



*Ministero*  
*dello Sviluppo Economico*  
DIPARTIMENTO PER LE POLITICHE DI SVILUPPO E COESIONE  
UNITA' DI VERIFICA DEGLI INVESTIMENTI PUBBLICI

OSSERVAZIONI SULLA SITUAZIONE GENERALE DELL'ANAS SPA  
E  
STATO DEGLI APPALTI DELLE OPERE DI AMMODERNAMENTO DELLA SALERNO-REGGIO  
CALABRIA  
AL 20 SETTEMBRE 2006-11-06

*Contributo dell'Unità di verifica degli investimenti pubblici del Dipartimento per le politiche di sviluppo e coesione all'indagine conoscitiva della VIII Commissione permanente del Senato della Repubblica*



*Ministero*

*dello Sviluppo Economico*

DIPARTIMENTO PER LE POLITICHE DI SVILUPPO E COESIONE  
UNITÀ DI VERIFICA DEGLI INVESTIMENTI PUBBLICI

**OSSERVAZIONI SULLA SITUAZIONE GENERALE DELL'ANAS SpA  
E  
STATO DEGLI APPALTI DELLE OPERE DI AMMODERNAMENTO  
DELLA SALERNO-REGGIO CALABRIA  
AL 20 SETTEMBRE 2006**

*Contributo dell'Unità di verifica degli investimenti pubblici del  
Dipartimento per le politiche di sviluppo e coesione  
all'indagine conoscitiva della VIII Commissione permanente  
del Senato della Repubblica*



*Ministero*  
*dello Sviluppo Economico*

DIPARTIMENTO PER LE POLITICHE DI SVILUPPO E COESIONE  
UNITÀ DI VERIFICA DEGLI INVESTIMENTI PUBBLICI

***Premessa: i compiti istituzionali dell'UVER***

I compiti istituzionali dell'Unità di Verifica degli Investimenti Pubblici sono riconducibili al quadro normativo vigente come di seguito riassunto:

- L. 17-12-1986 n. 878 “Disciplina del nucleo di valutazione degli investimenti pubblici e disposizioni relative al Ministero del Bilancio e della Programmazione Economica”;
- D. Lgs. 5-12-1997 n. 430 “Unificazione dei Ministeri del Tesoro e del Bilancio e della programmazione economica e riordino delle competenze del CIPE, a norma dell’art. 7 della L. 3-04 -1997 n. 94”
- D.P.R. 20-02-1998 n. 38 “Regolamento recante le attribuzioni dei Dipartimenti del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica”, art. 7.

Le funzioni dell'Unità di Verifica si esplicano presso tutti i soggetti che hanno responsabilità nella realizzazione degli investimenti pubblici, al fine di accertare l'effettivo raggiungimento degli obiettivi programmati. In particolare<sup>1</sup> l'Unità verifica e dà impulso all'attuazione dei programmi e dei progetti di investimento delle amministrazioni, enti e soggetti operanti con finanziamento pubblico, con particolare riferimento ai programmi comunitari e agli Accordi di Programma Quadro. La verifica concerne l'osservanza delle previsioni di spesa e gli effetti socio-economici connessi all'attuazione degli investimenti. Le iniziative proposte riguardano la rimozione degli ostacoli all'attuazione e all'accelerazione della spesa.

---

<sup>1</sup> Decreto del Ministro dell'Economia e delle Finanze 19 gennaio 2006, di riforma del Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e Coesione.



Ministero

dello Sviluppo Economico

DIPARTIMENTO PER LE POLITICHE DI SVILUPPO E DI COESIONE  
UNITA' DI VERIFICA DEGLI INVESTIMENTI PUBBLICI

L'attività dell'Unità si svolge quindi anzitutto in base a tale mandato generale, che procede dalla normativa di riferimento, nonché su mandati a carattere settoriale, attribuiti con decisioni del CIPE, che si traducono in linee operative specifiche, sulle quali viene di volta in volta resa operativa a supporto anche delle altre strutture dipartimentali, se attivata dal Capo del Dipartimento delle Politiche di Sviluppo e Coesione.

L'attività di verifica in senso stretto si svolge, di norma, attraverso apposite visite *in loco*, periodiche, effettuate dal componente assegnatario del progetto con l'eventuale assistenza di funzionari ed esperti in forza all'Unità, dirette a:

- verificare l'attuazione del progetto;
- individuare gli eventuali limiti operativi (tecnici, amministrativi, finanziari e/o di altra natura) alla realizzazione dell'investimento, anche con riferimento all'osservanza del quadro economico di spesa;
- proporre, se del caso, le possibili iniziative da adottare nell'ambito di una collaborazione continuativa con il soggetto attuatore.

Le verifiche sono organizzate per cicli annuali, nell'ambito di linee di attività, ciascuna delle quali regolata da apposite linee-guida che vengono preliminarmente rese note agli enti di programmazione, finanziatori (se diversi) e attuatori.

Rispetto ad altre attività di monitoraggio, la specificità dell'azione dell'Unità risiede nel fatto che la stessa acquisisce le informazioni interloquendo *in primis* con il Responsabile Unico di Progetto (RUP).

### **Osservazioni generali sulla situazione dell'ANAS Spa**

L'UVER non esercita quindi un'azione di verifica specifica nei riguardi dell'ANAS, sulla qual società altre Amministrazioni hanno poteri di vigilanza o di indirizzo. Essa tuttavia annovera nel proprio *database* di progetti sotto osservazione numerosi interventi di cui l'ANAS è ente attuatore, direttamente o in quanto concessionario.



*Ministero  
dello Sviluppo Economico*

DIPARTIMENTO PER LE POLITICHE DI SVILUPPO E DI COESIONE  
UNITA' DI VERIFICA DEGLI INVESTIMENTI PUBBLICI

Più precisamente, l'Unità interseca l'azione dell'ANAS in tre delle sue linee di attività:

- attività di “Accompagnamento e assistenza” (che ha per oggetto attualmente 158 interventi localizzati nelle aree sottoutilizzate e individuati sulla base di un giudizio generale di “significatività” che tiene conto, tra l'altro, della rilevanza strategica, della localizzazione, del settore d'investimento, della dimensione finanziaria dell'intervento, del bacino d'utenza e della domanda che l'intervento si propone di soddisfare e per questo oggetto di specifica attività di tutoraggio);
- attività di verifica degli interventi inseriti negli Accordi di Programma Quadro con cui viene programmata la quota del Fondo Aree Sottoutilizzate che il CIPE ripartisce annualmente tra le Regioni stesse;
- attività istruttoria e di monitoraggio sugli interventi del Programma Infrastrutture Strategiche (PIS) finanziati con risorse del Fondo Aree Sottoutilizzate nell'ambito della Manovra di Accelerazione della spesa in conto capitale di cui alle delibere CIPE n. 21/2004 e 98/2005.

