in sede di esecuzione dei lavori;
- un notevole incremento del costo dell'intervento in parte addebitabile a fattori sopraggiunti nel corso dell'esecuzione (novazioni normative, rinvenimenti archeologici, cause impreviste e imprevedibili) ma per altri versi riconducibile a situazioni che potevano essere meglio definite in fase progettuale (interferenze e sottoservizi).

Nel prendere atto che nell'ultimo periodo si è registrata una svolta significativa in termini di incremento della produttività giornaliera, si sollecita la S.A. ad una più incisiva attività di vigilanza, stimolo e controllo, anche attraverso un utilizzo più puntuale degli strumenti contrattuali a disposizione.

- di trasmettere a cura dell'Ufficio Vigilanza Lavori la presente deliberazione alla Regione Calabria invitando l'Ente alle valutazioni di competenza e a dare notizia delle stesse nel termine di 30 giorni.



Il Presidente

Avv. Giuseppe Busia

Depositato presso la Segreteria del Consiglio il 30 gennaio 2024

Il Segretario verbalizzante

Laura Mascali