



PRESIDENTE

Alla Società Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A
c.a.
[omissis]
c.a.
[omissis]
PEC: [omissis]

All' Ente di Decentramento Regionale
(EDR) di Udine (ex Provincia)
c.a.
[omissis]

p.c. Regione Friuli Venezia Giulia
c.a.
[omissis]

Fasc. Anac n. 4359/2019 (da citare nella corrispondenza)

Oggetto

Appalto integrato di progettazione esecutiva ed esecuzione dei lavori di costruzione della strada denominata "Variante S.P. 80" in comune di Porpetto e San Giorgio di Nogaro" - CIG 5063143DC4.

Viste le note prot. n. 0074537 del 14/10/2021 e prot. n. 0080913 del 09/11/2021 dell'Ufficio di Vigilanza di questa Autorità con le quali venivano chieste al RUP dell'appalto in oggetto informazioni e documentazione in merito allo stato dei lavori, con particolare riferimento alle varianti con incremento di spesa apportate al progetto definitivo in sede di redazione del progetto esecutivo;

viste le note di risposta del RUP assunte a prot. n. 0079409 in data 04/11/2021 e prot. n. 0084817 in data 25/11/2021;

questa Autorità, in esito all'attività istruttoria condotta dall'Ufficio di Vigilanza si è espressa con le considerazioni nel seguito riportate.

Fatto

A seguito di procedura aperta, indetta dalla Provincia di Udine ai sensi degli artt. 55, 81 e 83 del D.Lgs. n. 163/2006, con determinazione del Dirigente del Servizio Viabilità in data 31.07.2015 veniva aggiudicata all'Operatore Economico [omissis] la gara di appalto integrato per la progettazione esecutiva e la realizzazione delle opere di costruzione della strada denominata "Variante S.P. n°80" in Comune di Porpetto e San Giorgio di Nogaro (CUP B41B11000060003 – CIG 5063143DC4). L'importo complessivo dei lavori a base di gara era stato posto pari a € 7.116.206,72, di cui € 113.206,72 di oneri per la progettazione esecutiva soggetti a ribasso, ed € 300.000,00 per



oneri per la sicurezza non soggetti a ribasso. I lavori venivano aggiudicati al sunnominato Appaltatore, per il prezzo complessivo di € 5.273.936,92, corrispondente ad un ribasso medio pari a 27,028%.

In data 30.03.2016 veniva stipulato il contratto di appalto tra la Provincia di Udine e il suddetto O.E. *[omissis]* Il tempo previsto per la presentazione del progetto esecutivo, ai sensi dell'art. 14 del CSA allegato al contratto, era posto pari a 60 giorni a decorrere dall'ordine di servizio di avvio emesso dal RUP.

Il tempo previsto per l'ultimazione dei lavori era contrattualmente stabilito in 730 giorni naturali e consecutivi decorrenti dalla data del verbale di consegna degli stessi.

In data 30.06.2016 veniva effettuata la consegna del progetto esecutivo dei lavori.

La Regione Friuli Venezia Giulia acquisiva intanto dal 1 luglio 2016 - in ottemperanza a quanto stabilito dalla legge Regionale 12 dicembre 2014 n. 26 - le funzioni in materia di viabilità già esercitate dalle Province conseguentemente subentrando nella titolarità del contratto di appalto in esame.

In data 23.11.2016 veniva emesso il rapporto di verifica del progetto esecutivo da parte della società *[omissis]* allo scopo incaricata; in tale rapporto la suddetta società, ai fini dell'accettazione del progetto, aveva formulato alcune "prescrizioni", che venivano recepite dall'RTP progettista.

Inoltre, ha riferito il RUP che *"nel corso della progettazione esecutiva è emersa la necessità di dar seguito all'esecuzione di lavori integrativi per sopravvenute disposizioni legislative e in esito ad ulteriori approfondimenti in sede di progettazione, finalizzati alla migliore funzionalità dell'opera nonché al recepimento dei pareri rilasciati dagli enti preposti..."*.

Il progetto esecutivo, integrato con le prescrizioni del verificatore nonché con le ulteriori migliorie richieste dagli enti preposti, è stato in ultimo consegnato all'Amministrazione regionale in data 09/05/2017.