Dalle precedenti audizioni svolte presso la Commissione sono emerse questioni e problematiche abbastanza coincidenti con quelle che, nel corso della attività sopra sommariamente illustrata, l'UVER ha nel tempo riscontrato e in alcuni casi evidenziato ai soggetti interessati.

L'Unità, infatti, sia nell'espletamento dell'attività di “accompagnamento ed assistenza”, sia nell'ambito delle due istruttorie per l'accelerazione del I° programma infrastrutture strategiche (delibere CIPE 21/004 e 98/2005), ha avuto modo di acquisire elementi conoscitivi della struttura organizzativa della Società ANAS, della sua situazione finanziaria, dei condizionamenti fisici, economici e normativi che hanno incidenza sulla realizzazione delle opere di competenza.



Ministero  
dello Sviluppo Economico

DIPARTIMENTO PER LE POLITICHE DI SVILUPPO E DI COESIONE  
UNITA' DI VERIFICA DEGLI INVESTIMENTI PUBBLICI

L'Unità concorda con le valutazioni espresse nel corso dell'audizione della Corte dei Conti sul fatto che, malgrado le varie trasformazioni della natura giuridica dell'ANAS, sino a quella in società per azioni, persista una organizzazione burocratica e, soprattutto, una mancanza di collegamento tra le varie direzioni, in particolare tra l'area contabilità e bilancio e le aree operative.

Questa situazione è stata riscontrata soprattutto nella difficile fase di istruttoria della 2° manovra di accelerazione del PIS, quando l'UVER ha richiesto una ricognizione puntuale delle risorse disponibili, per pervenire al finanziamento del macrolotto n. 2 della Salerno-Reggio Calabria che, proprio a causa del costo elevato (1.039 M€), esorbitante le disponibilità del FAS al momento, era stato inizialmente accantonato, pur risultando primo per meritevolezza.

L'acquisizione degli elementi richiesti si è rivelata estremamente laboriosa proprio a causa del deficit informativo interno, particolarmente grave perché riferito ad un'opera di estrema rilevanza sia tecnica<sup>2</sup> sia economica (ad oggi i finanziamenti assegnati ammontano a circa 6.060 M€) ed ha richiesto varie sollecitazioni da parte dell'UVER alle strutture competenti per pervenire ad un quadro di dettaglio indispensabile, *in primis*, alla Società medesima per la programmazione del riappalto di lotti con contratti rescissi e per la realizzazione di piccoli lotti di raccordo necessari al completamento dell'arteria sulla base delle effettive disponibilità finanziarie presenti<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> La novità gestionale dell'affidamento a contraente generale introdotta dalla legge obiettivo, gli accorpamenti dei lotti in macrolotti con conseguente lievitazione degli importi contrattuali, le caratteristiche tecniche proprie dell'intervento (viadotti tra cui figura quello più alto in Europa, gallerie, opere d'arte in generale), sono tutti elementi che caratterizzano i lavori di adeguamento e ammodernamento dell'autostrada Salerno – Reggio Calabria

<sup>3</sup> Tale ricognizione ha consentito di far emergere "residui liberi" per 621,304 M€, di cui 257,804 M€ sono stati poi destinati, giusta nota ANAS del 13/01/2006, prot. 2131, al co-finanziamento del Megalotto n. 4 della SA-RC, la cui copertura finanziaria è stata approvata con delibera CIPE n. 116 del 29/03/2006. Tale disponibilità non era, viceversa, emersa nella fase istruttoria della delibera CIPE 98/2005 di approvazione della 2° manovra di accelerazione del PIS, con la conseguente maturazione di un ritardo di almeno 7 mesi del predetto iter approvativo.



*Ministero*  
*dello Sviluppo Economico*

DIPARTIMENTO PER LE POLITICHE DI SVILUPPO E DI COESIONE  
UNITÀ DI VERIFICA DEGLI INVESTIMENTI PUBBLICI

Operando in contatto con i RUP, ed effettuando verifiche sugli stati di avanzamento delle opere direttamente nei cantieri di lavoro, l'Unità ha anche acquisito elementi per concordare con il giudizio negativo sull'introduzione di un tetto finanziario di spesa.<sup>4</sup>

Oltre a determinare evidenti effetti negativi diretti, l'adozione di indirizzi restrittivi, che colpiscano gli stanziamenti programmatici o le disponibilità di cassa o ancora la capacità di spesa, produce un effetto psicologico negativo sul comportamento di tutti gli attori coinvolti nella realizzazione delle opere.

Nelle periodiche relazioni di monitoraggio al CIPE sull'attuazione della sopra citata Manovra di Accelerazione, l'Unità ha infatti segnalato una generale tendenza degli enti attuatori – cui non sfugge l'ANAS – ad attivarsi solo a finanziamento ottenuto, non solo non anticipando con risorse proprie i fondi necessari all'avanzamento procedurale, ma nemmeno adoperandosi per anticipare gli iter amministrativi. Questo atteggiamento speculativo si ripropone in concomitanza con ogni decisione (o avvisaglia di decisione) politico-amministrativa suscettibile di mettere in forse certezza e tempestività del flusso dei trasferimenti finanziari.

Ne consegue la necessità di uno stretto coordinamento finalizzato a raggiungere una univocità di indirizzi nei rapporti tra il Ministero delle infrastrutture, Amministrazione vigilante, e il Ministero dell'economia, quale azionista.

In questo quadro si inserisce, a tutt'oggi, il mancato trasferimento delle risorse previste da varie delibere CIPE di finanziamento, principalmente, di lotti o megalotti della Salerno - Reggio Calabria e della SS 106 Jonica su fondi FAS, con la possibilità che maturino oneri aggiuntivi per contenzioso. Solamente il ritardo maturato nelle procedure di aggiudicazione e di approvazione dei progetti esecutivi finanziati, rispetto alle originarie previsioni, ha evitato, sino ad oggi, gravi ripercussioni sulle finanze ANAS. Tuttavia, è evidente che trattasi di mera

---

<sup>4</sup> La finanziaria 2006 aveva inizialmente previsto che i pagamenti per spese di investimento di ANAS Spa, ivi compresi quelli a valere sulle risorse derivanti dall'accensione dei mutui, non potessero superare complessivamente l'ammontare di 1.700 milioni di euro. E' appena il caso di sottolineare che solamente i megalotti della Salerno-Reggio Calabria e della Jonica, per i quali si ha contezza, se attivati, avrebbero assorbito almeno il 40% di tale previsione.



*Ministero  
dello Sviluppo Economico*

DIPARTIMENTO PER LE POLITICHE DI SVILUPPO E DI COESIONE  
UNITA' DI VERIFICA DEGLI INVESTIMENTI PUBBLICI

posticipazione del problema, in quanto l'imminente superamento di tali condizionamenti riproporrà l'attualità della criticità finanziaria suesposta, inficiando il concetto stesso di accelerazione del programma infrastrutture strategiche, alla base delle più volte citate delibere CIPE 21/2004 e 98/2005.

