All 1

COMMISSIONE PER IL RAGGIUNGIMENTO DI UN ACCORDO BONARIO FRA IL COMUNE DI PISA E PARCHEGGI PISA, IN MERITO ALLA COSTRUZIONE DEL PARCHEGGIO INTERRATO DI PIAZZA VITTORIO EMANUELE II A PISA ED ALLE OPERE DI SISTEMAZIONE ESTERNA DELLA PIAZZA MEDESIMA – DELIBERA G.C. N. 99/2010 – DELIBERA G.C. N. 244/2010.

La Commissione,

premesso

- che con gli atti deliberativi citati in oggetto veniva conferito alla Commissione nominata nelle persone dell'Avv. Giuseppe Toscano (Presidente), del Prof. Ing. Giovanni Vannucchi e del Prof. Ing. Stefano Aversa l'incarico di formulare una proposta motivata di accordo bonario;
- che la Commissione procedeva ad esaminare le carte trasmesse ed addiveniva alla stesura di un primo elaborato nel dicembre del 2010;
- che in quello stesso mese, e precisamente con la delibera di G.C. n. 244 del 7 dicembre 2010, veniva altresì devoluta alla Commissione la definizione del giusto prezzo della variante della sistemazione superficiale della Piazza Vittorio Emanuele II di competenza di Parcheggi Pisa;
- che anche gli ulteriori quesiti venivano esaminati e valutati dalla Commissione;
- che, nel frattempo, la Commissione aveva chiesto ed ottenuto dalle parti l'autorizzazione ad incaricare la Prof.ssa Veronica Vecchi di condurre un'analisi dell'equilibrio economico e finanziario del piano a suo tempo presentato dalla Parcheggi Pisa, per garantirne la sostenibilità economica, alla luce delle prime risultanze dell'indagine svolta (elaborato del dicembre 2010);
- che, a seguito dell'estensione dell'incarico (con i quesiti riferiti alla sistemazione superficiale della piazza), si era resa necessaria un'integrazione dello studio della Prof.ssa Veronica Vecchi, che rassegnava le sue conclusioni nel novembre 2011;
- che seguivano numerosi incontri con le parti, separatamente e non, al fine di esporre i risultati dei lavori svolti dalla Commissione, alcuni anche alla presenza della Prof.ssa Vecchi;

GV

- che le parti provvedevano a fare pervenire le proprie osservazioni in merito nei termini assegnati, sottoponendo all'attenzione della Commissione specifici quesiti e riserve;
- che si svolgevano ulteriori incontri tra i Commissari, alla presenza e non delle parti, al fine di sciogliere le riserve formulate e di verificare la possibilità di depositare proposta di accordo condivisa;

premesso, altresì,

- che, nella seduta del 25.7.2012, i Commissari relazionavano in ordine all'attività svolta, e rappresentavano alle parti le modalità seguite ai fini di effettuare un'analisi quantitativa, e relativa valutazione, delle richieste avanzate dalla Parcheggi Pisa, tenendo conto della documentazione prodotta dalle parti;
- che, relativamente ai quesiti posti con la delibera di G.C. n. 99/2010, veniva quindi consegnato un prospetto riassuntivo dei lavori e delle valutazioni svolte dalla Commissione;
- che, relativamente ai quesiti posti con la delibera di G.C. n. 244/2010, veniva consegnato un prospetto riassuntivo di sintesi, contenente una tabella riepilogativa di confronto delle rispettive posizioni delle parti;
- che veniva, infine, consegnato anche l'elaborato recante "Analisi dell'equilibrio economico e finanziario" del Piano predisposto dalla Parcheggi Pisa nel luglio 2002 e dell'ipotesi di riequilibrio allegato alla variante del progetto esecutivo del novembre 2009;
- che, in quella stessa sede e successivamente (cfr. provvedimento della Commissione del 20.9.2012), venivano assegnati alle parti, come da loro richieste, ampi termini per la presentazione di memorie e repliche sugli allegati consegnati, riservandosi altresì la Commissione di convocare in data successiva una seduta per la consegna della proposta di accordo bonario, nonché di convocare, nelle more, le parti per ottenere eventuali chiarimenti o integrazioni documentali;
- che le parti concedevano la proroga dei termini di cui all'art. 240 d.lgs. 163/2006 e presentavano le proprie deduzioni scritte;

considerato

- che alla presentazione di dette deduzioni, seguivano altri incontri tra le parti, per verificare la possibilità di raggiungere un accordo sulla base della documentazione fornita dalla Commissione;
- che, con nota del 3.6.2013, essendo trascorso un notevole lasso di tempo dall'ultima comunicazione del 20.9.2012 della Commissione, venivano chieste dal Presidente della stessa al RUP informazioni circa gli sviluppi della procedura in oggetto;
- che il RUP in data 4.7.2013 replicava con una nota dalla quale si evinceva che ricorrevano i presupposti per una ripresa e definizione della procedura in oggetto;
- che la Commissione convocava per l'8.8.2013 entrambe le parti al fine di verificare l'effettivo e attuale interesse alla prosecuzione e definizione del procedimento per l'Accordo Bonario;
- che entrambe le parti, tenendo ferme le rispettive deduzioni svolte nel corso della procedura, dichiaravano l'interesse alla prosecuzione della procedura medesima e prorogavano i termini di cui all'art. 240 d.lgs. 163/2006 per la consegna, da parte della Commissione, di una proposta di accordo bonario;
- il giorno 29.10.2013, la Commissione convocava le parti ed illustrava alle stesse le linee guida seguite per la redazione della proposta di accordo bonario, confluite nella Tabella A allegata alla presente e parte integrante della stessa, riservandosi di produrre detta proposta in versione definitiva entro 10 giorni, non perentori;

viste e valutate

- le osservazioni, deduzioni e riserve presentate da entrambe le parti nel corso del presente procedimento.

