

b) il primo intervento sulla visibilità, in relazione alle emergenze o, comunque, agli eventi non programmabili, quali l'immediata riparazione e la segnalazione agli automobilisti e quelli effettuati in caso di neve. Autostrade provvede ai primi con 71 posti di primo intervento, uno ogni 40 km, affidati ad una squadra di operai, ed ai secondi con 134 posti neve, che costituiscono anche le basi logistiche per la preparazione dei sali e il montaggio di lane sugli automezzi. Il servizio neve è integrato con imprese di noleggio di camion con conducenti, scelte con gare pubbliche;

c) la tutela dell'ordine pubblico e della sicurezza, nonché il pronto soccorso, assicurati da Autostrade (9 sale radio, 188 telecamere, 70 basi) con il monitoraggio della circolazione e le postazioni meteo e di rilevazione del ghiaccio, il collegamento alle sale radio della Polizia stradale ed ai centri sanitari, l'informazione agli automobilisti (219 canali a messaggio variabile, una rete radiofonica dedicata, spazi per notizie periodici in tutti i programmi radiofonici, pubblici e privati, pagine su televideo, sito Internet), la gestione di colonnine S.O.S., una per ogni 2 km.

Quanto agli altri servizi, l'obiettivo del Governo italiano è che essi, se hanno un contenuto eccedente lo strettamente necessario al perseguimento della missione tipica del pubblico servizio di trasporto, siano aperti alla concorrenza.

Fra questi rientrano, in particolare, i seguenti servizi, gestiti da terzi con il coordinamento di Autostrade:

a) il soccorso meccanico, liberamente fornito da imprese terze che, sulla base di requisiti proporzionati e oggettivi, sono autorizzate all'ingresso sull'autostrada;

b) il soccorso sanitario, assicurato dagli organismi del servizio sanitario nazionale;

c) l'informazione radio dedicata agli automobilisti, attualmente svolta da due gestori, uno pubblico e l'altro privato (RAI e RTL), che trasmettono programmi di servizio con le notizie sul traffico costantemente aggiornate;

d) il rifornimento di carburanti ed il ristoro dei viaggiatori, svolto da imprese alle quali Autostrade concede aree a limito dell'autostrada. L'Autorità concorrente nazionale è intervenuta in quest'ultimo settore ed è stato predisposto un piano per il rilascio graduale delle relative aree.

Con riferimento ai servizi indicati alle lettere c) e d), la normativa disciplinare della concessione sarà modificata nel senso di prevedere espressamente:

• che si provveda alla scelta dei soggetti, che espletano il servizio, in base a procedure trasparenti, non discriminatorie e adeguatamente pubblicizzate, nonché sulla base dei requisiti proporzionati;

• che ogni area di nuova realizzazione ed ogni area che si renderà comunque in seguito disponibile sarà data in concessione in base a gara.

Se si considera che le direttive comunitarie non disciplinano la concessione di servizi che Anasrade deve già aggiudicare in base a gara le fondazioni e i servizi (art. 19 della convenzione) e che i servizi non strettamente attinenti al servizio pubblico saranno aperti alla concorrenza con le modificazioni sopra menzionate, dove concludersi che la concessione, quanto meno con le proposte modificate, è pienamente conforme al diritto comunitario.

4. Va, inoltre, aggiunto, a sgombrare il campo da ogni eventuale residuo dubbio, che la privatizzazione di Anasrade sarà realizzata con procedure adeguatamente pubblicizzate, sostanzialmente equivalenti ad una gara per la concessione, e ciò senza dover attendere la scadenza della concessione in atto, la cui durata deve, in ogni caso, essere commisurata, per il sostanziale principio di proporzionalità, al tempo necessario per consentire al concessionario di recuperare i costi sostenuti. Alla scadenza di quest'ultima, poi, la privatizzazione renderà ancora più agevole l'assegnazione della concessione sulla base di gara tra gli eventuali concorrenti.

In entrambi i casi il margine di profitto derivante dal monopolio naturale sopra richiamato andrà a vantaggio della collettività e degli utenti: immediatamente, attraverso il rinnovo della concessione di Anasrade e la sua devoluzione alla riduzione del debito pubblico; successivamente, attraverso il rinnovo della gara per la concessione.