Quest'ultima problematica – su cui questa Unità ha assunto iniziative facilitatrici atteso che, in base alle due delibere CIPE di accelerazione in precedenza richiamate, sono stati poi assegnati all'ANAS fondi per circa 2.050 Meuro – dovrebbe comunque essere risolta con l'assunzione definitiva, dal 1 gennaio 2007, del Fondo Aree Sottoutilizzate nello stato di previsione del Ministero dello Sviluppo Economico e nella definitiva assunzione di competenze da parte di quest'ultimo in ordine alla sua gestione.

Ulteriori aspetti problematici dell'attività dell'ANAS riguardano il ricorso a perizie di variante suppletive (considerate pressoché fisiologiche) nonché il contenzioso in itinere, fattori che concorrono a far lievitare i costi di realizzazione dei progetti e a far slittare i tempi di realizzazione.

Dalle verifiche effettuate emerge una effettiva cronicità del ricorso alle varianti in corso di esecuzione, fenomeno che si sta estendendo in maniera preoccupante anche agli appalti integrati (ex art. 140 Reg. 554/1999) ed agli affidamenti a contraente generale (ex art. 9 del D.Lgs 190/2002 e s.m.i.)<sup>5</sup> nel passaggio dalla progettazione definitiva a quella esecutiva, mettendo in evidenza carenze dei progetti definitivi posti a base di gara.<sup>6</sup>

---

<sup>5</sup> La normativa sopra richiamata è stata recentemente sistematizzata dal D. Lgs 12/04/2006 n. 196 di approvazione del Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE, entrato in vigore l'1/07/2006, con le modifiche apportate dalla L. 12/07/2006 n. 228 di conversione del D.L. 12/05/2006, n. 173.

<sup>6</sup> Il fenomeno è avvalorato dalla quantità di prescrizioni e raccomandazioni con le quali vengono approvati, per lo più, dal CIPE i progetti preliminari e definitivi inseriti nel programma infrastrutture strategiche, approvato con delibera CIPE 121/2001 e s.m.i..



*Ministero  
dello Sviluppo Economico*

DIPARTIMENTO PER LE POLITICHE DI SVILUPPO E DI COESIONE  
UNITA' DI VERIFICA DEGLI INVESTIMENTI PUBBLICI

Tale fatto genera inevitabili aumenti dei costi e maggiori tempi realizzativi, nonché possibili contenziosi.

Si cita al riguardo, a titolo esemplificativo, l'iter del progetto di ampliamento ed ammodernamento del 2° megalotto della Salerno – Reggio Calabria affidato a Contraente Generale.

Il bando di gara prevedeva le seguenti tempistiche successive alla consegna delle attività: cinque mesi per la redazione del progetto esecutivo da parte del contraente generale e due mesi per la sua approvazione da parte dell'ANAS.

In effetti, la redazione della progettazione esecutiva e la sua approvazione hanno richiesto un tempo effettivo pari a quindici mesi, con uno slittamento di otto mesi rispetto alle originarie previsioni. Ulteriore tempo è poi trascorso prima che si procedesse alla materiale consegna dei lavori.

Oltre a ciò, la progettazione esecutiva presentata evidenziava un maggior onere rispetto all'aggiudicazione effettuata di circa il 9%.

Il Consiglio di Amministrazione dell'ANAS ha proceduto all'approvazione del progetto esecutivo limitando l'aumento del valore a circa il 3%, con il contemporaneo riconoscimento di un maggior tempo contrattuale pari a 5 mesi.

Tale circostanza ha indotto il contraente generale a sottoscrivere il verbale di consegna dei lavori con varie riserve, tra la quali figura appunto quella relativa al mancato riconoscimento dell'integrale valore del progetto. Ne consegue che è stato avviato, di fatto, un contenzioso nella fase antecedente l'avvio delle lavorazioni, ciò in totale antitesi con lo spirito della norma che ha evidentemente come obiettivo il trasferimento della responsabilità della progettazione esecutiva e della sua realizzazione in capo al più volte citato contraente generale, sollevando la stazione appaltante dalla responsabilità su eventuali carenze progettuali.



*Ministero*

*dello Sviluppo Economico*

DIPARTIMENTO PER LE POLITICHE DI SVILUPPO E DI COESIONE  
UNITÀ DI VERIFICA DEGLI INVESTIMENTI PUBBLICI

Il caso rappresentato è sostanzialmente estensibile ad altri interventi ANAS approvati nell'ambito del Programma Infrastrutture strategiche, anche con incrementi di costi e di tempi maggiori di quelli sopra segnalati.

La copertura finanziaria del contenzioso rappresenta un problema nel problema: laddove, infatti, lo stesso superi le disponibilità individuate nei quadri finanziari alla voce "imprevisti", dovrà farsi ricorso alla capitalizzazione degli stessi con il loro inserimento nei piani finanziari delle opere, procedura finora mai attuata.

Si deve tener presente che laddove si tratti di opere finanziate dal CIPE, specie se a valere sulle risorse del FAS (e ciò vale in particolare per diversi lotti dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria) le delibere di finanziamento prevedono per principio generale il recupero alla disponibilità dal fondo dei ribassi d'asta. Ne consegue, per la Società, l'impossibilità di coprire gli eventuali oneri aggiuntivi che dovessero insorgere in corso d'opera, per perizie o per contenzioso, attingendo al montante del finanziamento complessivo oltre la voce "imprevisti"<sup>7</sup>.

Un ultimo aspetto che si ritiene di segnalare è rappresentato da una carenza del "contratto di programma 2003/2005" che non contiene i dati finanziari dei progetti che trovano copertura nella legge 166/2002 di finanziamento delle opere rientranti nel programma infrastrutture strategiche, nonché del FAS, ed in particolare, per quanto consta, dei megalotti della Salerno – Reggio Calabria e della Jonica.

I dati relativi a tali opere avrebbero dovuto trovare rappresentazione in uno specifico addendum (sul quale l'ANAS aveva inizialmente richiesto per le vie brevi il supporto dell'Unità) che, sulla base delle informazioni in possesso, non risulta ancora predisposto.

---

<sup>7</sup> L'art. 132 – 3° comma del D. Lgs 163/2006 consente, tra l'altro, il ricorso a varianti nell'esclusivo interesse dell'amministrazione, 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 e deve trovare copertura nella somma stanziata per l'esecuzione dell'opera.



*Ministero  
dello Sviluppo Economico*

DIPARTIMENTO PER LE POLITICHE DI SVILUPPO E DI COESIONE  
UNITA' DI VERIFICA DEGLI INVESTIMENTI PUBBLICI

### ***Ammodernamento della Salerno-Reggio Calabria***

L'Unità effettua poi un costante monitoraggio della situazione dei lavori di ampliamento ed ammodernamento dell'autostrada Salerno – Reggio Calabria, che per dimensioni di finanziamenti e per tipologia di opere si ritiene sufficientemente rappresentativa della realtà analizzata.