In data 31/05/2017 veniva stipulato con l'impresa un atto aggiuntivo, che comprendeva un verbale di concordamento di n.168 nuovi prezzi, e prevedeva un importo complessivo dei lavori - comprensivo di oneri per la progettazione esecutiva e oneri della sicurezza e al netto del ribasso d'asta - pari a € 7.256.583,91 con un incremento di € 1.982.646,99 rispetto all'importo del contratto d'appalto stipulato (circa il 37,6%). Per l'esecuzione delle opere integrative, non sono stati concessi ulteriori giorni di proroga, pertanto il termine stabilito nel contratto sopracitato per l'ultimazione dei lavori è rimasto invariato.

I lavori, per ciò che attiene alla loro esecuzione, venivano consegnati in data 30.06.2017.

Dal 1 gennaio 2018 la Regione Friuli Venezia Giulia conferiva alla propria società in house - Società Friuli Venezia Giulia Strade S.p.A. - tutte le attività in materia di viabilità provinciale compresa dunque la gestione dell'appalto in esame.

In data 21.12.2018 veniva redatta una prima perizia di variante per un importo suppletivo pari a euro 131.295 circa al netto del ribasso d'asta contrattuale del 27,062 %; veniva pertanto sottoscritto il relativo atto di sottomissione nel quale si legge che *"i lavori di perizia sono finalizzati al miglioramento dell'opera e della sua funzionalità e che l'aumento dell'importo contrattuale corrisponde al 1,83 %, inferiore alla soglia del 5%, per cui trova applicazione l'art. 132 c.3 del D.Lvo 163/2006 e s.m.",* ed altresì che *" Per effetto dell'esecuzione dei lavori suppletivi di che trattasi, il termine per l'ultimazione dei lavori fissato dall'articolo 16 del Capitolato speciale d'appalto in 730 (settecentotrenta) giorni viene aumentato di 60 (sessanta) giorni naturali e consecutivi".*

Successivamente, nel novembre del 2019, veniva redatta una seconda perizia di variante e sottoscritto il relativo atto di sottomissione. L'importo dei lavori di seconda perizia risulta complessivamente pari a circa 38.000 euro al netto del ribasso d'asta. Anche in questo caso i lavori risultano *finalizzati al miglioramento dell'opera e della sua funzionalità per cui trova applicazione l'art. 132 c.3 del D.Lvo 163/2006 e s.m.*". Per l'esecuzione degli ulteriori



interventi risultano concessi altri 60 giorni con un termine di ultimazione che risulta così traslato a 850 giorni naturali e consecutivi dalla data di consegna degli stessi.

In data 26.10.2020 l'O.E. [omissis] comunicava alla Società Friuli Venezia Giulia Strade s.p.a. l'intenzione di procedere al subentro nella titolarità del contratto di appalto in oggetto ai sensi dell'art.116 del D.lgs. 163/2006, in virtù del provvedimento emesso in data 29.09.2020 dal Tribunale di Verona, che aveva autorizzato l'appaltatore [omissis] in concordato preventivo a stipulare con il suddetto operatore un contratto di affitto di ramo di azienda.

In data 14.07.2021 veniva dunque sottoscritto il contratto di subentro tra il suddetto O.E. [omissis] e la Società Friuli Venezia Giulia Strade s.p.a..

Ha riferito il RUP nella propria nota esplicativa che *"Le lavorazioni pertanto sono state conseguentemente riavviate e risultano ad oggi in corso di esecuzione"*.

In relazione alla richiesta dell'Ufficio Vigilanza Lavori di fornire chiarimenti circa le motivazioni che hanno portato l'Azienda a modificare l'importo della rata minima di acconto prevista all'art. 23 del capitolato speciale di appalto il RUP ha riferito che la Stazione Appaltante ha proceduto in tal senso al fine di ottemperare ai disposti della circolare prot. n. 18024 del 27.03.2020 della Direzione centrale Infrastrutture e Territorio della Regione Friuli Venezia Giulia e nota prot. n. 44883 del 28.07.2020 per il pagamento agli Appaltatori durante la fase epidemiologica, nonché alle previsioni del D.L. n. 76/2020; ha specificato al riguardo che *"la complessità della contabilità dell'opera di che trattasi non era compatibile con l'introduzione del pagamento mensile degli importi effettivamente maturati in un'ottica di economia procedimentale, pertanto si è addivenuti alla modifica consensuale della rata minima di acconto da 500.000,00€ a 250.000,00€ al netto del ribasso d'asta"*.

