

Deliberazione n. 103 del 14/05/03

R/1303/2002

Oggetto : Conferimento alla Santiago Calatrava SA dell'incarico di revisione dei progetti e di direzione artistica di opere infrastrutturali relative la linea ferroviaria ad Alta Velocita' da realizzarsi nel Comune di Reggio Emilia.

Riferimenti normativi: Artt. 1 e 17 legge li febbraio 1994, n. 109 ed artt. 57 e 65 DPR n. 554/99.

Stazione Appaltante: Comune di Reggio Emilia

Esponenti: Consigliere Comunale

Il Consiglio

Vista la legge quadro sui lavori pubblici, legge 11 febbraio 1994, n. 109;

Visto il DPR del 21 dicembre 1999, n. 554;

Vista la relazione redatta dal Servizio Ispettivo.

Considerato in fatto

In data 08/11/02 e' pervenuta a questa Autorita' la segnalazione di un Consigliere del Comune di Reggio Emilia, con la quale sono state segnalate presunte violazioni della norma che si sarebbero verificate nell'ambito delle procedure espletate per l'affidamento di Servizi attinenti all'ingegneria ed all'architettura relativi ai lavori in argomento.

Il ricorrente in tale esposto ha in particolare evidenziato che l'amministrazione comunale di Reggio Emilia ha "assegnato i 'incarico professionale ali 'arch. Calatrava senza seguire la procedura del concorso . . . ma di aver affidato l'incarico secondo un contratto di natura privata e che i 'importo pattuito per le prestazioni professionali e' troppo elevato in rapporto ai, costo dell'opera in quanto e' stato stabilito secondo il sistema a discrezione e non gia' a percentuale ", ed ha lamentato altresì il mancato sussistere dei motivi d'urgenza alla base dell'affidamento effettuato.

Il Servizio Ispettivo in data 14/11/02 ha richiesto alla stazione appaltante gli opportuni chiarimenti nonche' la documentazione necessaria per la migliore ricostruzione della fattispecie.

In data 06/12/02 il responsabile del procedimento per il Comune di Reggio Emilia ha consegnato brevi manu la documentazione richiesta, fornendo al contempo delucidazioni in merito all'iter del procedimento.

Dagli atti pervenuti, così' come integrati con successive note e memorie in data 12/12/02, 10/01/03 e 07/03/03, e da quanto riferito dai diversi soggetti interessati dal procedimento nel corso dell'audizione tenutasi presso l'Autorita' in data 26/02/03 e' stato possibile rilevare che:

- in data 31 luglio 1998, nell'ambito della Conferenza di Servizi indetta dal Ministero dei Trasporti con Decreto n. 751(52) TAV4 dell'8 luglio 1998, e' stato approvato il progetto della tratta AV MI-BO da realizzarsi a cura e spese di TAV Spa (Concessionaria REI) tramite il Consorzio CEPAV UNO (General Contractor) che ricomprendeva, tra l'altro, un complesso di interventi infrastrutturali (strade, sottopassaggi, cavalcavia, nuovo casello dell'autostrada A-1, Asse Attrezzato e Stazione Medio-Padana) e di mitigazione ambientale ricadenti nel territorio del Comune di Reggio Emilia; parte delle predette opere di urbanizzazione, necessarie per la risoluzione delle interferenze con la nuova linea veloce sarebbero state trasferite allo stesso Comune di Reggio Emilia dopo la loro realizzazione a carico di TAV;

- in data 23 gennaio 2002 con delibera di Giunta Comunale e con successiva Determinazione Dirigenziale n. 2334 del 29 gennaio 2002 il Comune di Reggio Emilia, anche con il contributo economico della Camera di Commercio e della Associazione Industriali della stessa città', ha affidato in via fiduciaria all'Architetto Santiago Calatrava l'elaborazione di una "progetto concettuale" finalizzato alla ricerca di una soluzione architettonica eccezionale per i diversi elementi infrastrutturali della linea ferroviaria ad Alta Velocita' a fronte di un compenso forfetario pari a Euro . 200.000; "progetto concettuale" acquisito in forma di modello/plastico e relazione illustrativa successivamente presentata a TAV/CEPAV UNO dall'Amministrazione Comunale nella prima seduta della Conferenza di Servizi convocata dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (15 giugno 2002) per l'approvazione del nuovo progetto dello svincolo autostradale ed annesse modifiche all'asse attrezzato sollecitate a suo tempo dalla Societa' Autostrade e dal Comune;