Il collocamento azionario della società avverrà, inoltre, in modo assolutamente equitativo e competitivo e tale da assicurare la par condicio tra tutti i concorrenti. Ciò è implicito nell'offerta pubblica di vendita. Questa, poi, all'altra modalità (transazione diretta), essa, secondo una consolidata esperienza del Tesoro italiano realizza un confronto concorrenziale, tale da consentire il conseguimento del risultato più vantaggioso per il cedente. Detto risultato è assicurato dalla pubblicità e dalla trasparenza della procedura medesima, nonché dalla professionalità degli advisors pratici, che già hanno formulato un parere tecnico sul primo progetto per la cessione: D.M. e p. e Schroeder Italia s.p.a.

In particolare, gli advisors procederanno previo sondaggio accurato del mercato e solleciteranno gli interventi e parteciperanno alla trattativa con comunicati pubblici sui maggiori quotidiani. La procedura si svolgerà in assoluta trasparenza, con la presenza di congrui numeri per la presentazione delle offerte e di criteri oggettivi di aggiudicazione.

Una tale procedura, dato il prevalente valore che, nel patrimonio della società, acquista la concessione, sostanzialmente raggiunge un risultato analogo alle procedure di aggiudicazione degli appalti di cui alle direttive richiamate dalla Direzione XV. V'è da dire, anzi, che la procedura di cessione delle partecipazioni azionarie renderà ancora più agevole l'acquisizione della concessione anasradale, tanto che l'offerta pubblica di vendita ed il conseguente azionariato diffuso consentiranno lo sfruttamento della concessione con l'acquisto di una partecipazione anche minoritaria.

In caso di favorevole accoglienza della soluzione sopra prospettata, la convenzione ANAS Autostrade sarebbe modificata nei sensi sopra illustrati. Le modifiche saranno poi approvate con un decreto interministeriale, soggetto alla registrazione della Corte dei conti. In altri termini, l'unione dei punti della presente lettera, che assicurano l'aderenza della concessione al diritto comunitario, saranno oggetto di apposita normativa disciplinare e perciò strettamente vincolante, della concessione.

Il Governo italiano confida che detta soluzione possa rapidamente definire la vertenza, in considerazione dell'incidenza che l'avvenuto chiarimento assume su una società quotata in borsa e per la quale la procedura di collocamento sul mercato è già in fase avanzata, e resta comunque disponibile a fornire qualunque ulteriore chiarimento o elemento richiesto necessario.

Si prega la S.V. di portare a conoscenza della Direzione generale XV della Commissione Europea le considerazioni sopra esposte.

IL SEGRETARIO GENERALE

Alf.

ALLEG. 17.1



COMMISSIONE EUROPEA

DIREZIONE GENERALE IV
Materie interne e servizi finanziari
e Direzione Generale

XV/D

Bruxelles,
XV/B (1998) 19

30.07.1998 00461

Oggetto: Caso 98/2056. Concessione autostradale.

Re: lettera dei servizi della Commissione n. 8512 dell'11.12.97
lettera della Rappresentanza permanente n. 2787 pervenuta a questa
Direzione Generale l'11.06.98.

Signor Ambasciatore,

Mi riferisco alla Sua lettera qui sopra richiamata in merito alla questione relativa all'affidamento della concessione alla società Autostrade S.p.A., che ha già formato oggetto della precedente corrispondenza. Le Autorità italiane hanno infatti trasmesso osservazioni e elementi di informazione sui quali i servizi della Commissione desiderano fare alcune considerazioni.

I servizi della Commissione prendono atto della volontà delle Autorità italiane di rendere l'assetto applicativo della concessione quanto più trasparente ed aperto alla concorrenza possibile e delle misure predisposte al riguardo.

Nella loro lettera esse, infatti, delineano una disciplina relativa alla costituzione di una commissione esterna ed indipendente, nominata dal Ministro dei lavori pubblici, che sarà incaricata di bandire le gare di appalto per l'affidamento dei contratti relativi ai lavori.