In merito all'andamento temporale dei lavori il RUP ha comunicato che durante l'esecuzione degli stessi sono state disposte le seguenti proroghe:

- ✓ Giorni 60 con nota di prot. n. 43310 del 13.08.2019;
- ✓ Giorni 90 con nota di prot. n. 55165 del 29.10.2019;
- ✓ Giorni 25 con nota di prot. n. 12667 del 16.03.2020;
- ✓ Giorni 100 con nota di prot. n. 27874 del 30.06.2020;
- ✓ Giorni 243 con nota di prot. n. 31284 del 07.07.2021.

Ha specificato infine che *"Oltre ai maggiori termini di cui alle due perizia di variante (complessivamente 120 giorni), i lavori sono stati sospesi dal 18.03.2020 al 23.06.2020 per l'emergenza Covid-19. Le lavorazioni risultano ad oggi in corso di esecuzione Si ritiene che le lavorazioni possano concludersi entro i nuovi termini contrattuali..."*

Considerazioni

L'appalto in esame ha subito in sede di redazione del progetto esecutivo un aumento di costo rilevante, che ha portato ad un incremento contrattuale pari a circa il 37,6%; a tale criticità si somma altresì una notevole dilatazione temporale dei tempi di esecuzione dei lavori che solo in parte appaiono ascrivibili alle vicende accorse all'operatore economico risultato aggiudicatario, ed all'insorgere della pandemia.

Le sopradette criticità sono da ricercarsi principalmente in un progetto definitivo posto in gara carente sotto diversi aspetti e che è stato necessario in parte rieditare nella fase progettuale esecutiva posta a cura dell'impresa;

Le variazioni apportate al progetto secondo quanto riferito dal RUP, sono state ritenute dalla S.A. ascrivibili per lo più a migliorie derivanti dalla *"necessità di dar seguito all'esecuzione di lavori integrativi per sopravvenute disposizioni legislative e in esito ad ulteriori approfondimenti in sede di progettazione, finalizzati alla migliore funzionalità dell'opera nonché al recepimento dei pareri rilasciati dagli enti preposti"*.



Si evince dalla relazione del progetto esecutivo redatta dall'appaltatore che gli adeguamenti alle sopravvenute normative hanno riguardato la predisposizione, lungo il futuro asse viario, di cavidotti per fibre ottiche – in conformità con le disposizioni della Legge Regionale n. 3 del 18 marzo 2011 “Norme in materia di telecomunicazioni” – nonché alcune modifiche alla copertura di un nuovo spogliatoio per l'intervenuta Legge Regionale n. 24 del 16 ottobre 2015 relativa alla sicurezza dei lavori in quota.

Gli *ulteriori approfondimenti* effettuati in sede di progetto esecutivo sono consistiti in integrazioni di indagini ambientali, geognostiche e celerimetriche, che hanno portato a variazioni progettuali di un certo rilievo riguardando, fra l'altro, la sostituzione dei pali trivellati con pali battuti a causa della presenza di una falda in pressione che non era stata rilevata in sede di redazione del definitivo, nonché variazioni alla sezione stradale e agli attraversamenti ciclopedonali nelle rotatorie. **Modifiche che si ritengono per lo più conseguenti ad una non accurata valutazione dello stato dei luoghi effettuata in sede di redazione del progetto definitivo.**

Per quanto attiene poi *al recepimento dei pareri rilasciati dagli enti preposti*, gli Enti interessati dalla realizzazione dell'opera, che hanno formulato richieste e prescrizioni in sede di conferenza dei servizi, sono il concessionario Autovie Venete SpA e l'Ente Consorzio di Bonifica Bassa Friulana.

Le prescrizioni formulate dal concessionario Autovie, che gestisce una rete autostradale *pesantemente* interferente con l'opera in progetto, hanno riguardato infatti numerosi aspetti, per lo più finalizzati a rendere il progetto *compatibile con il progetto di ampliamento della terza corsia autostradale*; oltre a richieste di integrazioni e modifiche su alcuni elementi a corredo o funzionali all'asse viario- quali ad esempio la progettazione di nuove barriere fonoassorbenti, la modifica degli impianti di illuminazione, della segnaletica, delle opere a verde - sono state effettuate specifiche richieste relative alla progettazione delle rotatorie e alla modifica dei profili longitudinali e delle livellette delle opere d'arte previste in progetto.

