



Autorità Nazionale Anticorruzione

Deliberazione n. 30 del 22 dicembre 2014

Oggetto: Fascicolo 1999/2013 – Lavori di manutenzione eseguiti sull'Autostrada A16.

Stazione appaltante: Autostrade per l'Italia S.p.A.

Riferimenti normativi: D.M. 18.2.1992, n. 223; D.M. 28.6.2011; art. 141, d.lgs. 163/2006.

Il Consiglio dell'Autorità Nazionale Anticorruzione

nell'adunanza del 22.12.2014;

Visto l'articolo 19, comma 2, del 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;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modificazioni;

Vista la relazione della Direzione Generale Vigilanza Lavori, Servizi e Forniture;

Considerato in fatto

A seguito dell'incidente accaduto sul viadotto Acqualonga in data 28.7.2013, tenuto conto di informazioni assunte a mezzo stampa riguardanti presunti lavori in corso nel tratto autostradale interessato dall'incidente (A16), il Direttore della Direzione Generale Vigilanza Lavori, Servizi e Forniture con disposizione prot. n. 72559 del 1.8.2013 ha disposto l'avvio d'ufficio di un'istruttoria al fine di verificare la presenza di eventuali carenze della società concessionaria in merito alla corretta manutenzione della tratta autostradale, con particolare attenzione al viadotto al km 32 tra Monteforte Irpino e Baiano (viadotto Acqualonga).

L'avvio istruttoria è stato comunicato alla società Autostrade per l'Italia S.p.A. (nel prosieguo società Autostrade o Concessionario) con nota prot. 73072 del 2.8.2013.

La nota è stata inviata per conoscenza anche al concedente ANAS S.p.A., al Consiglio Superiore dei Lavori pubblici e al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, chiedendo loro di comunicare eventuali azioni intraprese a seguito dell'incidente in questione. Di questi solo ANAS S.p.A. ha riscontrato la suddetta comunicazione con nota prot. CDG-0107615-P dell'8.8.2013, assunta al prot. dell'Autorità n. 76142 del 16.8.2013, evidenziando come a far data dal 1.10.2012 tutte le attribuzioni relative all'attività di vigilanza sulle concessionarie autostradali nonché le funzioni di concedente fino a quel momento svolte da ANAS medesima siano state trasferite al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

La società Autostrade ha fornito riscontro alla comunicazione di avvio istruttoria con nota prot. 19516 del 1.10.2013, assunta al prot. dell'Autorità n. 92631 del 1.10.2013, con la quale è stato fornito l'elenco dei lavori inerenti l'Autostrada A16 realizzati nel periodo 1.10.2008 - 31.7.2013.

In relazione a tali lavori, si è ritenuto opportuno acquisire informazioni più dettagliate relativamente a n. 5 interventi che avevano interessato il viadotto Acqualonga e aree limitrofe (nota prot. 100803 del 18.10.2013).

La documentazione richiesta è pervenuta con nota prot. 22265 del 6.11.2013, assunta al prot. dell'Autorità n. 109205 del 7.11.2013.

Con successiva nota prot. 29982 del 5.3.2014, sono state richieste ulteriori informazioni con particolare riferimento alle barriere installate sul viadotto Acqualonga e alle attività di verifica/collaudo degli interventi oggetto di esame specifico.

La società Autostrade ha dato riscontro con nota prot. 5593 del 24.3.2014, assunta al protocollo dell'Autorità n. 39369 del 28.3.2014.

Sulla base di quanto disposto dal Consiglio dell'Autorità nella seduta del 9 aprile 2014, con nota prot. 50583 del 29.4.2014, è stata trasmessa alla società Autostrade, e per conoscenza al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e alla società ANAS S.p.A, la Comunicazione delle risultanze istruttorie inerente i lavori cui all'oggetto.

La società Autostrade, con nota prot. 9337 del 16.5.2014 acquisita al protocollo dell'Autorità n. 57212 del 19.5.2014, ha formulato istanza di sospensione del procedimento istruttorio fino al momento in cui, concluse le indagini preliminari, non fosse possibile acquisire la documentazione nonché le relazioni tecniche sulle cause dell'incidente, necessarie alla redazione delle controdeduzioni.

L'Autorità ha riscontrato la suddetta richiesta con nota prot. 61088 del 27.5.2014, prorogando il termine di invio delle controdeduzioni al 31.7.2014, atteso che il deposito della relazione tecnica del collegio dei periti incaricato dalla Procura della Repubblica di Avellino sarebbe dovuto intervenire nelle settimane successive.

Le controdeduzioni alla Comunicazione di risultanze istruttorie della società Autostrade per l'Italia S.p.A. sono, pertanto, pervenute con nota prot. 16090 del 30.7.2014, assunta in pari data al protocollo dell'Autorità n. 86213.

La società Autostrade per l'Italia S.p.A. è concessionaria dell'Autostrada A16 in virtù della Convenzione Unica sottoscritta con ANAS S.p.A. in data 12.10.2007, ai sensi dell'art. 2, commi 81 e ss., del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262 (Disposizioni urgenti in materia tributaria e finanziaria) convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 296. La scadenza della concessione è fissata al 31.12.2038.

Dal 1.10.2012, ai sensi del combinato disposto dell'art. 11, co. 5, del decreto-legge 29 dicembre 2011, n. 216 (Proroga di termini previsti da disposizioni legislative) convertito dalla legge 24 febbraio 2012, n. 14, e dell'art. 36, co. 5, del decreto-legge 6 luglio 2011, n. 98 (Disposizioni urgenti per la stabilizzazione finanziaria) convertito dalla legge 15 luglio 2011, n. 111, il Concedente non è più ANAS S.p.A. ma il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Oggetto dell'affidamento concessorio è:

- la costruzione e l'esercizio delle autostrade già assentite in concessione di costruzione e gestione da precedenti convenzioni, per un totale di 2854,6 km;
- la progettazione e l'esecuzione degli interventi di adeguamento, richiesti da esigenze relative alla sicurezza del traffico o al mantenimento del livello di servizio, e di quelli inerenti l'adeguamento della viabilità di adduzione ai trafori o valichi di confine e della viabilità a servizio delle grandi aree metropolitane; tali interventi sono elencati nella convenzione medesima.

La Convenzione riporta un elenco nominativo degli interventi di ampliamento/potenziamento di tratte esistenti che il Concessionario è tenuto a realizzare (cfr. art. 2, co. 2, lett. A, B, D ed E) e una classificazione di interventi di ammodernamento e rinnovo della rete in concessione (cfr. art. 2, co. 2, lett. C), in parte già individuati nominativamente.