- in data 8 luglio 2002, sempre nell'ambito della richiamata Conferenza dei Servizi nella quale veniva approvato il progetto presentato dai soggetti attuatori delle opere, e' stato stipulato l'accordo per la revisione progettuale e l'esecuzione delle opere infrastrutturali della linea ferroviaria ad Alta Velocita'; tale accordo prevedeva in sintesi che Comune e Provincia di Reggio Emilia potessero procedere alla revisione dei progetti dei tre viadotti dell'Asse Attrezzato, della nuova Stazione Ferroviaria e del nuovo Casello Autostradale di Reggio Emilia, attraverso l'approfondimento e lo sviluppo della "idea progettuale" elaborata dall'Arch. Santiago Calatrava Valls, ed alla trasmissione successiva ai soggetti attuatori dei progetti revisionati (TAV Spa e Consorzio CEPAV UNO) per l'eventuale conseguente realizzazione degli interventi;

in data 9 settembre 2002 con delibera di Giunta Comunale n. 249 sono stati approvati gli indirizzi per l'attivazione di sponsorizzazioni relative alla revisione dei progetti delle opere della linea ferroviaria ad Alta Velocita' da realizzarsi nel Comune di Reggio Emilia;

in data 11 Settembre 2002 con delibera della Giunta Comunale n. 251 e' stato approvato lo schema di Protocollo d'Intesa tra Comune di Reggio Emilia, Provincia ed altri Enti locali (tra cui Camera di Commercio ed Azienda Consorziale Trasporti di Reggio Emilia) finalizzato ad impegnare i sottoscrittori a finanziare a fondo perduto, secondo modalita' da concordare successivamente, i compensi relativi alla fase di "studio di fattibilita' e progettazione preliminare" per la revisione dei progetti delle nuove infrastrutture della nuova linea ferroviaria ad alta velocita' da parte dell'Arch. Santiago Calatrava Valls;

in data 12 Settembre 2002 con Determinazione Dirigenziale n. 1607/02 e' stato approvato il disciplinare di incarico relativo all'affidamento alla Santiago Calatrava SA per la revisione dei progetti definitivi ed esecutivi delle opere gia' approvati in Conferenza di Servizi e la direzione artistica delle opere, della linea ferroviaria ad Alta Velocita' da realizzarsi in Comune di Reggio Emilia (che prevede l'approfondimento dell'idea progettuale e lo sviluppo dei progetti preliminari, la redazione dei progetti definitivi ed esecutivi di variante e la direzione artistica dei seguenti lavori: asse attrezzato (n. 3 viadotti), nuova stazione ferroviaria di Reggio Emilia, nuovo casello autostradale) ed il conferimento in via fiduciaria del relativo incarico a fronte di un compenso complessivo di Euro . 7,83 milioni;

in data 16 Settembre 2002, presso la sede della Santiago Calatrava SA, in Zurigo, e' stato stipulato tra il Comune di Reggio Emilia e la Santiago Calatrava SA, il contratto relativo al conferimento dell'incarico di revisione dei progetti e di direzione artistica delle opere suddette;

con lettera di trasmissione in data 31 ottobre 2002 la Santiago Calatrava SA ha prodotto il progetto preliminare dei tre ponti dell'asse attrezzato e successivamente, in data 10 dicembre 2002, il progetto preliminare della nuova stazione.

L'amministrazione, con riferimento a quanto dettagliatamente rilevato dall'esponente, ha fatto inoltre presente:

a) in merito all'urgenza ed alla mancata effettuazione di un- concorso di idee, che "Il Comune di Reggio Emilia non ha alcuna competenza in merito all'affidamento dei lavori e alle funzioni proprie di stazione appaltante. Tuttavia quale Ente responsabile del territorio su cui saranno realizzati gli interventi, ha ritenuto opportuno anche in relazione alla mobilitazione e all'impegno degli altri soggetti locali, fornire, un contributo nell'ambito della progettazione predisposta da TA V/CEPA V UNO. Contributo di eccezionale valenza ideativa e artistica reso appunto sotto forma di studio proposta progettuale I costi dell'ipotesi concettuale - studio di fattibilita' e della successiva revisione della progettazione preliminare sono stati assunti dai soggetti locali che hanno, insieme al Comune di Reggio Emilia, promosso e sostenuto l'iniziativa. In particolare ad oggi, gia' oltre il 50% di tali costi (ipotesi concettuale - studio di fattibilita' e revisione della progettazione preliminare) risultano finanziati da soggetti privati locali attraverso contributi o sponsorizzazioni. ...";