Altre prescrizioni, con riferimento agli aspetti idraulici, sono state espresse dall'Ente Consorzio di Bonifica Bassa Friulana. Nella soprarichiamata relazione generale del progetto esecutivo si legge che *“Nel parere espresso in conferenza dei servizi dal Consorzio di Bonifica, ..., il consorzio lamentava l'assenza nel progetto definitivo di alcuni manufatti e di uno studio idraulico adeguato per il retico idrico locale. A valle dello studio idraulico, sviluppato nel progetto esecutivo, ... ci si è resi conto delle criticità del territorio e si è quindi deciso, in accordo con l'Amministrazione Provinciale di procedere con una modifica del progetto che sistemasse il tutto...”*. Sono stati in conseguenza modificati scarichi e inseriti nuovi tombini, anche di ragguardevoli dimensioni (2,0 x 1,5 m), al fine del corretto smaltimento delle acque meteoriche di superficie.

Ulteriori modifiche apportate sono state rubricate nella soprarichiamata relazione generale del progetto esecutivo *“modifiche al progetto definitivo per il contenimento degli espropri”*. Si legge in merito che, ad esito dei calcoli effettuati in sede di redazione del progetto esecutivo, è risultato che *“per la stabilizzazione delle scarpate del cavalcavia per Corniolo nel progetto definitivo non era stata effettuata la verifica sismica delle scarpate del rilevato. Da una nuova campagna di indagini si è determinate le azioni sismiche necessarie per la verifica e ne è risulta la necessità di prevedere una banca stabilizzatrice. La banca faceva spostare il piede del rilevato e di conseguenza il necessario fosso al piede sarebbe uscito dal limite di esproprio. È stato quindi necessario prevedere l'utilizzo di tecniche di contenimento dell'occupazione del suolo. Si è optato per l'utilizzo di terre rinforzate. Le terre rinforzate sono state utilizzate anche in sostituzione dei muri di risvolto del sottopasso”*. Risulta pertanto che la supposta “ottimizzazione” delle aree di esproprio consegue in realtà a carenze del progetto definitivo nell'ambito del quale erano state omesse le verifiche di stabilità dei pendii che tenessero correttamente in conto l'azione della forza sismica.

Invero le numerose modifiche sopra descritte, considerate dalla S.A. *migliorie*, manifestano come il progetto definitivo fosse in realtà gravato da carenze e manchevolezze cui si è sopperito in sede di redazione del progetto



esecutivo posto a cura dell'impresa appaltatrice, così procrastinando alla successiva fase progettuale la risoluzione di numerose criticità in parte emerse già in sede di conferenza dei servizi.

Si rileva infatti che le osservazioni formulate dagli Enti sopra richiamati, costituiscono in un caso – relativamente ad Autovie Venete – vere e proprie richieste di modifiche progettuali al fine rendere maggiormente compatibile l'asse viario con la rete autostradale interferente; nell'altro - con riferimento all'Ente Consorzio di Bonifica Bassa Friulana - si sostanziano in una denuncia dell'assenza *nel progetto definitivo di alcuni manufatti e di uno studio idraulico adeguato per il retico idrico locale*.

Ulteriori carenze possono altresì rinvenirsi nello studio geotecnico/strutturale dei rilevati e delle scarpate prospicienti l'asse viario, per i quali non risulta effettuata in sede di progetto definitivo, la necessaria verifica di stabilità sismica; evenienza questa che non attiene, come risulta indicato nella relazione di progetto esecutivo, agli ulteriori approfondimenti e alle campagne di indagini effettuate in tale sede, posto che tali calcoli e valutazioni erano comunque necessari per la corretta stesura del progetto definitivo, costituendo altresì oggetto di apposite **relazioni specialistiche; tali relazioni, ai sensi dell'art. 26 comma 1 del DPR 207/10, devono far parte del progetto definitivo mentre invece, nel caso in esame, sono risultate assenti o insufficienti.**

Si ricorda al riguardo **che secondo l'art. 24 comma 1 del DPR 207/10 "Il progetto definitivo... sviluppa gli elaborati grafici e descrittivi nonché i calcoli ad un livello di definizione tale che nella successiva progettazione esecutiva non si abbiano significative differenze tecniche e di costo".**

Nel caso in esame si rileva invece che in sede di redazione del progetto esecutivo è stato necessario apportare numerose e rilevanti variazioni/integrazioni, richieste dalla S.A. ed ulteriori rispetto alle migliorie offerte in sede di gara dal concorrente, che hanno invece comportato *significative differenze tecniche e di costo*.