*** ** ***

Tanto premesso, considerato visto e valutato, la Commissione, a scioglimento della riserva assunta, ritiene quanto segue.

I. <u>Breve descrizione dei fatti.</u>

1. Nel 2002, il Comune di Pisa indiceva una gara per l'affidamento in concessione della progettazione esecutiva e della costruzione di un parcheggio interrato in Pisa, Piazza Vittorio Emanuele II.

La procedura prevedeva che l'Amministrazione ponesse a gara un progetto preliminare, che avrebbe dovuto servire "*da base per i successivi livelli di progettazione*".

Il progetto definitivo, dunque, avrebbe dovuto essere redatto dai partecipanti alla gara e avrebbe costituito oggetto di valutazione da parte della Commissione giudicatrice.

In particolare, il progetto definitivo avrebbe dovuto essere corredato da una "*relazione geologica, geotecnica, idrogeologica, idraulica e sismica illustrante le scelte poste a base dello schema strutturale prescelto*", nonché da elaborati grafici e descrittivi e calcoli definitivi "*sviluppati ad un livello di definizione tale che nella successiva progettazione esecutiva non si abbiano apprezzabili differenze tecniche e di costo*" (art. 8 capitolato).

Inoltre, si indicava tra i criteri di valutazione delle offerte (che dovevano - lo si ricorda - comprendere anche il progetto definitivo) proprio il "*grado di accuratezza degli elaborati richiesti all'art. 8*", prevedendo per questa voce di valutazione l'attribuzione fino a 3,5 punti in più.

Si stabiliva, poi, che il vincitore della gara dovesse redigere il progetto esecutivo, in conformità a quello definitivo ed inoltre, per quanto qui di maggiore interesse, che "*tutte le varianti in corso d'opera che risultassero assolutamente necessarie a causa di errori o carenze del progetto esecutivo, ritrovamenti archeologici o qualunque altra causa non considerata in sede di progetto esecutivo, dovranno essere eseguite dal concessionario secondo le disposizioni impartite dal RUP, senza che lo stesso concessionario abbia diritto ad alcun riconoscimento economico, anche nel caso in cui fosse necessario ridurre i posti auto previsti in sede di progetto esecutivo*" (art. 13 capitolato);

2. La Parcheggi Pisa partecipava alla procedura, presentando un progetto definitivo che prevedeva la costruzione di un autoparcheggio a 4 piani interrati, ad una profondità di 14 m sotto il livello del suolo, per un totale di 396 posti, secondo un determinato piano economico-finanziario.

Il Comune di Pisa giudicava molto positivamente il progetto, attribuendo altresì alla Relazione Geologica, Idrogeologica e Geotecnica allegata il massimo punteggio previsto per il grado di accuratezza degli elaborati richiesti (3,5 punti in più).

All'esito delle valutazioni della Commissione giudicatrice, la Parcheggi Pisa risultava dunque vincitrice e redigeva il progetto esecutivo, in conformità a quello definitivo.

3. Per ciò che maggiormente rileva ai fini della proposta di accordo bonario, il progetto definitivo e quello esecutivo prevedevano la realizzazione di "*paratie di sostegno perimetrali continue e impermeabili, da realizzarsi preliminarmente a qualsiasi operazione generale di scavo*" (inoltre, dette paratie dovevano essere realizzate "*con accorgimenti tali da garantire in corso d'opera la completa impermeabilità in termini pratici, in particolare in corrispondenza dei giunti*"). Tali paratie erano costituite da diaframmi in c.a. dello spessore di 80 cm e di lunghezza pari a 30 m.

Nel luglio 2004 e nel febbraio 2005, l'Impresa chiedeva ed otteneva dal Comune due varianti al progetto (variante n. 1 e variante n. 2) che riguardavano prioritariamente le dimensioni dei diaframmi. Con tali varianti, si riteneva sufficiente, per dare stabilità alla struttura dei 4 piani sotterranei, una dimensione inferiore dei diaframmi, che passavano da 80 cm a 60 cm di spessore e da 30 m a 24,9 m di lunghezza.

4. Nel corso dell'esecuzione dei lavori emergevano problemi di varia natura che determinavano maggiori costi, allungamento dei tempi di costruzione ed una riduzione del numero di posti auto, anche per l'eliminazione del quarto piano interrato.

5. Nel maggio 2010, i lavori venivano ultimati, con l'eccezione della sistemazione esterna della Piazza Vittorio Emanuele II, effettuata successivamente.

II. Le riserve e le contestazioni sollevate dalle parti.

In ossequio alla natura conciliativa propria dell'accordo bonario, ribadita più volte dall'Autorità di Vigilanza sui Contratti Pubblici (cfr., per

tutte: AVCP n. 60/2004; n. 275/2003 e n. 249/2003), la Commissione era chiamata a compiere – ed ha effettivamente compiuto – valutazioni non solo tecniche e giuridiche in senso stretto, ma anche di tipo equitativo.

Ha, dunque, sempre privilegiato il più ampio contraddittorio con le parti e tra le parti, promuovendo soluzioni che fossero, al contempo, il più possibile condivise e conformi al primario interesse pubblico sotteso alla presente vicenda.