Alla data di approvazione del 1° Programma delle Infrastrutture Strategiche di preminente interesse nazionale<sup>8</sup> nell'ambito del programma di completamento dell'asse autostradale risultavano affidati o in corso di affidamento 32 lotti di ridotte dimensioni per una estesa di 196,726 Km

Ulteriori 40 lotti, riguardanti i rimanenti 243,694 Km (56% della lunghezza complessiva), risultano attualmente raggruppati essenzialmente in macrolotti, in attuazione delle disposizioni contenute nella legge obiettivo.

Le elaborazioni di seguito riportate, suddivise tra programmazione originaria e quella predisposta ai sensi della legge obiettivo,<sup>9</sup> forniscono lo stato degli appalti dettagliato per numeri, Km ed importi. Gli avanzamenti attengono esclusivamente all'aspetto fisico e non a quello finanziario, per il quale l'ANAS non ha mai fornito elementi di dettaglio, anche in considerazione della loro continua evoluzione.

Le risorse finanziarie sino ad oggi complessivamente assentite per la realizzazione dell'opera in argomento risultano essere pari a 6.060,526 M€ e gravano su numerose leggi di spesa.

L'attribuzione dei finanziamenti è qui inquadrata in due distinte fasi programmatiche, come di seguito specificate.

---

<sup>8</sup> Approvato con delibera CIPE n. 121 del 21.12.2001

<sup>9</sup> Convenzionalmente la data di inizio della programmazione ex legge obiettivo viene fatta coincidere con la pubblicazione del bando di gara del 1° Macrolotto, avvenuta il 19.09.2002.



Ministero  
dello Sviluppo Economico

DIPARTIMENTO PER LE POLITICHE DI SVILUPPO E DI COESIONE  
UNITA' DI VERIFICA DEGLI INVESTIMENTI PUBBLICI

Con la **programmazione dal 1997 al 2001** sono stati assentiti finanziamenti per **1.658,700 M€**, così distinti:

- Delibere CIPE su varie leggi di spesa: 1.500,100 M€
- Rinvenienze da QCS 1994/99: 158,600 M€

La tabella 1 riporta la situazione al 20.09.2006 dei lotti oggetto di tale programmazione.

**Tabella 1: PROGRAMMAZIONE 1997-2001**

Situazione al 20.09.2006						
APPALTI	N.	% contratti	Km	% Km	Importi (M€)	% importi
Ultimati	19	59,38	102,683	52,20	583,30	38,10
In corso (di cui 3 relativi a contratti rescissi) <sup>10</sup>	10	31,25	63,160	32,11	699,62	45,70
In appalto (relativi a contratti rescissi)	1	3,13	7,000	3,56	53,73	3,51
In progettazione (relativi a contratti rescissi)	2	6,25	23,883	12,14	194,23	12,69
<b>TOTALE</b>	<b>32</b>	<b>100,00</b>	<b>196,726</b>	<b>100,00</b>	<b>1.530,88</b>	<b>100,00</b>

Fonte: elaborazione UVER su dati ANAS

Questi 32 lotti sono stati interessati da criticità connesse alle varie fasi:

- **Progettazione.** Si è verificata una frammentazione delle fasi approvative con una difformità nelle scelte progettuali, sulle quali ha influito la mancanza di una pianificazione complessiva e la non omogeneità dei riferimenti normativi.
- **Appalto.** La scelta di appaltare lotti di importo limitato ha generato un eccesso di concorrenza tra le imprese, con conseguenti ribassi eccessivi che hanno finito per generare contenzioso, con aggravii economici e ritardi nella tempistica. Ben sette contratti (pari al

<sup>10</sup> Dei 63 Km in corso di realizzazione, circa 18 sono stati già aperti al traffico.



*Ministero  
dello Sviluppo Economico*

DIPARTIMENTO PER LE POLITICHE DI SVILUPPO E DI COESIONE  
UNITA' DI VERIFICA DEGLI INVESTIMENTI PUBBLICI

22% dei contrattualizzati) sono stati oggetto di rescissione in danno dell'impresa. Il riappalto ha prodotto consistenti aumenti del costo delle opere da realizzare o completare.

- **Esecuzione.** La consegna dei lavori in tempi diversi e non sempre relativi a lotti contigui ha prodotto un intervento a “macchia di leopardo” (a questo concorre pesantemente la rescissione di sette contratti), con differenti livelli di esecuzione che, oltre a limitare la fruibilità dell'opera da parte dell'utenza, ha aumentato la complessità di gestione dei lavori, peraltro caratterizzati da numerose interferenze. A ciò si aggiunga che, per difficoltà insorte durante l'esecuzione dei lavori, dai contratti principali sono stati stralciati parti di opere per la cui realizzazione dovrà procedersi a nuovi appalti che produrranno inevitabilmente un ulteriore slittamento dei tempi per la completa fruizione dell'arteria.

Con la **programmazione ex legge obiettivo (dal 2002 ad oggi)** risultano assenti finanziamenti per **4.401.832 M€**, di cui 1.603,342 M€ a carico del FAS, così distinti:

• Piano Triennale ANAS 2002/2004 <sup>11</sup> :	464,811 M€
• QCS 2000/2006 - PON Trasporti:	240,000 M€
• Delibera CIPE 96/2002 (L.O.):	700,000 M€
• Delibera CIPE 14/2004 (L.O.):	1.193,679 M€
• Delibera CIPE 95/2004 (L.O) :	200,000 M€
• Delibera CIPE 95/2004 (FAS):	372,020 M€
• Delibera CIPE 155/05 (FAS):	450,136 M€
• Delibera CIPE 116/06 (FAS – in corso di pubblicazione):	781,186 M€

Di seguito è evidenziato lo stato dell'arte degli interventi inclusi in tale periodo e dei lotti di raccordo delle varie tratte previste.

<sup>11</sup> I fondi del Piano Triennale sono stati parzialmente impegnati su riappalti, perizie e progettazione previsti nell'originaria programmazione.



**Tabella 2: PROGRAMMAZIONE 2002-2006 (legge obiettivo)**

Situazione al 20.09.2006 <sup>12</sup>						
APPALTI	N.	% contratti	Km	% Km	Importi (M€)	% importi
<b>Contrattualizzati con lavori in corso</b>	2	16,67	58,330	23,94	1.662,23	26,73
Contrattualizzati con progettazione esecutiva non approvata.	3	25,00	41,620	17,08	1.195,94	19,23
Con aggiudicazione definitiva	2	16,67	37,000	15,18	1.338,98	21,53
In progettazione	5	41,67	106,744	43,80	2.022,08	32,51
<b>TOTALE</b>	12	100,00	243,694	100,00	6.219,23	100,00

Fonte: elaborazione UVER su dati ANAS

Limitatamente ai due progetti con lavori in corso, si evidenzia che solamente il macrolotto 1, affidato su progettazione esecutiva in deroga alle norme della legge obiettivo,<sup>13</sup> presenta una concreta produzione, che a tutto settembre 2006 risulta pari al 68% dei lavori contrattualizzati, mentre per il macrolotto 5, affidato a Contraente Generale, è prossima l'emissione del 1° stato di avanzamento lavori (l'importo minimo previsto dal Capitolato speciale d'appalto è pari a 20 M€, a distanza di oltre 2 anni dalla consegna delle attività).