Per l'affidamento di lavori direttamente connessi alla realizzazione e all'esercizio delle autostrade assentite, la società Autostrade è tenuta, in linea generale, ad agire come amministrazione aggiudicatrice

nel rispetto della normativa vigente al momento dell'affidamento. In apposito allegato sono specificate le attività per le quali non è, invece, tenuta ad agire come amministrazione aggiudicatrice.

La convenzione ha, anche, previsto che «nel rispetto della normativa vigente, qualora il concessionario intenda far realizzare i lavori oggetto della concessione, inclusi quelli di manutenzione, a società collegate, il prezzo degli appalti conferiti alle stesse società è determinato utilizzando i valori risultanti dal più recente prezziario Anas, con applicazione della media dei ribassi per lavori simili affidati, previo esperimento di procedure di gara pubblica, negli ultimi 6 mesi dal Concessionario e dal Concedente» (cfr. art. 34, Convenzione).

Tra gli obblighi del Concessionario ritroviamo anche quello del mantenimento della funzionalità delle infrastrutture concesse attraverso la manutenzione e la riparazione tempestiva delle stesse, cui si associa quello di presentare all'esame del Concedente entro il mese di novembre di ciascun anno il programma dei lavori di ordinaria manutenzione e dei lavori relativi agli interventi di miglioramento delle rete.

La classificazione delle suddette tipologie di interventi è riportata in appositi allegati alla Convenzione (cfr. Allegati F1, F2). Nell'ambito della manutenzione ordinaria sono ricomprese le attività di riparazione, sostituzione e integrazione delle barriere di sicurezza e delle reti di protezione dei viadotti.

La grave inadempienza all'obbligo del mantenimento della funzionalità delle infrastrutture concesse, di cui sopra, può comportare la decadenza della concessione (cfr. art. 9, co. 1, Convenzione).

Il piano finanziario allegato alla Convenzione ha stabilito che al fine di garantire uno stato di conservazione della rete in linea con gli obiettivi di qualità del servizio e di sicurezza per l'utenza, tutte le strutture da mantenere sono monitorate attraverso un sistema di indicatori correlati allo stato di conservazione delle stesse. Tali indicatori sono elaborati grazie ad una costante attività di sorveglianza e monitoraggio volta a identificare gli eventuali difetti presenti, la loro ubicazione, estensione, gravità ed evolvibilità.

Inoltre, al fine di consentire al Concedente l'esercizio dei suoi poteri di vigilanza e controllo nei riguardi del concessionario, la società Autostrade è tenuta a fornire con cadenza trimestrale informazioni sulle attività oggetto di concessione nonché sui loro costi e ricavi.

Per quanto concerne, invece, la manutenzione straordinaria compete al Concedente l'approvazione dei relativi progetti.

In relazione alle barriere di sicurezza e alla segnaletica, il piano di sicurezza prevede la riqualificazione delle barriere spartitraffico con barriere di tipo H3 o H4 nel periodo 2007-2012 e la riqualificazione delle barriere laterali, utilizzando barriere di tipo H2-H3 su terra e H3-H4 su bordo ponte a partire dall'anno 2008.

Entrambe le tipologie di riqualificazione sono state previste anche per l'Autostrada A16.

Le tabelle allegate alla convenzione riportano nell'ambito della manutenzione ordinaria un valore dei costi per la sicurezza da sostenere per ciascun anno di durata della concessione riferito all'intera rete autostradale affidata in concessione alla società Autostrade. Non sono riportati dati relativi alle singole arterie.

La società Autostrade ha dichiarato di aver consuntivato nel quinquennio 2008-2012 una spesa complessiva per manutenzione di 1.444 milioni di euro, a fronte di un valore previsto in convenzione di 1.410 milioni di euro.

Rapportando i costi di manutenzione ordinaria¹ e quelli relativi alla voce sicurezza, previsti nel piano economico finanziario allegato alla Convenzione, alla lunghezza complessiva delle autostrade oggetto di concessione pari a 2.854,6 km, nell'ipotesi che la lunghezza della rete nel periodo in esame non subisca significative variazioni, è possibile determinare un costo unitario chilometrico previsto nel periodo 2008-2012 pari a:

Manutenzione	2008	2009	2010	2011	2012	Totale
Costo totale	279.000.000	279.000.000	279.000.000	279.000.000	279.000.000	1.395.000.000
di cui Sicurezza	34.300.000	34.500.000	35.000.000	34.000.000	34.000.000	171.800.000
Costo unitario	97.737	97.737	97.737	97.737	97.737	488.685
di cui Sicurezza	12.016	12.086	12.261	11.911	11.911	60.184

Con riferimento all'Autostrada A16, nel medesimo periodo, sono state eseguite manutenzioni per circa 96 milioni di euro. Tenuto conto di una lunghezza pari a 172,3 km, i costi unitari per chilometro di rete sostenuti per la manutenzione e per la sicurezza sono riportati nella tabella che segue.

Manutenzione	2008	2009	2010	2011	2012	Totale
Costo totale	15.046.000	22.714.000	23.504.000	17.754.000	17.054.000	96.072.000
di cui Sicurezza	1.514.000	6.690.000	11.283.000	5.196.000	1.493.000	26.176.000
Costo unitario	87.324	131.828	136.413	103.041	98.979	557.586
di cui Sicurezza	8.787	38.827	65.485	30.157	8.665	151.921

La tabella che segue riporta, invece, una suddivisione dei 96 milioni di euro spesi per la manutenzione in ciascuna categoria di lavorazioni (le cifre sono indicate in migliaia di euro). Tali importi sono riferiti alla manutenzione realizzata mediante imprese esterne, cui vanno sommate le attività svolte dalla competente Direzione di tronco (Direzione VI tronco dal km 0 al km 127 e Direzione VIII tronco dal km 127 al km 172) con personale interno.

La società Autostrade ha dichiarato che sull'Autostrada A16 si è registrato un «valore percentuale complessivo tra investimenti e manutenzioni superiore del 6% rispetto alla media registrata sulla restante rete».

Categoria	2008	2009	2010	2011	2012	Totale
Pavimentazioni	7.039	4.834	4.670	5.979	5.170	27.692
Opere d'arte	2.235	5.841	3.146	2.879	2.989	17.090
Gallerie	734	302	841	84	651	2.611
Corpo Aut.le	993	2.241	988	1.134	1.889	7.245
Sicurezza	1.514	6.690	11.283	5.196	1.493	26.176
Impianti	97	124	90	62	60	433
Esazione pedaggi	82	204	89	69	73	517
Verde e pulizie	763	464	515	493	574	2.810
Op. invernali	1.289	1.750	1.644	1.586	3.881	10.150
Edifici	299	263	238	272	276	1.348
Forn. Varie	-	-	-	-	-	-
Totale	15.046	22.714	23.504	17.754	17.054	96.072

¹ Sommando a tali costi 3 milioni di euro all'anno di manutenzione non ricorrente si ottiene l'importo di 1.410 milioni di euro precedentemente indicato quale costo preventivato per la manutenzione nel periodo 2008-2012.