In questo contesto, nella seduta del 25.7.2012, la Commissione ha consegnato una prima versione di due prospetti riassuntivi di sintesi (l'uno riferito ai lavori del parcheggio interrato, l'altro riferito ai lavori di sistemazione esterna della Piazza), contenente le somme ritenute dalla Commissione riconoscibili al Concessionario, nonché le motivazioni che avevano portato a tali riconoscimenti.

Il Comune e l'Impresa hanno concordato su una parte delle stesse, mentre su altre hanno continuato ad avere posizioni parzialmente differenti.

Le ultime divergenze sono state appianate a seguito degli incontri tenutisi nel corso dell'anno 2013 tra le parti e tra le parti medesime e la Commissione, che hanno portato quest'ultima a redigere la Tabella A, allegata alla presente proposta e parte integrante della stessa.

In tale tabella sono riepilogati, per ciascuna voce in contestazione, i maggiori costi sostenuti dall'Impresa Concessionaria, le contestazioni di inadempimento mosse dal Comune e le somme riconosciute dalla Commissione.

Di seguito, verranno riportate le motivazioni in base alle quali la Commissione, in conclusione del complesso *iter* descritto in premessa, ha ritenuto accoglibili o meno, in tutto o in parte, le riserve e le contestazioni sollevate dal Concessionario e dal Comune, in merito sia alle opere di esecuzione del parcheggio interrato sia alle opere di sistemazione superficiale della Piazza.

*** ** ***

III. <u>Le opere di esecuzione del parcheggio interrato: le riserve A4 eA5.</u>

La maggiore incertezza tecnico-giuridica si è posta in merito alle riserve prospettate dall'impresa e indicate, nella citata Tabella A, con la sigla A4 ("DIAFRAMMI E PALI E OPERE STRUTTURALI – Maggior costo per opere strutturali") e con la sigla A5 ("OPERE CONSEGUENTI ALLE PROBLEMATICHE GEOTECNICHE").

Data la loro importanza e delicatezza nell'ambito complessivo della vicenda, la Commissione ritiene opportuno procedere anzitutto ad un diffuso esame delle dette riserve, per passare poi allo scioglimento di quelle ulteriori.

Le riserve A4 e A5 concernono:

A4) la presenza di uno strato di terreno, denominato B3, di caratteristiche tali da rendere non solo impossibile la costruzione del quarto piano interrato, ma anche necessaria l'esecuzione di opere di consolidamento strutturale inizialmente non previste;

A5) il verificarsi, durante l'esecuzione dei lavori, di infiltrazioni di acqua tra i diaframmi che hanno provocato danni al limitrofo palazzo delle Poste ed hanno richiesto, oltre agli interventi di sigillatura dei giunti, anche imprevisti lavori di consolidamento del predetto palazzo;

Occorre, in buona sostanza, chiarire se tali problematiche siano state determinate da errori contenuti nel progetto predisposto dalla Parcheggi Pisa, che ne sarebbe responsabile unica ai sensi dell'art. 13 del Capitolato ovvero se vi siano state delle vere e proprie "sorprese geologiche", come tali non preventivamente individuabili.

A4. DIAFRAMMI E PALI E OPERE STRUTTURALI – Maggior costo per opere strutturali

1. Nel progetto definitivo e in quello esecutivo si prevedevano diaframmi con spessore di 80 cm e lunghezza di 30 m.

Tuttavia, come si è visto, tra il luglio 2004 ed il febbraio 2005, l'Impresa chiedeva ed il Comune approvava due varianti al progetto, con le quali si autorizzava la realizzazione di diaframmi di dimensioni inferiori a quelle originariamente previste, che dunque passavano da 80

cm a 60 cm di spessore e da 30 m a 24,9 m di lunghezza. In particolare, l'impresa proponeva una variante definita migliorativa per l'impermeabilizzazione del parcheggio interrato, a costo zero per il Comune, consistente nella modifica della guaina impermeabilizzante, sicuramente di maggior pregio, e nell'adozione di un "rimpello" in calcestruzzo armato di spessore più che raddoppiato rispetto a quello previsto nel progetto 2003, sostenendo, a firma del medesimo progettista strutturale, che, effettuate ulteriori verifiche geotecniche e rivisti i calcoli, era possibile ridurre lo spessore dei diaframmi da 80 a 60 centimetri e la profondità di infissione dei medesimi da 30 metri a 24,9 a compensazione delle migliorie proposte.

Nel corso dei lavori, a seguito di ulteriori indagini, i cui risultati sono stati sintetizzati nelle relazioni Enser e Viggiani, è emersa la presenza di uno strato di terreno a grana grossa di elevata permeabilità, indicato con B3, all'interno della formazione di argille poco consistenti, note a Pisa come "Pancone".

L'impresa concessionaria per l'adeguamento dell'opera alle reali condizioni del sottosuolo, secondo i dettami della corretta progettazione, ha realizzato opere di consolidamento consistenti nella maggiorazione dello spessore della piastra di fondo e delle contropareti in c.a., che resistono alle spinte idrostatiche della falda idrica.

I maggiori costi per tali opere sono risultati pari ad € 841.504/71.

2. Nel corso del presente procedimento di accordo bonario, la Parcheggi Pisa, ha ritenuto che la presenza e la continuità spaziale di tale strato di terreno a grana grossa possa essere considerata una "sorpresa geologica", tale da non consentire lo scavo sino alla profondità di progetto.