b) in merito all'importo dell'incarico, che "I corrispettivi hanno tenuto conto, per le diverse opere, della pluralita' di contributi resi dal professionista (da quello ideativo, a quello relativo all'inquadramento urbanistico e ambientale, dallo studio di fattibilita', alla revisione della progettazione preliminare, definitiva, esecutiva e alla direzione artistica) e sono stati fissati in misura forfetaria omnicomprensiva, al fine di una predeterminazione "certa" della copertura finanziaria necessaria, evitando le incertezze connesse a criteri di calcolo "a percentuale" da applicarsi ad importi finali di opere ancora da determinare. Cosi' come indicato all'art. 5 del citato contratto d'incarico, i corrispettivi sono stati infatti pattuiti "a discrezione" con riferimento alla tariffa professionale ingegneri e architetti di cui alla Legge 2 marzo 1949, n. 143 e successive modifiche, che, cosi' come aggiornata dal D.M 04/04/2001;

c) in merito all'attivita' amministrativa ed alla procedura seguita, che "La scelta effettuata dall'Amministrazione ha avuto tempi serrati dal gennaio 2002 Le scelte progettuali sono state comunicate e condivise, coordinando le esigenze del soggetto attuatore e degli uffici tecnici comunali al fine di ottenere una moderna progettazione delle opere programmate. Queste opere restano invariate, sia tipologicamente (ponti, stazione, casello autostradale) che come costo complessivo, per

i 'Alta Velocita'. Ma in termini di efficienza ed efficacia dell'azione amministrativa il Comune si attende un rilevante ritorno dalla scelta progettuale".

Atteso la specificita' e la rilevanza della questione l'Autorita' ha inoltre disposto la preliminare acquisizione a mezzo audizione dell'avviso del Consiglio Nazionale degli Ingegneri e del Consiglio Nazionale degli Architetti sulla problematica specifica relativa all'affidamento di incarichi connessi con sistemazioni urbanistiche e all'ammissibilita' di un'attivita' di revisione di progettazioni gia' effettuate, assegnate con incarichi fiduciari.

In data 26/02/03 il Consiglio Nazionale degli Ingegneri, convenuto in audizione ha espresso il proprio parere sulla questione confermando nella sostanza i profili di irregolarita' gia' segnalati dall'esponente, ed in particolare "la necessita' di osservare le procedure ed i principi vigenti in tema di lavori pubblici per i 'affidamento degli incarichi di progettazione sotto qualsiasi forma, soprattutto per quanto concerne il principio cardine della gara pubblica, anche in applicazione dei criteri di matrice comunitaria di par condicio e libera concorrenza

Ritenuto in Diritto

La progettazione e l'esecuzione delle opere di che trattasi ricade nella competenza esclusiva dei soggetti attuatori (TAV - CEPAV UNO) in virtu' delle obbligazioni di cui all'originaria convenzione relativa alla realizzazione delle opere AV sull'intera tratta Bologna - Milano; all'amministrazione comunale di Reggio Emilia, competente nella gestione attiva del territorio sul quale vanno ad inserirsi le predette opere, spetta invece la vigilanza sul corretto inserimento ambientale delle stesse, da attuarsi con la partecipazione al procedimento d'approvazione del progetto definitivo delle opere che si concreta nell'espressione di formale parere in sede di Conferenza dei Servizi da indire ai sensi dell'art. 14 ter della legge 7 agosto 1990, n. 241.

Nella sede di detta Conferenza, in data 31/07/98, la progettazione delle opere di che trattasi e' stata oggetto di una prima approvazione da parte dei diversi soggetti interessati al procedimento, tra cui il Comune di Reggio Emilia che in quella sede ha espresso parere favorevole al progetto.