Il dettaglio della voce “Sicurezza” è riportato nella tabella seguente.

Iniziativa		2008	2009	2010	2011	2012	Totale
Barriere di sicurezza	Spartitraffico N.J. A16 (km 50-128)	349	1.254	10.146	4.072	22	15.844
	Spartitraffico N.J. A16 (km 50-128)	82	7.072	105	23	-	7.283
	Interventi manutenzione capitalizzati (posa barriere NJ)	-	(3.150)	(128)	-	-	(3.278)
	Totale manutenzioni su barriere di sicurezza	431	5.176	10.123	4.096	22	19.848
Segnaletica	Standardizzazione segnaletica	2	-	1	5	-	8
	Imbiancatura piedritti	33	32	31	29	29	156
	Manutenzione impiantistica PMV	15	18	9	5	6	52
	Pulizia e sostituzione delineatori	-	18	14	42	42	116
	Ripristino standard segnaletica verticale	-	-	-	25	22	47
	Segnaletica su nuova pavimentazione	82	159	77	132	163	613
	Segnaletica verticale	70	85	14	14	81	265
	Ripasso termoelastico	317	326	265	198	244	1.350
	Ripasso segnaletica Telepass e Viacard	13	6	13	23	12	68
	Totale manutenzioni su segnaletica	532	645	425	473	599	2.674
Altri interventi di sicurezza	Parapetti e guardrail	12	35	37	5	34	124
	Recinzioni	121	93	109	180	216	719
	Ripristino sicurezza (include danni da incidente)	417	741	589	443	622	2.811
	Totale manutenzioni su altri interventi	550	869	735	628	872	3.654
Totale manutenzione voce Sicurezza		1.514	6.690	11.283	5.196	1.493	26.176

La società Autostrade ha anche fornito i dati salienti degli appalti attivati dalla società medesima, nelle sue diverse articolazioni di Sede Centrale, di Direzione del VI Tronco e di Direzione di VIII Tronco, relativamente all’Autostrada A16 nel periodo 1.1.2008 – 31.7.2013.

Nell’ambito dei suddetti appalti, attese le motivazioni alla base dell’avvio dell’istruttoria, si è ritenuto opportuno acquisire ulteriori informazioni relativamente ai seguenti interventi, elencati in ordine cronologico di esecuzione:

1. 2008 – Lavori di sostituzione giunti di dilatazione Viadotto Ufita e Acqualonga (CIG 020033165D);
2. 2009 – Lavori di sostituzione e ripristino travi del Viadotto Acqualonga km 32+620 (CIG 93358532A9);
3. 2012-2013 – Interventi di ripristino del Viadotto Carafone alla progr.va km 037+540 carr. Est/Ovest (CIG 392049814C);
4. 2012-2013 – Riquilificazione barriere di sicurezza bordo laterale dal km 27 al Km 50 dell’Autostrada A16 Napoli-Canosa (CIG 3590009923);
5. 2012-2013 – Interventi di ripristino del Viadotto Acqualonga alla progr.va km 037+540 carr. Est/Ovest (CIG 4291844DB2).

Preliminarmente si rappresenta che il “Viadotto Acqualonga”, ubicato alla progressiva km 32+620 dell’autostrada A16 Napoli-Canosa, nel territorio di Monteforte Irpino (AV), è stato realizzato agli inizi degli anni ’60.

E’ costituito da dodici campate semplicemente appoggiate in cemento armato precompresso a cavi scorrevoli, aventi luci nette pari a 32 m ciascuna e pendenza longitudinale del 5%. Il viadotto presenta due impalcati: uno in direzione Bari, costituito da n. 5 travi in c.a.p. a cavi scorrevoli alte 2 m,

con larghezza complessiva pari a 12,30 m, e l'altro in direzione Napoli, costituito da 4 travi in c.a.p. a cavi scorrevoli alte 2 m, con larghezza complessiva pari a 10,50 m.

La barriera installata sul Viadotto Acqualonga è una barriera New Jersey da bordo viadotto in calcestruzzo con mancorrente metallico, appartenente alla tipologia "C.3.1" del Catalogo del Ministero dei lavori pubblici del 1988 (deriva da un ciclo di prove d'urto in scala reale effettuate alla fine degli anni 80). Sono barriere rimovibili, formate da elementi prefabbricati, collegati tra loro nonché collegati alla strutture dell'opera attraverso unioni bullonate.

E' stata messa in opera nel 1988/89, anteriormente all'emanazione della prima normativa nazionale in tema di barriere di sicurezza (decreto del Ministero dei lavori pubblici 18 febbraio 1992, n. 223 – Regolamento recante istruzioni tecniche per la progettazione, l'omologazione e l'impiego delle barriere stradali di sicurezza).

Intervento 1 – Lavori di sostituzione giunti di dilatazione Viadotto Ufita e Acqualonga.

I "Lavori di sostituzione giunti di dilatazione Viadotto Ufita e Acqualonga" sono stati affidati a seguito di indagine di mercato del 29.8.2008, all'impresa T.I.S. S.p.A. per un importo di € 37.063,12 (ribasso del 10,12%), di cui € 2.100,00 per oneri di sicurezza.

Nello specifico, i lavori prevedevano la sostituzione di n. 1 giunto di dilatazione al viadotto Ufita e di n. 2 giunti di dilatazione al viadotto Acqualonga Ovest.

I lavori sono iniziati il 29.10.2008 e terminati il 3.11.2008, entro il termine contrattualmente previsto.

Nell'elenco prezzi unitari sono riportate le seguenti lavorazioni afferenti le barriere di sicurezza:

- «Smontaggio, spostamento e rimontaggio di barriera New Jersey in calcestruzzo o in acciaio, anche con corrimano metallico, e loro spostamento in posizione provvisoria indicata dalla Direzione Lavori ovvero carico su autoveicolo» (P-261);
- «rimozione e successivo riposizionamento di barriere di sicurezza poste a chiusura di varchi bypass esistenti compresi e compensati il carico e il trasporto da e per il luogo di deposito indicato dalla D.L.» (P-112).

La società Autostrade ha, tuttavia, precisato che i lavori in questione «non hanno comportato alcun intervento sulle barriere, trattandosi di mera manutenzione dei giunti di dilatazione, mediante sostituzione degli stessi con rifacimento del massetto di ancoraggio».

Non risulta tra gli atti forniti il certificato di regolare esecuzione dei lavori.

Al riguardo, la società medesima ha evidenziato che, trattandosi di appalto di modesta entità che non prevedeva alcun intervento di modifica delle caratteristiche strutturali delle opere, il collaudo non era necessario e che la restante documentazione afferente l'appalto ha consentito al Responsabile del procedimento di ritenere l'intervento correttamente eseguito.