Il Comune, al contrario, ha dedotto che la mancata individuazione dello strato B3 sarebbe dovuta ad errori compiuti in sede di elaborazione del progetto nonché nelle indagini geologiche, idrogeologiche e geotecniche condotte dalla Parcheggi Pisa. Conclude quindi che, ai sensi dell'art. 13 del capitolato, al Concessionario non sarebbe dovuto alcun

riconoscimento economico e che, anzi, le conseguenze negative degli errori progettuali compiuti dovrebbero essere poste esclusivamente a carico dello stesso, con applicazione delle penali previste.

3. La Commissione ritiene di dover svolgere le seguenti considerazioni.

Al fine di stabilire se le richieste del Concessionario debbano o meno, in tutto o in parte, essere accolte, occorre principiare dalla circostanza che già dalla Relazione Geologica, Idrogeologica e Geotecnica di progetto, prodotta in gara dal Concessionario, risultava che la lunghezza di 30 m, originariamente prevista nel progetto definitivo e in quello esecutivo, era appena sufficiente a garantire la stabilità del fondo scavo (al par. 7 di pag. 31 della stessa si legge: "*Considerazioni relative alla stabilità del fondo scavo –... nel caso di paratie spinte a profondità H_p inferiori a 30 m circa, tutti i diversi approcci qui richiamati indicano concordemente l'esistenza di un rischio di allentamento e al limite di una "rottura" per plasticizzazione dei terreni di fondo scavo*").

È plausibile affermare che la riduzione della lunghezza dei diaframmi da 30 m a 24.9 m proposta dal Concessionario sia stata una misura ulteriormente peggiorativa, anche a prescindere dalla natura dello strato B3 poi rinvenuto e quindi dalla sussistenza di una sorpresa geologica, che abbia reso molto rischioso, se non impossibile, lo scavo fino alla profondità di progetto.

L'art. 13 del Capitolato prevedeva che "*tutte le varianti in corso d'opera che risultassero assolutamente necessarie a causa di errori o carenze del progetto esecutivo, ritrovamenti archeologici o qualunque altra causa non considerata in sede di progetto esecutivo, dovranno essere eseguite dal concessionario secondo le disposizioni impartite dal RUP, senza che lo stesso concessionario abbia diritto ad alcun riconoscimento economico, anche nel caso in cui fosse necessario ridurre i posti auto previsti in sede di progetto esecutivo*".

La norma lascia ben poco spazio a interpretazioni diverse dal suo chiaro significato: le conseguenze, in termini di responsabilità, di tali carenze progettuali sono imputabili all'Impresa, che aveva il preciso onere di elaborare un progetto (definitivo ed esecutivo), nonché di condurre le

necessarie indagini geologiche, idrogeologiche e geotecniche, in modo approfondito e corretto.

Onere non adempiuto, atteso che, come si è visto, già la soluzione progettuale che prevedeva una lunghezza dei diaframmi di 30 m (appena sufficiente a garantire la stabilità dell'opera) risultava lacunosa.

Vero è che in giurisprudenza si è sostenuta la nullità della clausola di capitolato volta *"ad escludere ogni responsabilità della stazione appaltante in connessione ad eventuali insufficienze o inadeguatezze progettuali"*, in quanto *"si risolve in una clausola di esonero della responsabilità contrastante con il disposto dell'art. 1229 cod. civ. ... applicabile anche ai contratti della pubblica amministrazione"* (così, tra le tante, TAR Sicilia, Catania, Sez. I, 7.5.2002, n. 980).

E tuttavia, i precedenti che hanno enunciato tale principio sono inconferenti in questa sede, perché resi in riferimento a fattispecie del tutto diverse da quella in esame, e cioè a contratti di appalto in cui il progetto è stato predisposto direttamente dalla stazione appaltante (e non, come nel caso di specie, dall'Impresa poi aggiudicataria).

Né può essere desunta una qualche forma di corresponsabilità del Comune e dei suoi organi dall'art. 9 del Capitolato, secondo cui il RUP era tenuto *"alla verifica del progetto esecutivo rispetto alle prescrizioni di cui all'art. 10 del capitolato, alla normativa in materia di lavori pubblici e alla legislazione tecnica di settore. Lo stesso potrà impartire direttivi e prescrivere eventuali modifiche o integrazioni finalizzate a garantire le condizioni di cui sopra"*.

La "verifica" dei progetti di opere pubbliche, infatti, almeno in vigenza del d.p.r. 554/1999 (cfr. art. 47 dello stesso) e fino all'entrata in vigore del d.p.r. 207/2010, era ritenuta un'attività consistente in un mero controllo giuridico formale della presenza, negli elaborati progettuali, della documentazione e dei requisiti richiesti dalla legge, come tale non estendibile al "merito" degli stessi (cfr., ad esempio, parere AVCP n. 50/2006).

4. Ferme le considerazioni che precedono, l'art. 1664, co. 2 codice civile prevede che *"se nel corso dell'opera si manifestano difficoltà di esecuzione derivanti da cause geologiche, idriche e simili, non previste dalle parti, che*

rendano notevolmente più onerosa la prestazione dell'appaltatore, questi ha diritto a un equo compenso".