Successivamente, e solo in data 17/05/02, e' stata indetta una nuova Conferenza di Servizi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'approvazione del progetto del nuovo svincolo autostradale di Reggio Emilia, opera complementare a quelle dell'AV da realizzarsi comunque nell'ambito del rapporto convenzionale TAV - CEPAV UNO. Nell'ambito ditale Conferenza, tenutasi in diverse sessioni nei mesi di giugno e luglio 2002, gli enti competenti, come in precedenza specificato, sono pervenuti all'approvazione del progetto esaminato e, contestualmente, sulla base delle richieste del Comune e della Provincia di Reggio Emilia, alla formalizzazione di un accordo ai sensi degli artt. 11 e 15 della legge n. 24 1/90 che prevedeva, secondo meccanismi prestabiliti, di procedere alla revisione dei progetti definitivi ed esecutivi predisposti da CEPAV UNO e gia' approvati in sede di Conferenza di Servizi; cio' sarebbe dovuto avvenire ad opera del Comune il quale, previo affidamento (fiduciario) dell'incarico all'architetto Santiago Calatrava, avrebbe dovuto acquisire la suddetta progettazione, per poi sottoporla al parere dei soggetti attuatori che, accertatane la fattibilita', avrebbero conseguentemente provveduto alla realizzazione delle opere.

Nell'ambito ditale accordo il Comune si impegnava a consegnare a TAV - CEPAV UNO le nuove progettazioni nei tempi compatibili con la definita programmazione temporale dei lavori della tratta BO-MI, convenendo altresì che gli eventuali extracosti delle opere conseguenti alle rielaborazioni progettuali, da verificare rispetto ai tetti di spesa gia' stabiliti per le stesse, non avrebbero potuto in nessun caso far carico a TAV/RFI o a CEPAV UNO e sarebbero eventualmente stati compensati da riduzioni da concordarsi tra le parti da apportare agli interventi di pertinenza del Comune (all. I all'accordo in data 8 luglio 2002) ovvero coperti da finanziamenti (regionali, nazionali o europei) che Comune e Provincia avrebbero successivamente provveduto ad individuare. TAV, tramite CEPAV UNO, avrebbe inoltre assicurato al Comune con modalita' da definirsi in funzione dell'avanzamento della progettazione stessa, l'erogazione economico finanziaria connessa alla progettazione definitiva ed esecutiva ed alla direzione artistica dei lavori, rimanendo a carico del Comune e degli altri soggetti pubblici e privati locali i costi relativi allo studio di fattibilita' e la progettazione preliminare dell'opera. Nel caso in cui circostanze particolari avessero impedito il perfezionamento dell'accordo, impedendo di fatto la realizzazione delle opere così come riprogettate dall'arch. Calatrava, si sarebbe dato comunque corso ai progetti gia' approvati in Conferenza dei Servizi.

Da quanto premesso, risulta che l'affidamento di che trattasi trova il suo fondamento nella volonta' dell'Amministrazione comunale - peraltro rientrante nell'elencazione dei soggetti tenuti all'applicazione della legge 11 febbraio 1994, n.109 (art. 2) - di "revisionare" i progetti gia' esistenti di gran parte delle infrastrutture relative alla linea ferroviaria ad alta velocita' localizzate sul proprio territorio, per conseguire una piu' elevata qualita' architettonica, sempre operando in sinergia con i soggetti attuatori delle opere.

L'acquisizione anche mediante consulenza esterna di ogni conveniente elemento utilizzabile nell'ambito della ricordata Conferenza dei Servizi del luglio 2002 rientra di certo nelle attribuzioni

del Comune di Reggio Emilia; e' da verificare se costituisca consulenza lo studio di una "alternativa" alle progettazioni in itinere, gia' approvate dall'Ente stesso.

A favore della tesi affermativa sta, sostanzialmente, l'argomento che il contenuto dell'affidamento fiduciario all'architetto Calatrava e le prestazioni che si richiedono sono creazioni dell'ingegno, idee richieste e ottenute.

E' pacifico, peraltro che anche il progetto, in senso proprio, e' opera dell'ingegno, per cui il primo punto da verificare e' se il prodotto della prestazione dell'architetto Calatrava quale che ne sia stata la richiesta nel disciplinare sia, per il suo contenuto, da qualificare come progetto.

Il prodotto della prestazione de quo - pur rappresentato sotto forma di modello/plastico -accanto alla "dimensione di riordino pianificatorio" come sostenuto dall'Amministrazione, contiene un nuovo "disegno", senza modificare la prevista localizzazione delle diverse infrastrutture gia' progettate in nome e per conto di TAV, con un livello di refinitone che puo' essere qualificato come sviluppo progettuale che arricchisce l'idea concettuale presentata.