Intervento 2 – Sostituzione e ripristino travi del Viadotto Acqualonga km 32+620.

I lavori relativi alla "Sostituzione e ripristino travi del Viadotto Acqualonga km 32+620" sono stati affidati come somma urgenza all'impresa Fip Industriale S.p.A. con contratto sottoscritto per accettazione dall'appaltatore in data 31.8.2009, per un importo presunto² di € 1.750.899,00 di cui € 27.000,00 per oneri di sicurezza.

Il progetto ha previsto i seguenti interventi:

² Il contratto ha previsto che l'importo dello stesso possa variare in più o in meno a seguito dei lavori effettivamente eseguiti e contabilizzati con applicazione dei prezzi di cui all'elenco prezzi per la manutenzione straordinaria della Committente.

- sostituzione dell'impalcato della campata n. 3 – direzione Napoli;
- sostituzione della trave esterna in c.a.p. della campata n. 7 – direzione Napoli;
- rinforzo della trave di bordo in c.a.p. della campata n. 8 – direzione Napoli;
- rinforzo travi delle campate n. 4, 5, 6, 9 ,11 – direzione Napoli.

Relativamente alle barriere di sicurezza, per i primi due interventi è stato previsto lo smontaggio e la successiva posa delle barriere esistenti (new-jersey in cls classe H4 sul cordolo esterno e barriera metallica tipo H2 sul cordolo interno) per tutta la lunghezza della campata, mentre per il terzo il progetto ha previsto lo smontaggio e il riposizionamento della barriera new-jersey solo in corrispondenza delle teste della trave (per una lunghezza di 6 m per ogni testa).

La società Autostrade per l'Italia S.p.A. ha precisato che le lavorazioni di demolizione e ricostruzione attuate con riferimento alle campate n. 3 e 7 sono state avviate solo dopo lo smontaggio delle barriere, attuato proprio al fine di preservarne l'integrità.

Dai dati forniti non è possibile rilevare l'entità delle attività afferenti le barriere di sicurezza.

I lavori sono stati consegnati in via d'urgenza con verbale in data 11.3.2009 con una durata prevista di 128 giorni.

A seguito di una sospensione dal 7.4.2009 al 18.5.2009, l'ultimazione dei lavori è intervenuta in data 20.8.2009. La collaudabilità degli stessi è stata attestata con certificato del 15.3.2010.

Intervento 3 – Interventi di ripristino del Viadotto Carafone alla progr.va km 037+540 carr. Est/Ovest.

A seguito di procedura negoziata senza previa pubblicazione di bando di gara ex art. 125, co. 8, del Codice, i lavori in questione sono stati aggiudicati in data 13.4.2012 all'impresa Costruzioni Lo Russo s.r.l. per un importo di € 172.361,60 (ribasso del 22,244%) di cui € 77.934,72 per oneri di sicurezza. Il contratto d'appalto è stato stipulato in data 27.6.2012.

Gli interventi di manutenzione previsti consistevano nella iniezione dei cavi di precompressione delle travi, nel rinforzo delle travi e nel loro ripristino, nella rinvivatura delle travi di bordo, nel ripristino degli sbalzi esterni e nell'adeguamento del sistema di smaltimento delle acque meteoriche (pavimentazione, canaletta, gocciolatoio).

L'importo a base d'asta prevedeva una piccola componente (€ 167,55) relativa alle barriere di sicurezza, con riferimento alle seguenti lavorazioni rilevabili dall'elenco prezzi:

- smontaggio completo di sicurvia e parapetti metallici posti sia sulle banchine laterali che sulla banchina centrale;
- posa in opera di montanti di qualsiasi tipo per sicurvia e parapetti metallici;
- posa in opera di sicurvia e parapetti metallici a nastro compreso.

I lavori sono stati consegnati in data 23.7.2012 e ultimati in data 10.3.2013, entro il termine utile contrattuale rideterminato a fronte di n. 4 sospensioni dei lavori.

Il certificato di regolare esecuzione, per un importo finale di € 180.634,28, è stato emesso in data 13.9.2013.

Intervento 4 – Riqualficazione barriere di sicurezza bordo laterale dal km 27 al Km 50 dell'Autostrada A16 Napoli-Canosa.

I lavori relativi alla “*Riqualficazione delle barriere di sicurezza bordo laterale dal km 27 al Km 50 dell'Autostrada A16 Napoli-Canosa*” sono stati affidati da Autostrade per l'Italia alla controllata Pavimental S.p.A.

Il contratto d'appalto è stato sottoscritto in data 10.2.2012 per un importo di € 3.467.172,95 (ribasso del 29,98%) oltre € 215.209,02 per oneri di sicurezza.

La consegna dei lavori è stata effettuata in data 12.6.2012 con termine previsto al 6.1.2013 (208 giorni). Diverse sospensioni dei lavori hanno prorogato il termine di ultimazione al 23. 8.2013.

A seguito dell'incidente presso il viadotto Acqualonga e dei successivi accertamenti degli organi competenti, i lavori sono stati sospesi con verbale n. 12 del 29.7.2013.

Oggetto dell'intervento era la riqualificazione degli impianti di sicurezza esistenti mediante sostituzione e potenziamento delle barriere di sicurezza per bordo laterale e bordo ponte nel tratto di competenza della Direzione 6° Tronco (dal km 26+445 (uscita Baiano) al km 49+637 (uscita Avellino Est) in carreggiata Est e dal km 49+970 (uscita Avellino Est) al km 26+650 (uscita Baiano) in carreggiata Ovest).

Il progetto ha previsto la sostituzione-integrazione delle barriere metalliche presenti con le seguenti barriere:

- metallica per bordo laterale a tripla onda di classe H2 su terra, pavimentazione e opere sottili in calcestruzzo (crash test AISICO n. 735-736-737 del 21-22.9.2010 codice identificativo BROH2-21 o equivalenti, dotata di marcatura CE ai sensi della vigente normativa comunitaria e nazionale);
- metallica per bordo laterale a tripla onda di classe H3 su terra, pavimentazione e opere sottili in calcestruzzo (omologazione n. 132 del 27.3.2009 – crash test TUV.X68.03.E11 e TUV.X68.04.E11 - codice identificativo BROH3BL6 e dotata di marchiatura CE ai sensi della vigente normativa comunitaria e nazionale);
- metallica per bordo ponte a tripla onda di classe H2 da ancorare su cordoli in c.a. esistenti o da realizzare (omologazione n. 140 del 17.9.2009 – crash test AUT/BSI-83/811 e AUT/BSI/84/812 Centro Prove LIER Lione – codice identificativo BROH2BP4 e dotata di marchiatura CE ai sensi della vigente normativa comunitaria e nazionale);
- metallica per bordo ponte a tripla onda di classe H4 da ancorare su cordoli in c.a. esistenti o da realizzare (omologazione n. 161 del 4.8.2010 – crash test n. 382 e n. 383 Centro Prove AISICO Anagni – codice identificativo BROH4BP8 e dotata di marchiatura CE ai sensi della vigente normativa comunitaria e nazionale).