Dottrina e giurisprudenza hanno da sempre ritenuto la norma applicabile anche agli appalti e quindi – per il noto principio comunitario di indifferenza tra l'istituto dell'appalto e quello della concessione – anche alle concessioni di opere pubbliche (cfr., ad esempio, A. CIANFALONE – G. GIOVANNINI, *L'appalto di opere pubbliche*, Milano, 2003, pgg. 761 ss., che richiama la consolidata giurisprudenza sul punto, quale, per tutte, Cass. Civ., 26.11.1984, n. 6106; Cass. Civ., 14.1.1987, n. 173).

A conferma definitiva, l'art. 1664, co. 2 è stato poi espressamente richiamato, nell'ambito dei contratti pubblici, dall'art. 25 l. 109/1994, *ratione temporis* applicabile, e oggi dall'art. 132 d.lgs. 163/2006.

L'impresa concessionaria, pertanto, potrebbe vantare il diritto all'equo compenso di cui sopra, se ed in quanto venisse riconosciuta natura di sorpresa geologica al ritrovamento dello strato B3.

5. Sul punto della sorpresa geologica, la Commissione ritiene di dover effettuare, dal punto di vista tecnico, le seguenti osservazioni.

La circostanza che né nelle varianti approvate n. 1 e n. 2 né, prima ancora, nel progetto definitivo e in quello esecutivo fosse mai stata valutata l'esistenza del suddetto strato B3 è imputabile al fatto che in tutte le verticali di indagini eseguite in fase di progettazione tale strato non era presente. È ovvio che un maggiore approfondimento delle indagini geotecniche avrebbe potuto individuare la presenza dello strato B3, tuttavia si deve rimarcare che la presenza di uno strato di terreno più grossolano e permeabile come B3 all'interno della formazione di argille poco consistenti (Pancone) rappresenta un'anomalia nel sottosuolo pisano.

Tuttavia, occorre anche considerare che la programmazione e l'esecuzione delle indagini geotecniche deve essere commisurata all'importanza dell'opera ed alla variabilità e incertezza delle condizioni del sottosuolo (vedi Raccomandazioni AGI sulle Indagini Geotecniche, 1977).

Il sottosuolo del centro della città di Pisa è stato molto studiato nel passato ed è oggetto di un'ampia letteratura scientifico-tecnica. Inoltre, non presenta una spiccata variabilità.

Pertanto, le indagini programmate ed eseguite nell'ambito delle varie fasi di progettazione potevano sembrare in origine adeguate anche perché confermavano le condizioni già note sul sottosuolo pisano.

In tal senso, il rinvenimento dello strato denominato B3 può essere considerata come una parziale sorpresa geologica.

Fermo restando che, come già detto, dalla Relazione Geologica, Idrogeologica e Geotecnica di progetto, risulta che anche la lunghezza di 30 m, originariamente prevista nel progetto definitivo e in quello esecutivo, fosse appena sufficiente a garantire la stabilità del fondo scavo e che, quindi, la variante del 2005 (che ha previsto la riduzione della lunghezza dei diaframmi da 30 m a 24.9 m) è obiettivamente peggiorativa, la presenza all'interno del banco argilloso dello strato B3 ha obbligato a valutare un diverso meccanismo di instabilità del fondo scavo più critico di quelli considerati in progetto, e – lo si sottolinea – non influenzato dalla riduzione di lunghezza delle paratie.

In altri termini, il rinvenimento dello strato B3 ha finito per "superare" la questione della lunghezza dei diaframmi, atteso che la presenza di detto strato, con falda idrica in pressione, avrebbe in ogni caso reso estremamente rischiosa la realizzazione del quarto piano interrato.

La Commissione ritiene, cioè, decisivo il rinvenimento dello strato B3, che ha reso obiettivamente impossibile la realizzazione del quarto piano interrato.

Certamente, la circostanza che né nel progetto definitivo né in quello esecutivo né, infine, nella variante a quest'ultimo sia mai stata valutata l'esistenza del suddetto strato è imputabile ad una ridotta estensione ed approfondimento delle campagne di indagine geotecniche finalizzate alla progettazione che, secondo la disciplina di gara e di capitolato, spettavano all'Impresa. Tuttavia, come già detto, poiché le indagini eseguite in fase di progettazione avevano confermato le

conoscenze pregresse del sottosuolo pisano, si può giustificare il fatto che non sia stata ulteriormente indagata la stratigrafia ed in particolare non si sia verificata più approfonditamente la non usuale presenza di strati più permeabili all'interno della formazione del "Pancone".

6. Da ciò che precede, discende la qualificazione del ritrovamento dello strato B3 come parziale sorpresa geologica e, quindi, deriva il diritto della Parcheggi Pisa ad ottenere la misura compensativa di cui all'art. 1664, co. 2 codice civile, misura che deve essere quantificata in via equitativa.

Ribadendo ancora una volta che deve escludersi ogni forma di responsabilità del Comune nel caso di specie, in una valutazione equitativa assume rilevanza il fatto che la presenza di uno strato di terreno con le caratteristiche proprie dello strato B3 non era nota in sede progettuale ed ha senz'altro aggravato la situazione prevista, e richiesto la realizzazione di opere strutturali maggiori di quelle previste in progetto.

Si ritiene, pertanto, equo riconoscere al Concessionario il 50% dei maggiori costi sostenuti per l'esecuzione delle opere strutturali di che trattasi, per un importo di € 420.752/36, peraltro considerando anche che alla Relazione Geologica, Idrogeologica e Geotecnica allegata al progetto era stato attribuito, in sede di gara, il massimo punteggio (3,5 punti) previsto dal capitolato e che le varianti n. 1 e n. 2 (richieste dall'impresa) hanno comunque ricevuto un'approvazione, sia pure formale, da parte del Concedente.