Rileva segnalare, infatti, che i due macrolotti (5 e 6) che hanno seguito la normale procedura (che prevede l'affidamento a Contraente generale su progetto definitivo) hanno maturato, per la redazione ed approvazione delle previste progettazioni esecutive, vistosi ritardi rispetto alle norme contrattuali, come specificato nelle schede di dettaglio che seguono, evidenziando possibili problematiche di gestione di tale modalità di affidamento.

<sup>12</sup> I progetti finanziati nel periodo di programmazione della Legge Obiettivo sono costantemente monitorati dall'UVER per cui è possibile avere dati più aggiornati e più fini.

<sup>13</sup> Come consentito dall'art. 16 del D. Lgs. 190/2002



*Ministero*

*dello Sviluppo Economico*

DIPARTIMENTO PER LE POLITICHE DI SVILUPPO E DI COESIONE  
UNITA' DI VERIFICA DEGLI INVESTIMENTI PUBBLICI

L'evoluzione dell'iter del progetto esecutivo di due ulteriori lavori (macrolotto 4B e lotto dal km 222 al km 225), per i quali la consegna delle attività è intervenuta tra luglio e settembre di quest'anno, potrà costituire ulteriore riscontro delle segnalate criticità.<sup>14</sup>

Per una migliore comprensione dei predetti dati, anche in considerazione della rilevanza sia dal punto di vista economico (circa 4.196 M€) che della rete estesa (243,69 Km) interessata dalla predetta programmazione, è stata elaborata la tabella 3, riportante un quadro dettagliato relativo alla situazione dei macrolotti e dei lotti di raccordo inclusi nella programmazione post Legge Obiettivo.

---

<sup>14</sup> Rileva segnalare che per due lotti della S.S. 106 Jonica, finanziati nell'ambito della I Manovra di Accelerazione del Programma Infrastrutture Strategiche sono state riscontrate le medesime problematiche.



Ministero

dello Sviluppo Economico

DIPARTIMENTO PER LE POLITICHE DI SVILUPPO E DI COESIONE  
UNITA' DI VERIFICA DEGLI INVESTIMENTI PUBBLICI

**Tabella 3: Situazione dei macrolotti e dei lotti di raccordo inclusi nella programmazione post legge obiettivo**

Tronco	Tratto	Lotto	Stralcio	Estremi	Importo (M€)	Copertura finanziaria (M€)	Pubblicazione bando di gara	Consegna attività o lavori	Situazione
<b>MACROLOTTO 1</b>				dal Km.53+800 al Km 82+330	597,040	597,040 (L.O.)	19/09/2002	17/10/2003	Lavori in corso
<b>MACROLOTTO 2 (ora MEGALOTTO 4)</b>				dal Km.108+000 al Km 139+000	1.038,980	781,00 (fondi FAS) 257,00 (residui ANAS)	19/11/2004	Aggiudicazione definitiva del 08/08/2006	pende ricorso al TAR avverso l'aggiudicazione definitiva
<b>MACROLOTTO 3</b>				dal Km.139+000 al Km 206+500	1.121,470	da reperire			Progettazione preliminare
<b>MACROLOTTO 4</b>				dal Km.259+700 al Km 286+000	633,405	da reperire			Progettazione preliminare
<b>MACROLOTTO 4B</b>				dal Km.286+000 al Km 304+200	444,800	P.T. ANAS 2002-2004 PON Trasporti 2000-2006	04/08/2004	28/07/2006	
<b>MACROLOTTO 5 (ora MEGALOTTO 2)</b>				dal Km.393+500 al Km 423+300	1.065,190	1.193,690 (L. O.)	18/04/2003	12/07/2004	Lavori in corso
<b>MACROLOTTO 6 (ora MEGALOTTO 3)</b>				dal Km.423+300 al Km 442+920	601,020	674,970 (L.O. + fondi FAS)	07/08/2003	21/04/2005	In corso approvazione della progettazione esecutiva
1°	2°	1°	2°A	dal Km.13+000 al Km 14+544	7,500	da reperire			Progettazione definitiva
1°	2°	1°	2°	dal Km.22+400 al Km 23+000	38,000	da reperire			Progettazione definitiva
1°	5°	4°		dal Km.47+800 al Km 53+800	300,006	fondi FAS	07/12/2004	Aggiudicazione definitiva	pende ricorso al TAR avverso l'aggiudicazione definitiva
2°	4°	2°		dal Km.222+000 al Km 225+800	150,120	fondi FAS	29/11/2004	17/09/2006	
3°	1°	5°		dal Km.337+800 al Km 348+600	221,708	da reperire			Progettazione definitiva
				Svincoli vari	60,000	da reperire			Livelli progettuali vari

Fonte: elaborazione UVER su dati ANAS



Per quanto riguarda la tempistica e lo stato d'avanzamento dei macrolotti con finanziamento assentito, si riporta quanto segue.