S.E. Ambasciatore
Luigi Guido Bonno Cavalchini Garofoli
Rappresentanza Permanente dell'Italia
presso l'Unione Europea
rue du Maréchal, 5/11
1040 Bruxelles

DIREZIONE GENERALE DEL
COORDINAMENTO TERRITORIALE

- 3 AGO. 1998

DIV. IV prot. 441

DIREZIONE GENERALE DEL
COORDINAMENTO TERRITORIALE

- 5 AGO. 1998

SEGRETARIA

I servizi della Commissione interpretano l'affermazione delle Autorità italiane nel senso che esse si impegnano a che né la società Autostrade né le società ad essa collegate partecipino a detta gara.

I servizi della Commissione desiderano sottolineare che, sotto un profilo meramente formale, la suddetta disciplina non muta la qualifica del rapporto esistente tra la società Autostrade e l'ANAS, che rimane pur sempre una concessione di lavori. L'elemento caratterizzante della concessione di lavori, quale disciplinata dal legislatore comunitario, consiste infatti nell'assunzione del rischio di gestione da parte del soggetto addetto.

Questo elemento, non viene eliminato dalla disciplina prospettata dalle Autorità italiane. Esse stesse indicano infatti che detta disciplina non inciderà sul piano finanziario della società e che, di conseguenza, il costo dei lavori aggiudicati dalla predetta commissione, nominata dal Ministro dei lavori pubblici, "continuerà a gravare su Autostrade, essendo previsto nel piano finanziario della commissione".

Peraltro i servizi della Commissione prendono atto dell'annunciata privatizzazione della società Autostrade e, in questo contesto, accolgono favorevolmente l'impegno delle Autorità italiane di porre in essere procedure che garantiscano la competitività e la par condicio dei concorrenti.

I servizi della Commissione interpretano l'affermazione delle Autorità italiane nel senso che il collocamento del pacchetto azionario della società sarà condotto nel rispetto dei principi di parità di trattamento e non discriminazione sanciti dal trattato CE e richiamati pariteticamente nella comunicazione della Commissione, pubblicata nella Gazzetta ufficiale C 220 del 19.07.97, riguardante taluni aspetti giuridici degli investimenti intracomunitari.

Al riguardo, tenuto conto di una non chiara formulazione terminologica figurante nella lettera delle Autorità italiane che si richiama alla "tentativa diretta", i servizi della Commissione si permettono di ricordare i principi e le norme da osservare affinché la dismissione delle azioni della società possa avvenire nel rispetto del diritto comunitario.

I candidati selezionati dovranno godere tutti delle medesime opportunità, durante l'intera durata della procedura, e la scelta del o degli acquirenti dovrà essere operata in base a criteri economici, obiettivi e trasparenti.

4. Con riferimento alla questione dei servizi connessi alla concessione in parola, i servizi della Commissione accolgono favorevolmente le assicurazioni fornite sulla loro distinzione e sulla loro apertura alla concorrenza e si riservano di esaminare la concreta applicazione del regime proposto.
5. Per quanto concerne la durata della concessione, si prende atto delle assicurazioni fornite dalle Autorità italiane che tale durata corrisponderà a quanto strettamente necessario alla copertura dei costi sostenuti dal concessionario.

La prego, signor Ambasciatore, di chiedere alle Autorità italiane di tenere informati i servizi della Commissione dello svolgimento della procedura di privatizzazione di cui si è detto.

Voglia gradire, signor Ambasciatore, i sensi della mia più alta considerazione.

SIGNE:

C.c.

Dipartimento Politiche Comunitarie
Presidenza del Consiglio dei Ministri
via del Giardino Theodoli, n. 56
I-00186 ROMA



COMMISSIONE EUROPEA

DIREZIONE GENERALE XV
Mercato interno e servizi finanziari
Il Direttore Generale

ALLEG. 17.2

Bruxelles, 23 03 99 00001910
XV/B/2/UTB D(99) 135

Oggetto: Reclamo 98/2056 - Italia. Concessione autostradale.