Nella realta' concreta l'affidamento fiduciario in esame ha dato luogo ad una "proposta ideativa", ma esso ha comportato l'integrale riprogettazione delle infrastrutture trasportistiche gia' ricomprese tra i lavori TAV.

L'amministrazione aveva a disposizione lo strumento apportato dall'art. 17, comma 13 della legge quadro e dall'art 57 del relativo regolamento di attuazione che normano il concorso di idee, al quale debbesi ricorrere ogni qualvolta si ritenga opportuno acquisire proposte ideative in relazione a "lavori di particolare rilevanza sotto il profilo architettonico, ambientale storico artistico e conservativo, nonche' tecnologico" che il progettista incaricato e' tenuto a predisporre nelle forme piu' idonee alla loro corretta rappresentazione, fornendo elaborazioni progettuali che non possono essere comunque di livello pari o superiore a quello preliminare.

Non v'e' dubbio che, sotto il profilo degli intendimenti manifestati nell'affidamento fiduciario, sono richiamati sia la clausola che il citato "progetto concettuale" sarebbe rimasto comunque di proprieta' del professionista, sia che il Comune avrebbe potuto utilizzarlo unicamente "per consentire la formazione del giudizio dei propri dirigenti tecnici chiamati a fornire pareri di competenza in sede di Conferenza di Servizi o in occasione di eventi culturali (convegni e mostre)".

Non conta soffermarsi sulla osservazione che acquisire una prestazione che si concreta in un oggetto che resta di proprieta' dell'incaricato della prestazione priva di ogni utilita' pubblica la prestazione stessa, ma dette clausole hanno introdotto un elemento di turbativa per la previsione (art. 6) sia pure prospettata come eventualita' della "estensione dell'incarico per 1 'affidamento delle attivita' di consulenza e di sviluppo delle diverse elaborazioni progettuali", subordinata alla stipula di un protocollo d'intesa con i soggetti attuatori delle opere.

Appare anche superfluo verificare se l'affidamento fiduciario in questione sia giustificato in ragione del ricorrere di condizioni di "urgenza". Il Comune di Reggio Emilia, per aver approvato nella Conferenza di Servizi in data 31/07/98 il progetto TAV, era da tempo a conoscenza delle necessita' e delle problematiche ad esso connesse, e quindi in tempo nel rispetto delle norme per richiamare l'attenzione dei soggetti attuatori delle opere su una diversa considerazione delle scelte progettuali effettuate e da essa stessa in origine avallate.

Puo' certo aver influito nelle valutazioni operate e nelle determinazioni assunte nella Conferenza di Servizi il pregio della ideazione, ma il susseguente affidamento fiduciario in data 12 settembre 2002 dei diversi livelli progettuali delle opere al professionista gia' incaricato risulta non conforme alle vigenti disposizioni normative, ed in particolare al disposto di cui agli artt. 65 e segg. del regolamento attuativo della legge quadro.

Non ha rilievo il riferimento operato dalla stazione appaltante alla tutela dei "diritti esclusivi" prevista all'art. 11, comma 3, lett. b) della direttiva comunitaria n. 92/50 su cui si sarebbe in concreto fondato tale successivo affidamento fiduciario. E cio' in quanto, nei sensi chiariti con precedenti indicazioni di questa Autorita', occorre distinguere i diritti di utilizzazione patrimoniale delle opere dell'ingegno dalla tutela del diritto d'autore; inoltre l'aver effettuato un livello precedente di progettazione non da' titolo, in forza delle disposizioni di tutela del diritto d'autore, al conferimento dell'incarico del livello successivo, in violazione delle procedure concorsuali.

Queste considerazioni, inoltre, richiamano l'attenzione sull'istituto della Conferenza di Servizi e sui processi approvativi ed attuativi delle opere dell'Alta Velocita' e, in genere, delle grandi opere a rete. Difatti, pongono in evidenza le potenziali e significative criticita' da correlarsi a dinamiche procedurali come quella esaminata, per le quali pur pervenendosi in sede di Conferenza di Servizi ad un accordo sull'approvazione di progettazioni di livello definitivo/esecutivo di opere pubbliche, con atto separato si individuano forme e modalita' per la revisione o la riprogettazione delle stesse onde perseguire una piu' elevata qualita' progettuale; ne seguono ritardi nel complesso processo realizzativo delle opere (apprezzabile in almeno 9/12 mesi il protrarsi della durata della fase progettuale delle opere in questione a seguito della disposta "revisione"), conseguenti maggiori costi

per il pubblico erario e contenzioso con gli stessi soggetti esecutori.