GV
SA

A5. OPERE CONSEGUENTI ALLE PROBLEMATICHE GEOTECNICHE

1. Durante l'esecuzione dei lavori di scavo si sono verificate copiose venute d'acqua tra i diaframmi, che hanno costretto l'Impresa ad eseguire interventi non previsti per tamponarle, quali la realizzazione di colonne di *jet-grouting* a tergo dei giunti tra i diaframmi e consistenti iniezioni con miscele cementizie e con resine.

Tali interventi sono stati autorizzati con le varianti n. 8 e n. 9 ed hanno aumentato i costi di realizzazione ed allungato i tempi di conclusione dei lavori.

L'impresa concessionaria ha sostenuto maggiori costi pari ad € 1.599.043 per l'esecuzione di colonne di jet-grouting, e pari a € 668.109 per le successive iniezioni cementizie e di resine.

La rilevante entità delle venute d'acqua è dovuta al fatto che lo strato di terreno denominato "T2" è risultato avere una permeabilità molto superiore a quanto previsto negli elaborati allegati al progetto e, in specie, nella Relazione Geologica, Idrogeologica e Geotecnica.

2. La Parcheggi Pisa, nel corso del procedimento di accordo bonario, ancora una volta ha invocato la "*sorpresa geologica*".

Viceversa, secondo il Comune la Parcheggi Pisa avrebbe compiuto errori progettuali ed esecutivi, e quindi, ai sensi dell'art. 13 del capitolato, non gli sarebbe dovuto alcun riconoscimento economico, ma avrebbe dovuto sostenere i maggiori costi di realizzazione dell'opera con anche l'applicazione delle penali previste.

3. Quanto alla **realizzazione delle colonne di jet-grouting**, nella Relazione Geologica, Idrogeologica e Geotecnica redatta dalla Pisa Parcheggi e allegata al progetto, è scritto, a pag. 23, che "*il gruppo di progettazione ritiene indispensabile prevedere paratie di sostegno perimetrali continue e impermeabili, da realizzarsi preliminarmente a qualsiasi operazione generale di scavo*". Inoltre, si legge che "*le paratie sono intese realizzate con accorgimenti tali da garantire in corso d'opera la completa impermeabilità in termini pratici, in particolare in corrispondenza dei giunti*".

Se è vero, in linea di principio, che, se i giunti tra i diaframmi fossero stati realizzati come prescritto nella Relazione Geologica, Idrogeologica e Geotecnica redatta dalla Parcheggi Pisa non vi sarebbero state venute d'acqua qualunque fosse stato il coefficiente di permeabilità dei terreni attraversati, è altrettanto vero che l'entità delle venute d'acqua attraverso i giunti delle paratie, in corrispondenza dello strato di terreno "T2", sarebbe stata certamente molto inferiore se tale terreno avesse avuto

la permeabilità riportata nella relazione Geologica, Idrogeologica e Geotecnica e, molto probabilmente, non si sarebbero manifestati né i cedimenti, che si sono verificati, né i problemi agli edifici posti in prossimità del parcheggio, che si sono osservati.

Non c'è dubbio che la maggiore permeabilità del litotipo T2 rispetto a quella prevista nella Relazione di progetto per tutti i soggetti coinvolti nella progettazione ed esecuzione dell'opera sia stata una sorpresa, dovuta in gran parte alla complessa situazione del sottosuolo riscontrata in sede di esecuzione ed in parte alla sottovalutazione da parte del progettista di alcuni indicatori ottenuti da alcune prove. Si fa riferimento ad alcuni dei risultati ottenuti con le prove eseguite con il piezocono. Si tratta, però, solo di alcuni dati, la cui interpretazione, comunque non banale, appare certamente più chiara ad evento accaduto.

4. Chiarito ciò, la Commissione è, dunque, chiamata svolgere una valutazione di tipo equitativo per determinare l'ammontare del compenso all'Impresa che ha sostenuto maggiori costi di esecuzione dell'opera per "*cause geologiche, idriche e simili, non previste dalle parti*".

In tale valutazione, si tiene conto anzitutto del fatto che se il coefficiente di permeabilità fosse stato quello previsto dalla Relazione di progetto (e non quello in effetti effettivamente riscontrato nel litotipo T2), la portata in entrata dell'acqua sarebbe stata indubbiamente molto minore e, con molta probabilità, sarebbe potuta essere smaltita con usuali mezzi d'opera e non avrebbe creato problemi di subsidenza agli edifici posti in prossimità del parcheggio.

Inoltre, la Commissione ritiene apprezzabile il modo in cui l'Impresa ha tamponato la situazione critica che si era venuta a creare facendo ricorso all'esecuzione di colonne di jet-grouting, che costituiva l'intervento senz'altro più opportuno tra quelli astrattamente possibili.

L'equo ristoro, per la voce di che trattasi, viene pertanto individuato nella misura del 20% dei maggiori costi sostenuti per la realizzazione delle predette colonne, per un importo di € 319.808.

5. Per quanto, invece, attiene agli interventi di iniezioni con miscele cementizie e di resine, la Commissione rileva, in punto tecnico, che essi si sono resi indispensabili per la cattiva esecuzione di alcune delle colonne di jet-grouting.

Per tale ragione, nell'ambito del presente accordo bonario, i maggiori costi per questi interventi non possono che ricadere per intero in capo al Concessionario e, di conseguenza, niente può essere riconosciuto all'impresa per i maggiori costi sostenuti.