Ref lettera della Rappresentanza permanente italiana n° 3787 dell'11.05.98
 lettera della Direzione Generale XV n° 4694 del 30.07.98
 lettera della Rappresentanza permanente italiana n° 6485 del 2.10.98.
 lettera della Direzione Generale XV n° 0038 del 7.01.99
 telex della Rappresentanza permanente italiana n° 2991 del 12.02.1999
 riunione del 4.03.99
 lettera della Rappresentanza permanente italiana dell'8.03.99

Signor Ambasciatore,

Prendo atto con soddisfazione degli esiti della riunione di Roma del 4 marzo u.s. tra le autorità italiane e i miei servizi, nonché del contenuto dell'ultima lettera sopra richiamata e dell'approvazione, da parte del Consiglio d'amministrazione dell'A.N.A.S., del progetto di modifica della convenzione con Autostrade S.p.A., ivi allegato. La documentazione fornita dalle autorità del Suo Paese in tali occasioni sarà analizzata con attenzione dai miei servizi. Mi preme tuttavia formulare sin da ora le seguenti osservazioni su due aspetti della questione che richiedono chiarimenti e conferme da parte delle competenti autorità italiane.

S.E. Ambasciatore
Luigi Guidobono Cavalcini Garofoli
Rappresentante Permanente dell'Italia
presso l'Unione Europea
Rue du Maréchal, 5/11
B-1040 Bruxelles

RAPPRESENTANZA PERMANENTE DELL'ITALIA
PRESSE LUXEMBOURG
BRUXELLES

31-03-1999

H H
1540

per ciò che concerne la privatizzazione della società Autostrade (della quale, peraltro, non è stato comunicato un calendario definitivo) va rilevato che, nonostante talora precisazioni fornite in proposito dalle autorità italiane, non sono state ancora fornite chiare informazioni sulla percentuale di quote che sarà oggetto della dismissione. Il Disegno di legge presentato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, recante "Delega al Governo per l'emanazione di un testo unico delle disposizioni in materia di dismissione e gestione delle partecipazioni pubbliche", nella sua attuale formulazione, non esclude la possibilità per lo Stato di mantenere una maggioranza di controllo. La Commissione ricorda in proposito che qualora la privatizzazione della società Autostrade dovesse riguardare solo le quote di minoranza della stessa, o comunque comportasse la costituzione di un nucleo di azionisti di controllo con modalità che non consentono un'effettiva apertura della vendita delle quote alla concorrenza, i criteri di trasparenza e di parità di trattamento verrebbero disattesi, venendo meno anche l'osservanza degli impegni assunti dalle autorità italiane in proposito (lettera della Rappresentanza Permanente dell'11.05.98):

per quanto attiene, più in particolare, al contenuto del progetto di modifica della convenzione tra A.N.A.S. e Autostrade, l'articolo 10 del progetto esclude espressamente la partecipazione delle società controllate dalla concessionaria alle gare d'appalto per lavori indette dalla stessa. Tuttavia, la disposizione di cui al successivo articolo 11 è tale da svuotare l'articolo 10 del suo contenuto, nella misura in cui, sulla base della normativa nazionale applicabile, prevede la possibilità, per la società concessionaria, di affidare in via diretta una percentuale dei lavori a società da essa controllate. Ora, un tale affidamento diretto sarebbe in contrasto con gli impegni assunti dalle autorità italiane nella citata lettera della Rappresentanza Permanente dell'11.05.98, in cui esse assicuravano che la società concessionaria non avrebbe eseguito direttamente i lavori, bensì li avrebbe affidati "con appalti pubblici a terzi" nell'osservanza della normativa comunitaria.

Tenuto conto delle osservazioni che precedono, Le sarei grato, Signor Ambasciatore, di voler intervenire presso le autorità del Suo Paese affinché queste, da un lato, confermino nei tempi più brevi gli impegni assunti in particolare per quanto concerne le modalità e i tempi di svolgimento del processo di privatizzazione, e, dall'altro, si attivino per modificare il progetto di convenzione al fine di renderlo conforme a quanto convenuto con i miei servizi nel corso della precisata riunione.

Voglio gradire, signor Ambasciatore, i sensi della mia più alta considerazione.