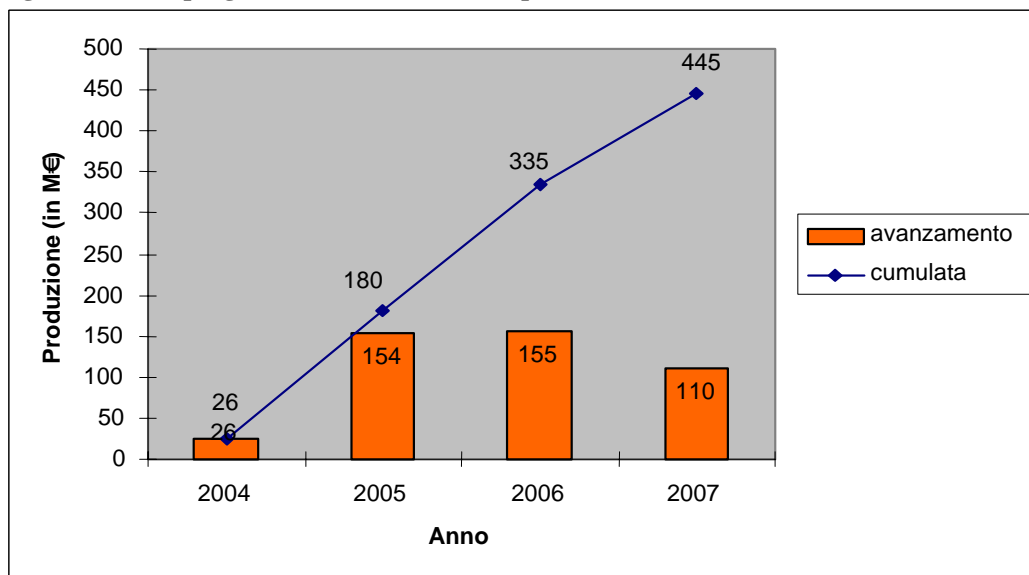
### Lavori contrattualizzati

#### Macrolotto 1

- Bando di gara: 19.09.2002
- Finanziamento: finanziato con fondi L.O.
- Modalità di affidamento: Contraente Generale (C.M.C.) su progetto esecutivo
- Consegna delle attività: 17.10.2003
- Durata contrattuale: 1095 gg.
- Ultimazione prevista: 17.10.2006
- Stato d'avanzamento: alla data del 30.09.2006 risultava un avanzamento economico complessivo pari al 68% circa dell'importo contrattuale. È stimabile un ritardo di circa 12 mesi rispetto all'avanzamento teorico. Ne consegue che, salvo recuperi produttivi, l'ultimazione dei lavori slitterà ad ottobre 2007.

Rileva segnalare che nell'ultimo periodo si è evidenziata una concreta accelerazione delle lavorazioni, con un sostanziale allineamento della curva produttiva con quella teorica.

**Figura 1: Cronoprogramma del Macrolotto 1 presentato dal Contraente Generale nel 2005**



Fonte: elaborazione UVER su dati ANAS

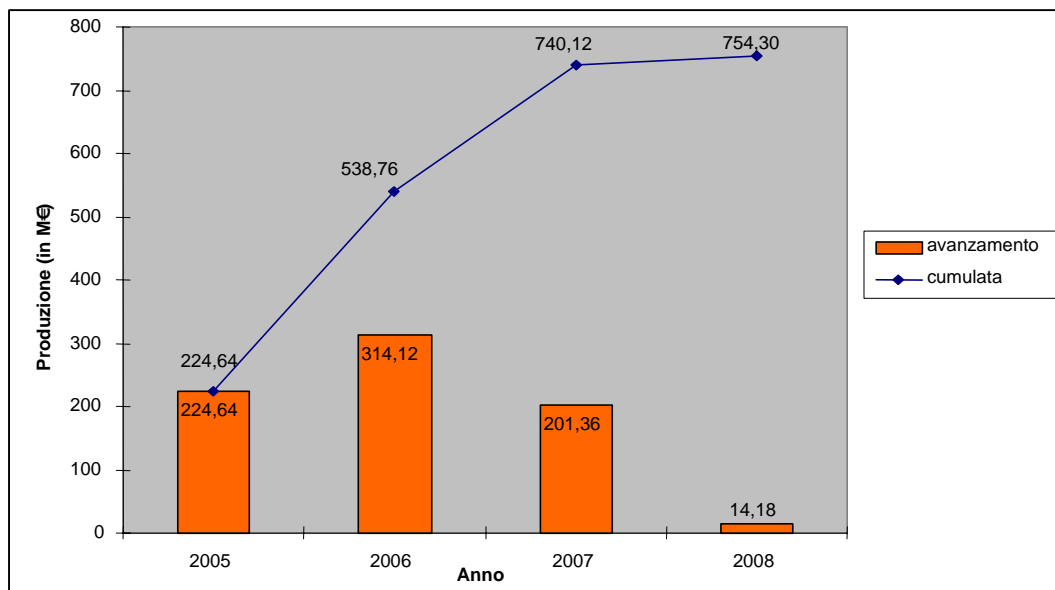


### **Macrolotto 5 (ora Megalotto 2)**

- **Bando di gara:** 18.04.2003
- **Finanziamento:** finanziato con fondi L.O.
- **Modalità di affidamento:** Contraente Generale (A.T.I. Impregilo - Condotte d'Acqua)
- **Consegna delle attività:** 12.07.2004
- **Durata contrattuale:** 1520 gg.
- **Ultimazione prevista:** 11.09.2008
- **Stato d'avanzamento:** il Contraente Generale ha presentato la progettazione esecutiva dell'intervento, che è stata approvata dal C.d.A. dell'ANAS solamente il 28.09.2005, con un ritardo di circa 7 mesi rispetto a quanto originariamente previsto, ed un incremento contrattuale del 3,38%.

Il concreto avvio delle lavorazioni è intervenuto a marzo 2006 e sino ad oggi non è ancora maturato il 1° Stato di Avanzamento Lavori. È quindi prevedibile uno scostamento delle previsioni di ultimazione di almeno un anno.

**Figura 2: Cronoprogramma del Macrolotto 5 presentato dal Contraente Generale in sede di gara**



**Fonte:** elaborazione UVER su dati ANAS



*Ministero  
dello Sviluppo Economico*

DIPARTIMENTO PER LE POLITICHE DI SVILUPPO E DI COESIONE  
UNITA' DI VERIFICA DEGLI INVESTIMENTI PUBBLICI

**Macrolotto 6 (ora Megalotto 3)**

- Bando di gara: 07.08.2003
- Finanziamento: finanziato per 200 M€ su fondi L.O. e per 372 M€ su fondi FAS
- Modalità di affidamento: Contraente Generale (A.T.I. Impregilo - Condotte d'Acqua)
- Aggiudicazione provvisoria: 06.12.2004
- Consegna delle attività: 21.04.2005
- Durata contrattuale: 1215 gg.
- Ultimazione prevista: 11.08.2008
- Stato d'avanzamento: è stata presentata dal Contraente Generale la progettazione esecutiva che presenta un rilevante aumento del costo del progetto, quantificato dal Contraente Generale in circa 100 M€ (pari a circa il 20% dell'importo contrattuale). Non è, quindi, possibile formulare valutazioni né sull'avvio concreto dei lavori né conseguentemente sulla conclusione dell'intervento.

**Macrolotto 4b**

- Bando di gara: 04.08.2004
- Finanziamento: finanziato per 240 M€ su PON Trasporti 2000-2006 e per 204,801 M€ su Piano Triennale ANAS 2002-2004
- Modalità di affidamento: Contraente Generale (Pizzarotti)
- Consegna delle attività: 28.07.2006 con avvio della progettazione esecutiva.
- Criticità: ritardi nella redazione ed approvazione della progettazione esecutiva potrebbero comportare rischi di scoperta finanziaria, connessi alle scadenze di rendicontazione previste dalla normativa comunitaria.

**2° tronco, 4° tratto, 2° lotto: dal Km 222,000 al Km 225,800**

- Bando di gara: 29.11.2004
- Finanziamento: fondi FAS per 150,120 M€
- Modalità di affidamento: Appalto integrato (Impresa Carena)
- Consegna delle attività: ordine di avvio della progettazione esecutiva in data 17.09.2006.