La maggior parte delle varianti, come sopra detto, essendo state considerate dalla Stazione appaltante migliorie sono state riferite alla casistica di cui all'art. 132 comma 3 secondo periodo del d.lgs 163/06 secondo il quale *"Sono inoltre ammesse, nell'esclusivo interesse dell'amministrazione, le varianti, in aumento o in diminuzione, finalizzate al miglioramento dell'opera e alla sua funzionalità, sempreché non comportino modifiche sostanziali e siano motivate da obiettive esigenze derivanti da circostanze sopravvenute e imprevedibili al momento della stipula del contratto. L'importo in aumento relativo a tali varianti non può superare il 5 per cento dell'importo originario del contratto..."*.

Nel caso qui considerato tuttavia non si rilevano *circostanze sopravvenute e imprevedibili al momento della stipula del contratto*, ed altresì l'importo delle suddette migliore è risultano ampiamente superiore al *5 per cento dell'importo originario del contratto*.

Come espresso in numerose delibere di questa Autorità (cfr. ad es. Deliberazione n. 8 del 30/09/2014) *"Non è coerente con le previsioni ...dell'art. 132, terzo comma, secondo periodo del d. lgs. 163/2006), una perizia di variante definita "migliorativa" consistente in una mera rielaborazione del progetto esecutivo (NdR progetto definitivo) all'origine non ottimale, e non motivata invece da obiettive esigenze derivanti da circostanze sopravvenute e imprevedibili, bensì ragionevolmente prevedibili, se il progetto fosse stato preceduto dalle indagini e dalle rilevazioni secondo i criteri prescritti dalle norme"*.

Stante quanto sopra considerato si ritiene che le variazioni apportate al progetto definitivo in sede di redazione dell'esecutivo, ancorché costituenti migliorie progettuali, non siano ascrivibili alla casistica di cui all'art. 132 comma 3 secondo periodo del d.lgs 163/06, bensì siano in buona parte conseguenti ad errori o omissioni



progettuali e dunque sostanzialmente ricadenti nell'ipotesi contemplata dall'art. 132 comma 1 lett. e) del d.lgs 163/06¹.

Considerata altresì la numerosità e la natura delle modifiche effettuate non può peraltro escludersi **la possibilità che esse abbiano natura "sostanziale"**, tenendo conto anche dell'elaborazione da parte dei progettisti di n. 168 nuovi prezzi, **con possibile compromissione dei principi di trasparenza delle procedure e di parità di trattamento.**

A tale riguardo, l'Autorità in numerosi suoi pronunciamenti ha rilevato che *"....la modifica di un contratto in corso di validità deve ritenersi "sostanziale" qualora introduca condizioni che, se fossero state previste nella procedura di aggiudicazione originaria, avrebbero consentito l'ammissione di offerenti diversi rispetto a quelli originariamente ammessi o avrebbero consentito di accettare un'offerta diversa rispetto a quella originariamente accettata (deliberazione n. 610/2016, AG21/2016/AP, deliberazione n. 103/2012; parere sulla normativa AG43/09; deliberazione n. 1203 del 23 novembre 2016 - parere sulla normativa AG 48/2016/AP)" (Delibera ANAC n.573 del 13 giugno 2018).*

Le manchevolezze del progetto definitivo non sono state rilevate in sede di verifica e validazione del progetto definitivo.

Ai sensi dell'art. 45 e seg. del DPR 207/10 la verifica progettuale, da effettuarsi su tutti i livelli di progettazione, è tenuta ad accertare, fra l'altro, la completezza della progettazione nonché l'appaltabilità della soluzione progettuale prescelta.

Con riguardo alla completezza del progetto si è già evidenziata l'insufficienza di alcuni studi e verifiche e la non presenza/carenza di alcune relazioni specialistiche. In merito all'appaltabilità lo stesso operatore economico, nella propria relazione di progetto, ha riferito che diverse soluzioni progettuali previste nel progetto definitivo erano di fatto "inapplicabili"; ciò per quanto riguarda ad esempio alcune soluzioni previste per il *Ramo di collegamento rotatorio del casello con la rotatoria di innesto sulla SP n.80 a nord* (cfr pag. 34 della relazione), come pure in merito alla necessità di adottare il sistema delle terre rinforzate, non previste nel progetto definitivo, per la necessaria garanzia di stabilità delle scarpate nel rispetto dei limiti di esproprio già definiti.