J. F. MOGG

C. c. Dipartimento delle Politiche Comunitarie
via del Giardino Theodoli, n. 66
I-00186 ROMA

Ufficio legislativo della Presidenza del Consiglio dei Ministri
Palazzo Chigi
Piazza Colonna
I-00187 ROMA

Deliberazione n. 6/91

REPUBBLICA ITALIANA

LA

CORTE DEI CONTI

in

Sezione di controllo

nell'adunanza del 21 giugno 1990

Visto il decreto del Ministro dei lavori pubblici,
Presidente dell'Azienda nazionale autonoma delle strade
(A.N.A.S.) n. 2914, in data 29 luglio 1988, concernente
l'approvazione di perizia di variante tecnica e suppletiva
e del relativo atto aggiuntivo per lavori di ripristino
del viadotto "VERRINO" lungo la S.S. n.86;

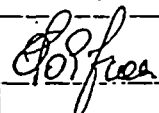
Visto il rilievo istruttorio n. 50, in data 24 febbraio
1989, dell'Ufficio di controllo della Delegazione della
Corte dei conti - presso il Ministero dei lavori pubblici
- sugli atti dell'A.N.A.S.;

Viste le controdeduzioni della medesima Azienda in
data 8 giugno 1989;

Vista la relazione del Consigliere capo della Delegazio-
ne della Corte dei conti per il controllo sugli atti del
Ministero dei lavori pubblici nonchè dell'A.N.A.S., in
data 3 aprile 1990;

Vista l'ordinanza del 13 giugno 1990 con la quale
il Presidente della Corte dei conti ha deferito la pronuncia
sul visto e la conseguente registrazione del menzionato

ALLEG. 18



XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

decreto alla Sezione del controllo, convocandola per l'adunanza odierna;

Vista la nota della Segreteria della Sezione del controllo n. 6364, in data 14 giugno 1990, con la quale si è data rituale comunicazione della predetta ordinanza al Ministero dei lavori pubblici (Gabinetto), all'A.N.A.S., al Ministero del tesoro (Gabinetto) nonché al Ministero del tesoro, Ragioneria generale dello stato (I.G.F.);

Visto l'art. 1 della legge 21 marzo 1953, n. 161;

Udito il relatore consigliere dott. Mario Polifroni;

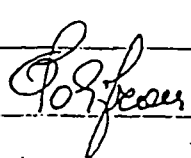
Non comparsi i rappresentanti delle Amministrazioni e dell'Azienda sopra richiamate;

Ritenuto in

FATTO

Con il decreto n. 2914, in data 29 luglio 1988, il Ministro dei lavori pubblici ("pro tempore") - Presidente dell'Azienda nazionale autonoma delle strade (A.N.A.S.) - approva una perizia di variante tecnica e suppletiva (n. 20680), in data 16 dicembre 1987) di £ 11.890.945.053 con cui si prevede l'esecuzione di nuovi e maggiori lavori di consolidamento integrativi dei lavori urgenti di ripristino del viadotto "VERRINO", lungo la strada statale n. 86 (Compartimento della viabilità di Campobasso), dissestato a seguito di movimento franoso, per il cui ripristino era già impegnata la complessiva spesa di £. 17.233.893.208.

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

	Con il medesimo decreto (n.2914) si approva altresì e	
	si rende esecutivo l'atto aggiuntivo (n.19435 di rep., in	
	data 19 luglio 1988) mediante il quale l'impresa	
	"TECNOSVILUPPO" S.p.A. (già "I.B.I.S." S.p.A.) - a cui i	
	lavori originari erano stati affidati con contratto a	
	trattativa privata, verso il corrispettivo di f	
	9.248.000.000 (al netto del ribasso del 20%) - si è	
	obbligata ad eseguire i nuovi lavori verso il prezzo di f	
	10.077.072.079 (al netto del migliorato ribasso del 28%),	
	agli stessi patti, prezzi e condizioni del contratto	
	principale, salvo n.16 nuovi prezzi aventi decorrenza	
	revisionale dal 2 aprile 1985, data di affidamento dei	
	menzionati lavori contrattuali.	
	Specificamente, nel riassumere il quadro degli	
	interventi, i lavori integrativi autorizzati con il decreto	
	in esame, consistenti in maggiori opere nuove, appunto di	
	consolidamento e di potenziamento delle strutture di	
	fondazione e sostegno del viadotto (determinate inoltre da	
	un aggiornamento delle originarie previsioni), non	
	costituiscono le uniche variazioni ed aggiunte apportate al	
	progetto originario in quanto già con decreto del Ministro	
	dei lavori pubblici, Presidente dell'A.N.A.S., (D.A. n.847)	
	dell'11 marzo 1988, era stato approvato un precedente atto	
	aggiuntivo mediante il quale la stessa Impresa aveva assunto	
	l'esecuzione di maggiori lavori, consistenti anch'essi in	