*Ministero  
dello Sviluppo Economico*

DIPARTIMENTO PER LE POLITICHE DI SVILUPPO E DI COESIONE  
UNITA' DI VERIFICA DEGLI INVESTIMENTI PUBBLICI

**Lavori con aggiudicazione definitiva.**

**Macrolotto 2 (ora Megalotto 4)**

- Bando di gara: 19.11.2004
- Finanziamento: finanziato per 781 M€ su fondi FAS e 257 M€ con residui ANAS per un totale di 1.038,980 M€
- Modalità di affidamento: Contraente Generale (Consorzio S.I.S.)
- Aggiudicazione definitiva: 08.08.2006
- Stato d'avanzamento: La stipula del contratto è subordinata alla pubblicazione della delibera CIPE adottata nella seduta del 29.03.2006. Pende ricorso innanzi al TAR avverso l'aggiudicazione.

**1° tronco, 5° tratto, 4° lotto: dal Km 47,800 al Km 53,800**

- Bando di gara: 07.12.2004
- Finanziamento: fondi FAS per 300,006 M€
- Modalità di affidamento: Licitazione privata su progetto esecutivo
- Aggiudicazione definitiva: 26.06.2006 (Impresa Pizzarotti)
- Stato d'avanzamento: Pende ricorso innanzi al TAR avverso l'aggiudicazione.



*Ministero  
dello Sviluppo Economico*

DIPARTIMENTO PER LE POLITICHE DI SVILUPPO E DI COESIONE  
UNITA' DI VERIFICA DEGLI INVESTIMENTI PUBBLICI

Ulteriori esigenze tecniche insorte durante la fase realizzativa, richieste di nuovi svincoli da parte delle amministrazioni locali, approvazione di nuove norme, unitamente ai macrolotti e lotti non ancora finanziati, determinano un quadro di ulteriori esigenze finanziarie rispetto a quelle sino ad oggi assentite, valutate dall'ANAS in 2.643 M€ come sotto specificato, nelle tabelle 4 e 5.

**Tabella 4: Lavori ancora privi di copertura finanziaria.**

Tronco	Tratto	Lotto	Stralcio	Estremi	Estesa (Km)	Regione/Provincia	Stato dell'arte	Importo lavori + somme a disposizione o progettuale (M€)
1°	2°	1°	2°A	dal Km.13+000 al Km 14+544	1,544	CAMPANIA/SALERNO	in progettazione	7,50
Svincolo di Pagliarone				Km.17+750		CAMPANIA/SALERNO	in progettazione	4,50
1°	2°	1°	2°	dal Km.22+400 al Km 23+000 (svinc. Battipaglia)	0,600	CAMPANIA/SALERNO	in progettazione	28,80
Svincolo di Eboli (nuovo)				Km. 31+600		CAMPANIA/SALERNO	in progettazione	12,60
1°	6°	3°		dal Km.88+657 al Km 103+840	15,183	CAMPANIA/SALERNO	in progettazione	46,00
Svincolo di Sala Consilina (nuovo)				Km. 95+244		CAMPANIA/SALERNO	in progettazione	13,00
Svincolo di Padula (nuovo)				Km. 103+207		CAMPANIA/SALERNO	in progettazione	15,00
<b>3° MACROLOTTO</b>				dal Km.139+000 al Km 206+500	67,500	BASILICATA/POTENZA-CALABRIA/COSENZA	in progettazione	1.121,47
<b>4° MACROLOTTO</b>				dal Km.259+700 al Km 286+000	26,300	CALABRIA/COSENZA	in progettazione	633,45
Svincolo di Falerna				dal Km. 304+200 al Km. 304+800		CALABRIA/COSENZA	in progettazione	3,00
3°	1°	5°		dal Km.337+800 al Km 348+600	10,800	CALABRIA/VIBO VALENTIA	in progettazione	221,70
3°	2°	1°	A	dal Km.353+000 al Km 355+800		CALABRIA/VIBO VALENTIA	in progettazione	15,00
3°	2°	3°	A	dal Km.369+800 al Km 378+500	8,700	CALABRIA/VIBO VALENTIA	in progettazione	85,00
Svincolo di Laureana di Borrello (nuovo)				Km. 380+000		CALABRIA/REGGIO CALABRIA	in progettazione	15,00
3°	2°	3°	C	al km 383+000 (svincolo di Rosarno)		CALABRIA/REGGIO CALABRIA	in progettazione	12,00
<b>Totale per lavori di adeguamento</b>								<b>2.243,18</b>



**Tabella 5: Ulteriori interventi inerenti i lavori di adeguamento.**

<b>Ulteriori interventi inerenti i lavori di adeguamento dell'Autostrada</b>	<b>Importo da finanziare (M€)</b>
Lavori di rinaturalizzazione dei tratti dimessi tra i km 2+500 e 442+920 a seguito di adeguamento dell'Autostrada Salerno - Reggio Calabria.	100,00
Lavori di realizzazione del sistema telematico di gestione del traffico a seguito dell'adeguamento dell'Autostrada Salerno - Reggio Calabria tra i km 2+500 e 442+920	90,00
Lavori di adeguamento e nuova realizzazione di Aree di Servizio a seguito dell'adeguamento dell'Autostrada Salerno - Reggio Calabria tra i km 2+500 e 442+920	40,00
Ulteriori necessità finanziarie in capo ai lavori di adeguamento dell'Autostrada Salerno - Reggio Calabria tra i km 2+500 e 442+920 per necessità di liquidazione degli importi derivanti dall'applicazione della Legge 30.12.2004 n. 311 art. 1 comma 550 e di redazione di perizie di variante.	170,00
<b>Totale per ulteriori interventi</b>	<b>400,00</b>

Considerato che rispetto ai finanziamenti approvati (pari, come sopra evidenziato, a M€6.060,526), gli impegni a tutt'oggi assunti ammontano a M€ 5.590,00, risultano disponibilità per 429,768 M€<sup>15</sup>.

Alla luce di quanto sopra esposto, e sulla base delle tendenze riscontrate medio tempore (in particolare l'aumento del costo dei progetti soprattutto nel passaggio tra progetto preliminare e progetto definitivo), unitamente all'inevitabile insorgenza di contenzioso (già verificatasi), possono ragionevolmente valutarsi **in almeno 3.000 M€** le ulteriori occorrenze finanziarie per il totale ammodernamento dell'autostrada Salerno – Reggio Calabria.

Per un'agevole lettura dell'avanzamento sopra descritto, si allega un quadro generale dello stato dell'arte dell'arteria al 20.09.2006.

Con riferimento alle criticità, le informazioni in nostro possesso confermano la presenza di un alto livello di contenzioso sui lavori ricompresi nella programmazione ante Legge Obiettivo.

Nella tabella che segue sono evidenziati gli importi liquidati a seguito dell'espletamento della procedura prevista dall'art. 31-bis della legge 109/94 e s.m.i (risoluzione del contenzioso in itinere).