*** ** ***

IV. <u>Ancora sulle opere di esecuzione del parcheggio interrato: le ulteriori riserve da A1 a F1</u>.

Sciolte le riserve che hanno posto maggiori problematiche tecnico-giuridiche, si passa ora all'esame di quelle ulteriori indicate nella Tabella A, facendo seguire, per ognuna di esse, una succinta motivazione delle ragioni che hanno indotto la Commissione a riconoscere le somme appresso indicate.

A1. RIMOZIONI E DEMOLIZIONI (sottoservizi)

Si tratta della realizzazione di un tratto fognario, inizialmente non prevista, eseguito su richiesta della Società Acque SPA e su progetto di quest'ultima, in quanto gestore della rete fognaria.

La Commissione ritiene, pertanto, che i relativi costi sostenuti dall'impresa debbano essere alla stessa riconosciuti *in toto*, per un ammontare di € 260.000/00.

A2. SCAVI E MOVIMENTI MATERIE

I maggior costi (€ 198.459/66) sono legati all'erronea valutazione in sede progettuale della permeabilità dei terreni del gruppo A.

La responsabilità di tale erronea valutazione ricade sul Concessionario in quanto responsabile del progetto della variante e della cattiva esecuzione dei giunti.

Tuttavia, nell'ambito di una valutazione di tipo equitativo analoga a quella effettuata in precedenza in merito alle dedotte sorprese geologiche, la Commissione ritiene congruo riconoscere al Concessionario

un equo ristoro nella misura del 20% dei maggiori costi sostenuti per la realizzazione delle predette colonne, per un importo di € 39.691/93.

A3. DIAFRAMMI E PALI E OPERE STRUTTURALI – Minor costo per diaframmi e pali

A seguito delle modifiche progettuali apportate nel passaggio dal progetto alla variante, sono state sostenute spese inferiori, con conseguente relativa decurtazione del *quantum* dovuto al Concessionario di € 48.793/35.

A6. OPERE DI IMPERMEABILIZZAZIONE E DRENAGGI

Gli incrementi di costo (per € 265.822/61) sono dovuti alla realizzazione di impermeabilizzazione a tergo delle contropareti interne allo scavo ed alla realizzazione di un sistema di drenaggio.

Si tratta, tuttavia, di interventi proposti dall'impresa quali misure compensative (e perciò a "costo zero" per l'Amministrazione) della riduzione della lunghezza dei diaframmi, approvata in variante su richiesta del Concessionario.

Per tale ragione, la Commissione ritiene che non possa essere riconosciuto al Concessionario alcuna somma per questa voce.

A7. OPERE DI PREVENZIONE IDRICA

La riserva (per € 265.939/20) è stata formulata in modo generico e quindi, per essa, non è possibile riconoscere alcuna somma al Concessionario.

A8. OPERE DI FINITURA

Si tratta delle opere di finitura non eseguite a seguito della mancata realizzazione del quarto piano interrato.

La riserva in questione è assorbita dalla successiva F2 ("mancata realizzazione del quarto piano"), all'esame della quale si rinvia.

A9. OPERE DI SISTEMAZIONE ESTERNA

Si tratta dello stralcio delle opere di sistemazione esterna della Piazza previste con il progetto del 2003, che sono state sostituite dai lavori effettuati, sempre sulla Piazza, in esecuzione della variante di progetto approvata nel 2010, resasi necessaria a seguito dei ritrovamenti archeologici.

La voce viene, quindi, assorbita nei computi di cui al successivo paragrafo V, n. 10.

A10. OPERE IMPIANTISTICHE

I maggiori costi sono dovuti alla realizzazione di impianti diversi da quelli previsti in progetto e approvati dall'Amministrazione, ritenuti indispensabili soprattutto in termini di qualità e sicurezza.

La Commissione ritiene che tali maggiori costi abbiano apportato all'opera obiettive migliorie e, quindi, che possano essere riconosciuti al Concessionario, per un totale di € 63.624/06.

A11. OPERE DI MONITORAGGIO

Si tratta di opere di monitoraggio della stabilità del Palazzo delle Poste e di quello della Provincia, a seguito delle avvenute infiltrazioni all'interno dello scavo, causate da una non perfetta esecuzione dei lavori.

La Commissione, stante anche quanto esposto in merito alle riserve A4 e A5, ritiene che tali costi debbano ricadere sul solo Concessionario.

A12. DIFFERENZE TRA DEFINITIVO ED ESECUTIVO APPROVATO

Si tratta di incrementi di costi per lo sviluppo del progetto esecutivo del 2003, richiesti dal Concessionario per € 474.917/46, ma mai riconosciuti dal Comune. Né il contratto prevedeva meccanismi di rimborso, a carico del Concedente, per eventuali incrementi di questa voce di costo.

La Commissione ritiene, pertanto, di non riconoscere alcuna somma al Concessionario.

B. INDAGINI ARCHEOLOGICHE

Si tratta di indagini eseguite a seguito di imprevedibili ritrovamenti archeologici.

I maggiori costi sostenuti, di € 1.214.572/55, devono, dunque, essere riconosciuti al Concessionario.