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

nuove e maggiori opere di potenziamento delle strutture, ritenute necessarie per il manifestarsi della possibilità di sviluppo di fenomeni franosi, verso il prezzo di f. 4.439.621.363 (al netto del migliorato ribasso del 25%).

Conseguentemente, per effetto dei due atti aggiuntivi, stipulati a distanza di cinque mesi circa l'uno dall'altro (il 5 febb. 1988 il primo ed il 19 luglio 1988 il secondo), l'importo dei lavori appaltati all'impresa "TECNOSVILUPPO" è salito dalle originarie f. 9.248.000.000 alle attuali f. 23.764.693.442.

Ciò posto, l'Ufficio di controllo sugli atti dell'A.N.A.S. della Delegazione della Corte dei conti, presso il Ministero dei lavori pubblici, formulava rilievo istruttorio (n. 50, in data 24 febbraio 1989) sul provvedimento in esame osservando, in particolare (come già rilevato per numerose altre fattispecie), che l'importo dei richiamati lavori integrativi superava ampiamente il 50% del valore originario delle opere, a cui la relativa perizia di variante e suppletiva accedeva, pur non considerando l'importo dei lavori previsti dalla menzionata precedente perizia di variante e suppletiva, approvata con il cennato D.A. n. 847 dell'11 marzo 1988. Al riguardo, l'Ufficio di controllo considerava che se la normativa anteriore alla legge 8 agosto 1977, n. 584, non consentiva la individuazione di precisi limiti oggettivi e di valore - entro i quali

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

ritenere legittimo da parte della pubblica amministrazione l'esercizio di una "potestas variandi" in ordine ad un contratto di appalto in corso di esecuzione per la costruzione di un'opera pubblica (dalla legislazione anteriore al 1977 erano desumibili soltanto i limiti costituiti dal divieto di mutare la natura dell'opera e dalla potestà dell'appaltatore di risolvere il contratto per variante eccedente il quinto d'obbligo) - con l'entrata in vigore della predetta legge n.584 tali limiti devono rinvenirsi nella disposizione di cui all'art.5, lett.f), della legge stessa.

Pertanto, concludeva l'Ufficio di controllo, la legittimità dell'atto aggiuntivo - a sèguito di perizia di variante e suppletiva - avrebbe dovuto rinvenirsi nell'esistenza delle condizioni normativamente previste, di cui alla cennata lett.f) dell'articolo "de quo", sicchè per ogni fattispecie concreta, carente delle menzionate condizioni, si sarebbe dovuto porre in essere un nuovo e distinto contratto, previa nuova procedura concorsuale ovvero, ricorrendo i presupposti di legge, previa trattativa privata. Suffragava tale avviso dell'Ufficio di controllo il parere reso dal Consiglio di Stato, Sez.II, n.518 del 25 maggio 1988 (parere richiesto dallo stesso Ministro dei lavori pubblici, Presidente dell'A.N.A.S.).