Non appare quindi conforme ai principi di buona amministrazione il comportamento della Stazione Appaltante che ha ritenuto di mettere in gara un progetto definitivo che prevedeva soluzioni progettuali per le quali, di fatto, non risultava appurata la sicura realizzabilità; **si rilevano al riguardo carenze dell'Amministrazione nell'attività di verifica e di validazione del progetto definitivo posto a base di gara che è risultata condotta in generale contrasto con le indicazioni contenute al Capo II del DPR 207/10 e con sostanziale inottemperanza all'art. 55 del D.P.R. 207/10.**

Per completezza, va altresì osservato che le sopradette prospettate carenze progettuali risultavano rilevabili dallo stesso appaltatore in sede di presentazione dell'offerta per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori, tenuto conto del principio secondo cui *"nell'appalto sia pubblico che privato, rientra tra gli obblighi di diligenza dell'appaltatore, senza necessità di una specifica pattuizione (nella specie, peraltro, sussistente), esercitare il controllo della validità tecnica del progetto fornito dal committente, anche in relazione alle caratteristiche del suolo su cui l'opera deve sorgere, posto che dalla corretta progettazione, oltre che dall'esecuzione dell'opera, dipende il risultato promesso,....."*, (cfr. ordinanza C. Cass. civ. 26/02/2020, n. 5144). Nella sostanza *"L'appaltatore, anche in ipotesi di appalti pubblici, deve realizzare l'opera a regola d'arte, osservando, nell'esecuzione della prestazione,*

¹ Ai sensi dell'articolo 132 comma 6 del d.lgs 163/06 *"si considerano errore o omissione di progettazione l'inadeguata valutazione dello stato di fatto, la mancata od erronea identificazione della normativa tecnica vincolante per la progettazione, il mancato rispetto dei requisiti funzionali ed economici prestabiliti e risultanti da prova scritta, la violazione delle norme di diligenza nella predisposizione degli elaborati progettuali"*.



la diligenza qualificata ex art. 1176, secondo comma, c.c. che rappresenta un modello astratto di condotta e si estrinseca in un adeguato sforzo tecnico con l'impiego delle energie e dei mezzi normalmente ed obiettivamente necessari od utili in relazione alla natura dell'attività esercitata, volto all'adempimento di quanto dovuto ed al soddisfacimento dell'interesse creditorio, nonché ad evitare possibili eventi dannosi' (cfr. Corte di Cassazione, sez. I, 27.10.2017 n. 25629), con la prospettazione di possibili profili di responsabilità anche in capo all'appaltatore. Nell'ambito dell'appalto integrato tale obbligo di verifica della progettazione definitiva posta a base di gara, risultava maggiormente evidente, costituendo la progettazione esecutiva la specificazione in ogni dettaglio dei lavori da realizzare, in conformità al progetto definitivo, che potrebbe assumersi, nella sostanza, come fatto proprio dal soggetto offerente.

In base a quanto sopra esposto ed in attuazione del deliberato del Consiglio dell'Autorità del 6 settembre 2022, con il presente atto, soggetto a pubblicazione sul sito istituzionale ANAC, si comunica la definizione della presente istruttoria, ritenendo che **le migliorie progettuali ricadano in buona parte nell'ipotesi contemplata dall'art. 132 comma 1 lett. e) del d.lgs 163/06 e che l'attività di verifica e di validazione del progetto definitivo posto a base di gara è risultata condotta in generale contrasto con le indicazioni contenute al Capo II del DPR 207/10 e con sostanziale inottemperanza all'art. 55 del D.P.R. 207/10** nei termini di cui in motivazione, con invito a fornire informazioni aggiornate in merito allo stato attuale dei lavori altresì trasmettendo, allorquando redatto, l'atto di collaudo finale.

Per il futuro, si invitano le Stazioni Appaltanti in indirizzo, ciascuna per quanto di competenza, a voler tener conto di quanto specificatamente dedotto e rilevato nella presente comunicazione in vista di un adeguato e puntuale rispetto della normativa di settore.

Si assegna per il riscontro termine di 30 giorni dal ricevimento della presente ai sensi dell'art. 213, comma 13 del d.gs. 50/2016.

Il Presidente

Avv. Giuseppe Busia

Atto firmato digitalmente