Il capitolato ha previsto la facoltà per l'appaltatore di utilizzare, esclusivamente per quanto riguarda le barriere da bordo laterale in classe H2, dispositivi di sicurezza, omologati ai sensi della decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 21 giugno 2004, n. 2367 (Direttiva sui criteri di progettazione, installazione, verifica e manutenzione dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali), equivalenti a quelli impiegati da Autostrade per l'Italia secondo quanto definito nel capitolato medesimo.

L'installazione delle nuove barriere è stata prevista in caso di assenza di barriera, per i tratti di rilevato autostradale di altezza maggiore di 1 metro dalla quota dell'arginello al piano di campagna, in presenza di ostacoli puntuali emersi nel corso del tempo come alberature o nuova segnaletica verticale e nei tratti con presenza di una barriera inadeguata.

Riguardo all'installazione delle barriere da bordo ponte, il Capitolato Speciale d'Appalto (CSA) ha indicato quale intervento propedeutico l'approntamento della struttura sottostante per garantire l'opportuno sostegno al dispositivo di sicurezza in caso di sollecitazione, con interventi sul cordolo differenziati a seconda delle caratteristiche dell'opera d'arte e del cordolo stesso.

Il capitolato speciale ha, altresì, stabilito che i progetti e le relative esecuzioni per l'installazione dei dispositivi di sicurezza devono attenersi rigorosamente a quanto prescritto dal decreto del Ministero dei lavori pubblici 18 febbraio 1992, n. 223 in materia di installazione di dispositivi di sicurezza e dalle

successive integrazioni e modificazioni fino al vigente decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 21 giugno 2004.

I particolari costruttivi delle barriere di sicurezza sono descritti in uno specifico elaborato progettuale (n. 030).

Secondo quanto rilevabile dalle planimetrie e confermato dalla stessa società Autostrade, il viadotto Acqualonga non è stato oggetto della riqualificazione in questione.

A tal proposito, la società Autostrade ha specificato che l'intervento in questione rientra nell'ambito del completamento della riqualifica delle barriere di bordo laterale, effettuato mediante sostituzione delle barriere metalliche di primo impianto con barriere omologate o marcate CE.

Il viadotto Acqualonga era già stato oggetto di tale riqualificazione nel periodo 1988/89, quando le barriere di primo impianto sono state sostituite con barriere New Jersey ufficialmente approvate nel Catalogo del Ministero dei lavori pubblici del 1988 (Consiglio superiore lavori pubblici – V sezione – votazione n. 321 del 26.05.1988). Secondo la società Autostrade tali barriere «rappresentavano il prodotto tecnologico più all'avanguardia al momento della loro installazione, ed erano state assoggettate, anche prima dell'introduzione di specifici obblighi normativi, a crash test in grado di attestarne il livello di contenimento».

Pertanto, le barriere presenti sul viadotto sono state «considerate perfettamente adeguate alle condizioni di traffico anche attuali e non è stata quindi giudicata necessaria la loro sostituzione».

Attesa la sospensione dei lavori a seguito dell'incidente del 28.7.2013, il collaudo non può essere espletato se non a completamento delle lavorazioni.

Intervento 5 – Interventi di ripristino del Viadotto Acqualonga alla progr.va km 037+540 carr. Est/Ovest.

I lavori sono stati affidati all'impresa Divisione Cantieri Stradali s.r.l. con procedura negoziata senza previa pubblicazione di bando di gara ai sensi dell'art. 122, co. 7, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, con un ribasso del 36,999%.

Il contratto d'appalto per un importo di € 542.319,48, di cui € 198.567,23 di oneri della sicurezza, è stato sottoscritto in data 3.9.2012.

I lavori sono stati consegnati in data 1.10.2012, prevedendo un tempo di esecuzione di 189 giorni. Con atto aggiuntivo stipulato in data 28.5.2013 sono stati affidati alla medesima impresa appaltatrice lavori integrativi atti ad assicurare il miglioramento dell'opera progettata e la sua funzionalità per un importo di € 108.172,47 di cui € 38.000,42 per oneri di sicurezza, con una proroga dei tempi di esecuzione di 60 giorni.

Gli interventi di manutenzione previsti consistevano nella iniezione dei cavi di precompressione delle travi, nel rinforzo delle stesse, nella rinvivatura delle travi di bordo, nel ripristino degli sbalzi esterni e nell'adeguamento del sistema di smaltimento delle acque meteoriche (pavimentazione, pluviali, scossalina metallica).

I lavori sono stati ultimati in data 18.6.2013 e con certificato emesso in data 21.9.2013 ne è stata certificata la regolare esecuzione.

Dalla documentazione progettuale fornita non emergono lavorazioni attinenti alle barriere di sicurezza.

L'uso e l'installazione dei dispositivi di ritenuta stradale è attualmente disciplinato dal decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 28 giugno 2011 (Disposizioni sull'uso e l'installazione dei dispositivi di ritenuta stradale), pubblicato sulla G.U. n. 233 del 6.10.2011, secondo il quale a partire

dal 1.1.2011 i dispositivi di ritenuta stradale utilizzati ed installati devono essere muniti di marcatura CE in conformità alla norma europea armonizzata UNI EN 1317-5:2007+A1:2008, apposta a seguito dell'emissione di certificato CE di conformità.

In via provvisoria, non oltre dodici mesi dall'entrata in vigore del suddetto decreto, era consentito l'utilizzo di prodotti sprovvisti di marcatura CE, purché immessi nel mercato entro il 31.12.2010, ovvero installati entro tale termine, nel caso in cui il fabbricante o produttore coincida con la stazione appaltante.

Tali prodotti sono costituiti da:

- dispositivi di ritenuta stradale omologati fino al 31 dicembre 2010, ai sensi del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 21 giugno 2004;
- dispositivi di ritenuta stradale sottoposti con esito positivo alle prove d'urto prescritte dalle norme UNI EN 1317, i cui rapporti di prova siano stati verificati, ai sensi del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 21 giugno 2004 e del relativo allegato tecnico, da parte della stazione appaltante.

L'art. 3 del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 28 giugno 2011 ha stabilito che per tutti gli appalti di opere stradali comprendenti la fornitura o la fornitura e posa in opera di dispositivi di ritenuta stradale per i quali alla data del 31.12.2010 è stata avviata la procedura di gara, possono essere utilizzati i suddetti dispositivi purché immessi nel mercato entro la medesima data.