<sup>15</sup> Si presume destinate prioritariamente al riappalto di due lotti oggetto di rescissione, oltre che alla realizzazione di lavori stralciati per motivazioni tecnico-ambientali.



*Ministero  
dello Sviluppo Economico*

DIPARTIMENTO PER LE POLITICHE DI SVILUPPO E DI COESIONE  
UNITA' DI VERIFICA DEGLI INVESTIMENTI PUBBLICI

È da sottolineare che l'importo delle riserve iscritte è pari al 41,21% rispetto al valore contrattuale, con un minimo del 25,20% (esclusi i contratti rescissi), ed un massimo del 195,95%. Di tali riserve risulta allo stato liquidato alle aziende appaltatrici il 23,20 % – salva la possibilità di ricorrere ad ulteriore arbitrato – che corrisponde a un valore medio dell'importo liquidato rispetto al valore contrattuale degli 11 interventi interessati pari al 9,66%, con un minimo del 3,94% (su un contratto rescisso), ed un massimo del 35,10%.

**Tabella 6: Importi liquidati**

Estremi	Importo contrattuale	Importo riserve iscritte	% riserve/ importo contratto	31 bis liquidato	% 31 bis liquidato/ importo contratto
dal Km.8+000 al Km 13+000 Carr. nord	23.036.353,00	5.907.063,11	25,64	1.218.838,28	5,29
dal Km.16+890 al Km 22+400	18.696.786,63	4.712.285,38	25,20	1.511.300,00	8,08
dal Km.23+000 al Km 29+400	21.085.489,51	15.085.359,00	71,54	5.164.569,00	24,49
dal Km.30+000 al Km 36+000	15.687.086,67	-	-	2.160.000,00	13,77
dal Km.36+000 al Km 37+500	11.764.856,70	10.258.693,26	87,20	2.402.557,50	20,42
dal Km.88+657 al Km 103+840	41.940.000,00	6.746.834,07	16,09	1.652.662,08	3,94
dal Km.213+500 al Km 222+000	22.950.000,00	2.488.410,57	10,84	1.274.863,48	5,55
dal Km.304+200 al Km 312+400	23.630.525,00	12.650.982,34	53,54	1.528.196,00	6,47
dal Km.312+400 al Km 320+400	14.695.871,00	16.759.178,11	114,04	5.157.855,00	35,10
dal Km.331+400 al Km 337+800	18.269.730,00	35.799.456,31	195,95	6.094.191,41	33,36
dal Km.337+800 al Km 348+600	143.000.000,00	35.799.456,31	25,03	6.094.191,41	4,26
<b>TOTALE</b>	<b>354.756.698,51</b>	<b>146.207.718,46</b>	<b>41,21</b>	<b>34.259.224,16</b>	<b>9,66</b>

Anche per i 17 interventi elencati nella tabella 7 trova conferma l'alto livello di conflittualità: infatti per tali interventi la percentuale delle riserve iscritte e non ancora liquidate sul valore contrattuale aumenta addirittura al 46,73%, con un conseguente inevitabile ulteriore esborso finanziario se si mantenesse la stessa tendenza sopra indicata in sede di chiusura dei procedimenti transattivi previsto dall'art. 31-bis della richiamata legge 109/94 e s.m.i.



**Tabella 7: Riserve non liquidate**

Estremi	Importo contrattuale	Importo riserve iscritte	% riserve/ importo contratto
dal Km.2+500 al Km 3+000	9.858.088,77	5.084.574,37	51,58
dal Km.3+000 al Km 8+000	60.290.000,00	13.620.092,09	22,59
dal Km.8+000 al Km 13+000 Carr. sud	39.882.559,00	14.395.168,33	36,09
dal Km.14+544 al Km 16+890	4.323.099,00	4.602.033,45	106,45
dal Km.37+500 al Km 40+100	14.129.876,00	14.214.955,07	100,60
dal Km.40+100 al Km 44+100	68.861.040,68	14.274.194,55	20,73
dal Km.82+330 al Km 88+657	22.938.017,53	9.532.247,40	41,56
dal Km.103+840 al Km 108+000	11.420.000,00	8.594.426,26	75,26
dal Km.206+500 al Km 213+500	16.480.000,00	32.285.925,30	195,91
dal Km.225+800 al Km 234+700	20.583.769,71	35.083.854,01	170,44
dal Km.234+700 al Km 244+700	27.815.360,00	10.100.100,00	36,31
dal Km.244+700 al Km 253+700	28.828.390,00	19.038.813,10	66,04
dal Km.253+700 al Km 258+200	21.965.965,93	23.000.000,00	104,71
dal Km.320+400 al Km 331+400	21.150.000,00	21.125.042,68	99,88
dal Km.348+600 al Km 359+400	62.180.846,00	23.099,00	0,04
dal Km.369+800 al Km 378+500	47.400.000,00	7.105.954,53	14,99
dal Km.378+500 al Km 383+000	26.383.308,00	3.663.366,00	13,89
<b>TOTALE</b>	<b>504.490.320,62</b>	<b>235.743.846,14</b>	<b>46,73</b>

Questi dati evidenziano quindi una generale alta tendenza alla conflittualità da parte degli appaltatori: se in parte la prassi di iscrivere riserve corrisponde a un modo ordinario di comportarsi delle aziende aggiudicatrici, l'alto livello di queste è però anche riconducibile *in primis* alle carenze progettuali, e quindi a quelle dei contratti e della gestione dei lavori.

Peraltro, non essendo disponibili, né presso le istituzioni competenti (AVLP, Ministero Infrastrutture) né presso le associazioni di categoria e gli istituti di ricerca dati confrontabili sulle riserve che si producono nella gestione dei lavori pubblici in regime di Legge Merloni, non è possibile dire se vi sia un problema strutturale e specifico nella gestione dell'opera di ammodernamento complessivo della Salerno-Reggio Calabria. Tuttavia si deve considerare che le percentuali qui esposte sono quelle note e riguardanti lotti di modesta entità finanziaria. Se le



*Ministero*

*dello Sviluppo Economico*

DIPARTIMENTO PER LE POLITICHE DI SVILUPPO E DI COESIONE  
UNITA' DI VERIFICA DEGLI INVESTIMENTI PUBBLICI

tendenze (di riserve iscritte e di riserve liquidate) fossero confermate in sede di esecuzione dei Macrolotti (la cui dimensione finanziaria unitaria è molto superiore) il valore assoluto del maggiore esborso possibile a carico dell'ANAS sarebbe tale da alterare sensibilmente l'ammontare dell'ulteriore fabbisogno sopra indicato. Infatti, riserve di importo rilevante (che non ci è ancora noto con precisione) sono state già iscritte sia sul macrolotto n. 1 sia sul n. 5 (i soli con un avanzamento reale), addirittura per quest'ultimo in occasione della consegna dei lavori.