L'Azienda, nelle rituali controdeduzioni (in data 8

Pozzo

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

giugno 1989), condivideva - in punto di diritto - le osservazioni dell'Ufficio di controllo. Rappresentava tuttavia che la normativa in esame - circa la vigenza dei limiti imposti all'Amministrazione sull'esercizio dello "jus variandi" di che trattasi - normativa carente di un "univoco indirizzo dottrinale e giurisprudenziale, è stata oggetto di incertezza per contrastanti interpretazioni" (richiamava in proposito la deliberazione n.465, Corte dei conti, Sez.controllo Stato del 13.1.1972). Peraltro, la stessa incertezza interpretativa aveva determinato il Ministro, "pro tempore", dei lavori pubblici, Presidente dell'A.N.A.S., a formulare il quesito al Consiglio di Stato circa i limiti di affidamento all'appaltatore dell'opera, mediante atti aggiuntivi, di variazioni o addizioni a lavori pubblici stradali in corso di esecuzione. Il medesimo Consesso - riferiva la stessa Azienda - aveva reso il menzionato parere n.518/88 con cui esprimeva l'avviso che lo "jus variandi" della pubblica amministrazione "trova un limite quantitativo - nell'art.5, lett.f), della legge n.584/1977".

Pertanto, nel rappresentare di aver preso conoscenza di detto parere del Consiglio di Stato successivamente alla data del decreto ministeriale in esame, l'Azienda richiedeva - nell'assicurare in futuro la conformità dell'azione amministrativa ai principi espressi nella nota di

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

osservazioni dell'Ufficio di controllo - che "per le ragioni di incertezza interpretativa surriferite", il D.A. in questione venisse registrato.

Tanto premesso, ai fini della essenziale esigenza di un indirizzo uniforme dell'attività del controllo, il Consigliere capo della medesima Delegazione della Corte dei conti - cui gli atti venivano rimessi dall'Ufficio di controllo (relazione n.16, del 20 nov.1989) per la conseguente determinazione di sua competenza - ravvisava la necessità di un supplemento di istruttoria involgente le ulteriori fattispecie in corso di esame relative all'Azienda stessa, nonché di quelle inerenti alla competenza propria del Ministero dei lavori pubblici, per una compiuta prospettazione dell'azione amministrativa di settore.

L'Ufficio di controllo sugli atti dell'A.N.A.S. concludeva (relaz. n.1, del 21 febb.1990) nei riferiti e richiesti termini - in punto di fatto e di diritto - la menzionata istruttoria evidenziando in particolare, circa la giurisprudenza di questa Sezione del controllo, l'intervenuto nuovo orientamento (delib.n.2161, del 12 ottobre 1989) in cui si afferma che non è unicamente dalla normativa specifica (ex artt.343 e 344, legge 20 marzo 1865, n.2248, Alleg.F; ex art.20, R.D. 25 maggio 1895, n.350; ex artt.13 e 14, D.P.R. 16 luglio 1962, n.1063) che debbono ricavarsi i limiti alle variazioni apportabili mediante

Forse

XIII LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

semplici atti aggiuntivi, ma anche e soprattutto dai principi che governano il sistema dei pubblici appalti, tra i quali quelli fondamentali della concorsualità delle procedure di aggiudicazione e della par condicio dei concorrenti.

Nella suddetta deliberazione (n. 2161/1989) viene altresì specificamente richiamata la legge 8 agosto 1977, n. 584, in cui si ribadiscono i citati principi (cfr. Corte dei conti, Sez. cont. Stato, nn. 1565 e 1582, rispettivamente del 20 giugno 1985 e del 10 ottobre 1985), avendo la legge stessa rafforzato, per gli appalti superiori ad un milione di E.C.U., "il carattere eccezionale del ricorso alla

trattativa privata, restringendo gli spazi discrezionali dell'Amministrazione attraverso una puntuale specificazione delle ipotesi tassative in cui tale ricorso è consentito".

Il Consiglio di Stato con successivo parere (Sez. II, n. 50, del 15 febb. 1989, reso ancora su richiesta del Ministro dei ll. pp., Presidente dell'A.N.A.S.) puntualmente ribadiva il precedente n. 518/1988 circa i menzionati limiti per variazioni od addizioni a lavori pubblici stradali in corso di esecuzione in ordine all'affidamento allo stesso appaltatore dell'opera, mediante atto aggiuntivo, atteso che tale atto rientra nell'ambito dell'eccezionale sistema della trattativa privata, ma anche a fronte di detto sistema presenta ulteriori caratteri di eccezionalità, in quanto