In precedenza, la disciplina per la progettazione, l'omologazione, la realizzazione e l'impiego delle barriere di sicurezza stradale e degli altri dispositivi di ritenuta era contenuta nel decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 21 giugno 2004 (G.U. 5.8.2004, n. 182).

Secondo tale decreto i dispositivi di sicurezza devono essere individuati tenendo conto della loro destinazione e ubicazione, del tipo e delle caratteristiche della strada e del traffico cui la stessa sarà interessata, salvo per le barriere per opere d'arte, quali ponti, viadotti, sottovia, sottovia, muri, per le quali dovranno essere sempre usate protezioni delle classi H2, H3 e H4, in conformità alla normativa sulla progettazione, costruzione e collaudo dei ponti stradali.

A tal fine, il Decreto riporta le tabelle con le classi minime di dispositivi da applicare in funzione, appunto, del tipo di strada, del tipo di traffico e della destinazione della barriera.

Il progettista delle applicazioni dei dispositivi di sicurezza, che ai sensi del decreto del Ministero dei lavori pubblici 18 febbraio 1992, n. 223 deve essere un ingegnere, deve definire le caratteristiche prestazionali dei dispositivi da adottare in termini di tipologia, classe, livello di contenimento, indice di severità, materiali, dimensioni, peso massimo, vincoli, larghezza di lavori, ecc., tenendo conto della loro congruenza con il tipo di supporto, il tipo di strada, le manovre e il traffico prevedibile su essa e le condizioni geometriche esistenti.

Il medesimo decreto ha fornito indicazioni in merito alla procedura di omologazione con la quale viene attestata l'idoneità del dispositivo di ritenuta, subordinata al superamento di prove su prototipi in scala reale, eseguite presso campi prove attrezzati dotati di certificazione secondo le norme EN 17025, secondo quanto indicato nella norma EN 1317 parti 1, 2, 3, 4 in relazione a modalità delle prove, numero, caratteristiche dei veicoli da impiegare.

In particolare, il decreto ha previsto che l'omologazione dovesse essere richiesta al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con apposita domanda, presentata da produttori, enti gestori delle strade, progettisti o società di progettazione, corredata di:

- a. progetto comprendente una relazione tecnica sui criteri di dimensionamento e funzionamento strutturale e sulle caratteristiche funzionali e geometriche del manufatto con sintesi delle risultanze

delle prove sperimentali sostenute; nella relazione sono indicati, tra l'altro, i sistemi di supporto o di ancoraggio delle barriere e le modalità di installazione;

- b. documentazione grafica del manufatto comprendente i disegni d'insieme e di tutti i componenti;
- c. certificazione delle prove sostenute sul prototipo e sui materiali che lo compongono;
- d. manuale per l'utilizzo e l'installazione del manufatto.

La norma ha previsto che i dispositivi per essere utilizzati operativamente sulle strade italiane devono essere costruiti da produttori dotati di un sistema di controllo della produzione in fabbrica certificato ai sensi delle norme della serie ISO EN 9000:2000, con specifico riferimento alla produzione di barriere.

In relazione alle barriere di sicurezza, il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 5 novembre 2001 (Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade) ha segnalato la necessità, per il progettista stradale, di verificare sempre e comunque che le condizioni di installazione delle barriere di sicurezza siano tali da consentirne il corretto funzionamento, adottando, se necessario, per il margine interno, il margine laterale o il margine esterno dimensioni maggiori delle minime previste dalla norma medesima, nonché la necessità di verificare che sia assicurata la necessaria azione di contenimento sui sostegni delle barriere.

Ritenuto in diritto

L'indagine su i "Lavori di manutenzione eseguiti sull'Autostrada A16", avviata a seguito dell'incidente intercorso sul viadotto Acqualonga in data 28.7.2013, attese le competenze dell'Autorità, si è focalizzata sull'attuazione della convenzione per la gestione dell'Autostrada A16, con particolare attenzione ai lavori di manutenzione eseguiti sulla rete medesima.

Come evidenziato in precedenza, la concessione sottoscritta tra ANAS S.p.A. e Autostrade per l'Italia S.p.A. non riguarda solo l'Autostrada A16 ma una rilevante parte della rete autostradale nazionale già esistente, per una lunghezza complessiva di circa 2854,6 km, nonché la realizzazione di ulteriori interventi di adeguamento, ampliamento e ammodernamento, individuati nella convenzione o da individuare d'intesa con il Concedente.

All'affidamento della gestione della rete si affiancano precisi obblighi anche in materia di manutenzione delle tratte assentite in concessione, rappresentati da impegni di spesa per l'intero periodo concessorio.

Al riguardo, si rileva come le tabelle del piano economico-finanziario inerenti i costi previsti per la manutenzione riportino un importo complessivo della stessa per ciascuno degli anni oggetto di concessione, suddiviso per ciascuna delle macro-categorie di intervento (pavimentazioni, sicurezza, gallerie, ecc.); non sono, invece, indicati i costi relativi a ciascuna delle tratte della rete autostradale.

Ne discende che le verifiche del Concedente in merito al rispetto degli obblighi concessori afferenti la manutenzione sono limitate al confronto tra quanto previsto e quanto realizzato per l'intera rete.

Atteso che la manutenzione di un tratto stradale è strettamente connessa alle caratteristiche della strada e, in particolare, allo stato di conservazione della stessa, e che uno dei principali obiettivi della manutenzione stradale, in particolare di quella straordinaria, è il miglioramento della sicurezza, che dipende proprio dallo stato di ammaloramento degli elementi che compongono la strada, sarebbe stata opportuna una definizione dell'importo presunto dei costi di manutenzione per ciascuna delle tratte autostradali oggetto di affidamento (es. A16, A14, ecc.).

Ciò consentirebbe, inoltre, al Concedente di effettuare una maggiore vigilanza sullo stato di attuazione degli obblighi concessori, anche alla luce della previsione contrattuale secondo la quale la

grave inadempienza dell'obbligo di mantenimento della funzionalità delle infrastrutture concesse può comportare la decadenza della concessione.

In linea generale, sulla base dei dati forniti dalla società Autostrade per l'Italia S.p.A., gli impegni in termini di manutenzione per il periodo 2008-2012 risultano rispettati (importo speso per manutenzione pari a 1.444 milioni di euro a fronte di una spesa prevista di 1.410 milioni).

Per quanto riportato sopra, non è possibile effettuare il medesimo confronto relativamente alla tratta A16. Sono stati, però, forniti dati a consuntivo che evidenziano interventi di manutenzione per circa 96 milioni di euro nel quinquennio 2008-2012, di cui circa 26 milioni sono stati destinati alla "sicurezza". Nell'ambito della sicurezza gli investimenti inerenti le barriere costituiscono la voce prevalente con ben 20 milioni di euro spesi nel periodo 2008-2012.