Dinamiche procedurali come quella esaminata, quindi, collidono con gli stessi principi ispiratori dell'istituto della Conferenza di Servizi di cui alla legge n. 241/90 e s.m. negandone di fatto l'utilità.

Ne' sono da trascurare le negative incidenze, anche in tema di efficienza degli istituti, delle stesse dinamiche raffrontate con la ratio della creazione del nuovo soggetto "General Contractor" e del correlato processo realizzativo di opere di straordinaria valenza e complessità, per le quali si postula una più agevole, razionale ed economica gestione.

Allo stato degli atti, emerge, infine la configurabilità da valutare nelle competenti sedi, di una duplicazione di spesa conseguente all'affidamento della riprogettazione delle opere infrastrutturali; progettazioni peraltro già effettuate per la gran parte dal consorzio CEPAV UNO sino al livello definitivo ed in alcuni casi sino a quello esecutivo, come rilevasi dagli atti della Conferenza di Servizi tenutasi nel giugno/luglio 2002.

Valutazione che si deferisce anche per quanto riguarda l'affermazione del responsabile del procedimento che evidenzia che "I costi dell'ipotesi concettuale - studio di fattibilità e della successiva revisione della progettazione preliminare sono stati assunti dai soggetti locali che hanno insieme al Comune di Reggio Emilia promosso e sostenuto l'iniziativa. In particolare ad oggi già oltre il 50% di tali costi risultano finanziati da soggetti privati locali attraverso contributi e sponsorizzazioni", nonché sulla misura del compenso per le prestazioni complessivamente fornite dall'arch. Calatrava (progettazione definitiva ed esecutiva) determinato "a discrezione", tenuto anche conto che il Consiglio dell'Ordine degli Ingegneri di Reggio Emilia aveva evidenziato che il suddetto affidamento non era conforme alla legge 143/49 e s.m. stante la natura intrinseca delle prestazioni professionali richieste, che "sono fra quelle per cui la modalità tariffaria da applicarsi è quella a percentuale".

Ulteriore aspetto da considerare è quello poi riferito agli extra costi delle opere, da individuare in funzione delle revisioni progettuali in itinere, pur volendo tenere in considerazione quanto sostenuto dall'Amministrazione circa l'inevitabile valenza architettonica delle opere in corso di progettazione da parte dell'arch. Santiago Calatrava e l'acquisizione "alla città" di opere d'ingegneria di elevatissimo contenuto artistico, utili ad aumentare in modo sensibile la qualità del tessuto urbano fino a divenire vere e proprie attrattive monumentali ..."

Le indicazioni espresse, alla luce delle precisazioni della giurisprudenza del giudice amministrativo, costituiscono i presupposti di un procedimento di riesame, inteso a valutare la possibilità di adozione di provvedimento di autotutela, nel senso di annullamento o modifica delle determinazioni che sono state oggetto delle indicazioni suddette, ovvero di rivalutazione degli indirizzi assunti. Rivalutazione che non potrà, ovviamente, non tener conto, per la scelta dell'indirizzo da adottare, accanto a quanto sopra rilevato, degli elementi di fatto e dei motivi di specifico interesse pubblico che attengono alla fattispecie esaminata.

Delle conclusioni di questa attività di riesame il responsabile del procedimento vorrà dare comunicazione ai sensi dell'articolo 4, comma 7 della legge n. 109/94 entro il termine indicato di seguito.

In base a quanto sopra considerato,

Il Consiglio

sulla base delle indicazioni di cui in parte motiva

Dispone

il monitoraggio degli interventi di cui trattasi, nonché la segnalazione, di cui all'art. 4 comma 9 della legge 11 febbraio 1994, n. 109, in relazione all'ipotesi di danno erariale.

Manda

al responsabile del procedimento per le valutazioni di competenza ai fini del procedimento di riesame alla stregua delle indicazioni di cui in motivazione, valutazione da comunicare entro il termine di 30 giorni dalla notificazione della presente.