La spesa per le attività di manutenzione per chilometro di rete è variata tra un minimo di € 87.324,00 nel 2008 e un massimo di € 136.413,00 nel 2010, con un valore medio annuo di € 111.517,12, mentre quella per le attività di sicurezza da un minimo di € 8.665,00 nel 2012 a un massimo di € 65.485,00 nel 2010, con un valore medio annuo di € 30.384,21.

Confrontando tali dati con quelli afferenti l'intera rete in concessione, si rileva che in sede di convenzione è stato previsto un costo unitario annuale della manutenzione pari a € 97.737 con un costo unitario della sicurezza variabile da un minimo di € 11.911 (2011 e 2012) a un massimo di € 12.261 (2010), con un costo unitario medio di € 12.036,71.

Entrando nel merito degli interventi esaminati e, in particolare, della loro eventuale influenza sulle barriere di sicurezza, si rileva come quello di maggior impatto sui dispositivi di ritenuta stradale sia stato l'intervento "*Riqualificazione barriere di sicurezza bordo laterale dal km 27 al Km 50 dell'Autostrada A16 Napoli-Canosa*" afferente proprio la sostituzione delle barriere nel tratto autostradale in cui è ricompreso il viadotto Acqualonga, eseguito nel periodo giugno 2012 - giugno 2013.

La riqualificazione delle barriere non ha, tuttavia, interessato direttamente il viadotto medesimo.

In merito, la documentazione progettuale fornita non dà evidenza dell'attività di verifica dell'adeguatezza delle barriere esistenti e di individuazione di quelle che necessitano di sostituzione, condotta dal progettista.

La relazione generale da atto delle attività di sopralluogo, rilievo fotografico, analisi delle opere, nonché di misurazione e indagine strutturale di quelle per quali emergeva la necessità di una verifica del loro stato di fatto, ma non riporta i risultati delle stesse in termini di individuazione dettagliata delle barriere che necessitano di sostituzione e di quelle ritenute ancora idonee a svolgere la loro funzione.

Al riguardo, la società Autostrade ha rilevato che la «vigente normativa (DM 223/92 e s.m.i.) impone l'obbligo in capo agli enti proprietari o gestori di effettuare una progettazione utilizzando dispositivi di sicurezza «omologati» o marcati CE (DM del 28.06.2011), unicamente nel caso di nuove costruzioni ovvero dell'adeguamento di tratti significativi di tronchi stradali in esercizio (intendendosi per adeguamento la modifica delle condizioni geometriche o strutturali del tracciato)» e che «non sussiste, invece, alcun obbligo di sostituzione delle barriere di sicurezza già in esercizio sulla rete stradale ed autostradale».

La società medesima ha, inoltre, dichiarato di aver operato «con scelta autonoma, nel corso degli anni di concessione, per il rinnovamento continuo delle barriere di sicurezza centrali e laterali, su terra e bordo ponte, mediante sostituzione delle barriere metalliche a lama e paletti, dotate di lama semplice a doppia onda, risalenti ai primi impianti».

In tale tipologia di interventi rientra la sostituzione delle barriere sul viadotto Acqualonga effettuata nel 1988/89.

Con riferimento a quanto affermato dalla società Autostrade in merito alla mancata sostituzione dei dispositivi di sicurezza del viadotto Acqualonga nel corso dell'ultimo intervento di riqualificazione (Riqualificazione barriere di sicurezza bordo laterale dal km 27 al Km 50 dell'Autostrada A16 Napoli-Canosa), si richiama quanto previsto dall'art. 2 del citato decreto del Ministero dei lavori pubblici 18 febbraio 1992, n. 223 secondo il quale la normativa in materia di progettazione, omologazione e impiego dei dispositivi di ritenuta nelle costruzioni stradali si applica ai progetti esecutivi relativi alle strade ad uso pubblico extraurbane e urbane aventi una velocità di progetto maggiore o uguale a 70 km/h.

Tali progetti devono comprendere un apposito allegato progettuale, completo di relazione motivata sulle scelte, riguardante i tipi delle barriere di sicurezza da adottare, la loro ubicazione e le opere complementari connesse (fondazione, supporti, dispositivi di smaltimento delle acque, ecc.), nell'ambito della sicurezza stradale.

Ai comma 2 e 3 del medesimo art. 2, il decreto ha sancito l'applicabilità di tali previsioni ai progetti riguardanti la «costruzione di nuovi tronchi stradali», l'«adeguamento di tratti significativi di tronchi stradali» e la «ricostruzione e riqualificazione di parapetti di ponti e viadotti situati in posizione pericolosa per l'ambiente esterno alla strada o per l'utente stradale».

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con la Circolare n. 62032 del 21.7.2010, ha ribadito quanto sopra ricomprendendo nell'ambito dell'adeguamento di tratti significativi di tronchi stradali esistenti anche «gli specifici interventi di adeguamento dei soli dispositivi di ritenuta». Di seguito ha, inoltre, specificato che gli «interventi di manutenzione straordinaria finalizzati all'adeguamento dei dispositivi di ritenuta stradale a più elevati standard di sicurezza stradale non possono essere ritenuti «ripulisti di danni localizzati» e rientrano pertanto nel campo di applicazione della norma», (decreto del Ministero dei lavori pubblici 18 febbraio 1992, n. 223), «indipendentemente dalla loro estensione».

Pertanto, dalla lettura del combinato disposto del decreto del Ministero dei lavori pubblici 18 febbraio 1992, n. 223 e della Circolare n. 62032 del 21.7.2010, l'obbligo di progettazione dei dispositivi di ritenuta stradale sulla base del decreto del Ministero dei lavori pubblici 18 febbraio 1992, n. 223 e delle successive modifiche e integrazioni (in particolare, decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 21 giugno 2004 e decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 28 giugno 2011) appare applicabile anche agli interventi di riqualificazione/adeguamento delle barriere di sicurezza finalizzati a garantire una maggiore sicurezza all'utente stradale.

Ne discende, in assenza di ulteriori specifiche disposizioni, che essendo l'intervento *«Riqualificazione barriere di sicurezza bordo laterale dal km 27 al Km 50 dell'Autostrada A16 Napoli-Canosa»* un intervento di «riqualifica delle barriere di bordo laterale» dal km 27 al km 50 dell'Autostrada A16, come dichiarato dalla stessa società Autostrade, la progettazione dello stesso avrebbe dovuto prevedere l'utilizzo di dispositivi di sicurezza muniti di marcatura CE, secondo le prescrizioni di cui al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 28 giugno 2011, per l'intero tratto oggetto di riqualificazione, ricomprendendo pertanto anche il viadotto Acqualonga.

A ciò si aggiunga che le barriere presenti sul viadotto Acqualonga sono state installate nel periodo 1988/89, quindi precedentemente all'entrata in vigore delle istruzioni/prescrizioni per la progettazione, omologazione e impiego delle barriere stradali di sicurezza di cui al decreto del Ministero dei lavori pubblici 18 febbraio 1992, n. 223, e che una parte di esse erano state oggetto di un intervento di smontaggio e rimontaggio nel 2009.

Secondo quanto dichiarato dalla società Autostrade, le suddette barriere erano state comunque assoggettate a crash test in grado di attestarne il grado di contenimento, anche in assenza di obbligo normativo in tal senso.

Con riferimento agli altri interventi oggetto di analisi, le attività afferenti alle barriere di sicurezza del viadotto Acqualonga sono consistite nello smontaggio e nel rimontaggio delle barriere new jersey già presenti sul viadotto (cfr. intervento n. 2, eseguito nel 2009).

In tal caso assume particolare rilevanza la verifica dell'idoneità delle barriere esistenti a continuare a svolgere la loro funzione e della corretta esecuzione delle attività di nuova posa in opera delle stesse affinché continui ad esserne garantita la piena funzionalità.

Nella documentazione di collaudo dell'intervento "*Sostituzione e ripristino travi del Viadotto Acqualonga km 32+620*" fornita dal Concessionario (relazione, verbale di visita, certificato di collaudo, relazione sul conto finale del D.L.) non sono evidenziate attività specifiche di verifica dell'idoneità delle barriere rimosse, anche alla luce dell'invasività dell'intervento di demolizione dell'impalcato, e della corretta ri-installazione delle medesime.

Al riguardo la società ha solo evidenziato che, al fine si preservare l'integrità delle barriere di sicurezza, le attività di demolizione e ricostruzione delle campate n. 3 e 7 sono state avviate solo dopo lo smontaggio delle barriere medesime; ha, altresì, dedotto che in sede di collaudo non è stata «ravvisata ragione alcuna di formulare rilievi riguardo alle modalità con cui è stato effettuato il rimontaggio delle barriere, perché evidentemente ritenuto corretto».

Pur prendendo atto di quanto dedotto dalla società Autostrade, si ritiene che il collaudo avrebbe dovuto dare conto del corretto rimontaggio delle barriere di sicurezza rimosse, con particolare attenzione all'idoneità dei dispositivi di ancoraggio (tra i vari elementi e sull'impalcato).

A tal proposito, seppur *ratione temporis* non applicabile all'intervento in questione, si fa presente che ai fini del collaudo dei lavori relativi alla barriere di sicurezza, rientranti nella categoria OS 12-A (fornitura, posa in opera e manutenzione o ristrutturazione dei dispositivi quali barriere, attenuatori d'urto, recinzioni e simili, finalizzati al contenimento ed alla sicurezza del flusso veicolare stradale), l'art. 217, co. 1., lett. q) del decreto Presidente della Repubblica 5 ottobre 2010, n. 207 (Regolamento di esecuzione ed attuazione del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, recante «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE») ha previsto l'acquisizione della certificazione del produttore dei beni attestante il corretto montaggio e la corretta installazione degli stessi, evidenziando la particolare rilevanza che per tali opere, oltre alle stesse caratteristiche della barriera fornita, hanno le modalità di montaggio e installazione in sito.

In tale direzione sembra muoversi anche il decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 28 giugno 2011 che all'art. 2, co. 4 ha previsto, entro dodici mesi dall'entrata in vigore del decreto medesimo, l'emanazione da parte della Direzione generale della sicurezza stradale, sentito il Consiglio superiore dei lavori pubblici, dell'aggiornamento delle istruzioni tecniche per l'uso e installazione dei dispositivi di ritenuta stradale, concernente anche i controlli in fase di accettazione e di installazione dei dispositivi medesimi.

Per quanto concerne il mancato collaudo dell'intervento "*Lavori di sostituzione giunti di dilatazione Viadotto Ufita e Acqualonga*", non si ritiene condivisibile quanto affermato dalla società Autostrade circa la non necessità dello stesso alla luce dell'esiguità dell'importo (circa 40.000,00 euro) e dell'assenza di modifiche strutturali delle opere e la deducibilità della corretta esecuzione dell'intervento dal resto della documentazione dell'appalto.

Il Codice degli appalti ha previsto l'obbligo di collaudo per tutti i lavori effettuati, individuando un documento specifico atto a certificare la regolare esecuzione degli stessi, che assume forma diversa solo in funzione dell'entità dei lavori: per lavori di importo sino a € 500.000,00 il certificato di collaudo è, infatti, sostituito dal certificato di regolare esecuzione (cfr. art. 141, co. 3, d.lgs. 163/2006).

L'obbligo di collaudo prescinde dalla necessità o meno del collaudo statico che rappresenta solo un aspetto del collaudo tecnico-amministrativo richiesto dal Codice degli appalti, che ha lo scopo di verificare e certificare che l'opera sia stata eseguita a regola d'arte e secondo il progetto approvato e le relative prescrizioni tecniche, nonché le eventuali perizie di variante, in conformità del contratto e degli eventuali atti di sottomissione o aggiuntivi debitamente approvati (cfr. art. 215, d.p.r. 207/2010).

Tutto ciò considerato e ritenuto

DELIBERA

- che la progettazione dell'intervento "*Riqualificazione barriere di sicurezza bordo laterale dal km 27 al Km 50 dell'Autostrada A16 Napoli-Canosa*" avrebbe dovuto prevedere l'utilizzo di dispositivi di sicurezza muniti di marcatura CE, secondo le prescrizioni di cui al decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 28 giugno 2011, per l'intero tratto oggetto di riqualificazione, ricomprendendo anche il viadotto Acqualonga;
- che il collaudo dell'intervento "*Sostituzione e ripristino travi del Viadotto Acqualonga km 32+620*" avrebbe dovuto dare evidenza del corretto rimontaggio delle barriere di sicurezza rimosse, con particolare attenzione all'idoneità dei dispositivi di ancoraggio (tra i vari elementi e sull'impalcato);
- che il mancato collaudo dell'intervento "*Lavori di sostituzione giunti di dilatazione Viadotto Ufita e Acqualonga*" non è conforme alle prescrizioni di cui all'art. 141 del Codice degli appalti;
- di disporre l'invio, a cura dell'Ufficio Vigilanza Lavori, della presente deliberazione alla società Autostrade per l'Italia S.p.A., al Ministero delle infrastrutture e di trasporti e alla società ANAS S.p.A.;
- attesa l'intervenuta acquisizione da parte della Procura della Repubblica di Avellino degli atti del fascicolo in epigrafe, di disporre l'invio della presente deliberazione alla Procura medesima.

Il Presidente
Raffaele Cantone

Depositato presso la Segreteria del Consiglio in data 22 gennaio 2015

per Il Segretario
Rosetta Greco