C. COMPENSAZIONI

La Commissione, viste le deduzioni prodotte dalle parti, ritiene equo riconoscere al Concessionario le compensazioni richieste nella misura di € 60.608/20, per l'incremento dei costi sui materiali siderurgici

per gli anni 2004/2007, in applicazione dell'art. 1 c. 550 della L. 311 del 30.12.2004 e dei relativi decreti ministeriali pubblicati anno per anno, sulla base dei conteggi effettuati dal DL e viste le comunicazioni del Concedente del 8.10.2007 e 16.12.2008 (Cfr. pag. 25 relazione del Concessionario).

D1. ONERI RIFERITI AL PROGETTO INIZIALE

La richiesta (che si quantifica, in realtà, nella differenza di € 239.172/00 tra il costo sostenuto, per € 649.172/00, e quello previsto, per € 410.000/00) indicato come "Previsione di Convenzione punti D", non appare accoglibile, avuto riguardo alla genericità della sua formulazione.

D2. MAGGIORI COSTI PER EVENTI ACCADUTI

Ritrovamenti archeologici

I maggiori costi relativi alle attività tecniche connesse al ritrovamento archeologico vanno riconosciuti al Concessionario, per un totale di € 121.347/00, in quanto trattasi di rinvenimenti inizialmente non previsti né prevedibili.

Esecuzione nuove indagini

Il costo delle indagini integrative è derivante da errori di valutazione progettuali e, come tale, deve cadere a carico del Concessionario.

Solo in via equitativa e ferma restando l'insussistenza di qualsiasi responsabilità formale in capo al Comune, la Commissione, analogamente a quanto dedotto in riferimento alla riserva A2, ritiene congruo riconoscere al Concessionario un ristoro nella misura del 20% dei maggiori costi sostenuti per la realizzazione delle predette colonne, per un importo di € 7.479/40.

Consulenze specialistiche

Si tratta di consulenze specialistiche richieste dal Concessionario, per un ammontare di € 60.963/00, per ovviare agli errori progettuali compiuti dall'Impresa nella redazione della proposta di variante.

La Commissione ritiene, quindi, di non poter riconoscere alcuna somma al Concessionario.

Ultima variante

Si tratta di incrementi dei costi di progettazione della variante relativa alla riduzione del numero dei piani di parcheggio.

La Commissione ritiene che tali costi vadano riconosciuti al Concessionario nella misura del 50% (€ 99.150/00), in quanto dovuti al rinvenimento di una parziale sorpresa geologica, in analogia a quanto riconosciuto in via equitativa per le contestazioni di cui alla voce A4.

VV.FF. e ASL

Si tratta di costi aggiuntivi pari ad € 32.000/00, dovuti modifiche progettuali richieste da enti esterni (VV.FF. e ASL), successivamente alla redazione del progetto esecutivo del 2003.

La Commissione, in una valutazione equitativa della questione e tenendo conto delle deduzioni delle parti, ritiene di dover riconoscere al Concessionario, per questa voce, l'importo di € 16.000/00, in quanto trattasi di costi di adeguamento della progettazione alla normativa antincendio.

Incremento costi DL e sicurezza

Si tratta degli incrementi di costi di DL e Coordinamento per la sicurezza prodotti dall'allungamento dei tempi esecutivi, solo in parte attribuibili ad eventi indipendenti dal Concessionario, che possono essere riconosciuti, in via forfettaria ed equitativa, viste e valutate le rispettive deduzioni delle parti, nella percentuale del 30%, per una somma di € 44.700/00.

Spese legali e tecniche.

Delle spese legali e tecniche, la Commissione, viste e valutate le rispettive deduzioni delle parti, ritiene equo riconoscere i costi della sola recinzione, richiesta appunto dal Comune, per un ammontare di € 20.000/00.

D3. RISOLUZIONE CONTRATTUALE

Architetto

Si tratta dei compensi richiesti, in via giudiziale, alla Concessionaria da un professionista da essa incaricato.

La Commissione ritiene che tali oneri ricadano interamente sulla medesima Concessionaria, che ha stipulato il contratto con il predetto professionista.

P&A

Si tratta del compenso pagato per lavori eseguiti e non può, pertanto, essere computato a titolo di risoluzione contrattuale.

La Commissione, pertanto, ritiene di non dover riconoscere alcuna somma per questa riserva al Concessionario.

D4. MAGGIORI ONERI ASSICURATIVI

Rischio

Si tratta degli incrementi di costi assicurativi prodotti dall'allungamento dei tempi esecutivi che, forfettariamente ed equitativamente, viste le deduzioni svolte sul punto dalle parti, possono essere attribuiti ad eventi indipendenti dalle responsabilità del Concessionario nella percentuale del 30%, che rappresenta anche la percentuale riconosciuta, per un totale di € 2.722/50.

Fideiussioni

Si tratta degli incrementi di costi di fidejussioni, prodotti dall'allungamento dei tempi esecutivi che, forfettariamente ed equitativamente, viste le deduzioni svolte sul punto dalle parti, possono essere attribuiti ad eventi indipendenti dalle responsabilità del Concessionario nella percentuale del 30%, che rappresenta anche la percentuale riconosciuta, per un totale di € 12.284/40.

D5. COSTI DIRETTI DEL CONCESSIONARIO

Si tratta di incrementi di costi dello staff tecnico, del collegio sindacale, dell'amministrazione ed altro, prodotti dall'allungamento dei tempi esecutivi che, forfettariamente ed equitativamente, viste le deduzioni svolte sul punto dalle parti, possono essere attribuiti ad eventi indipendenti dalle responsabilità del Concessionario nella percentuale del 50%, ~~(che rappresenta anche la percentuale riconosciuta, valutato il forte~~ impegno profuso dall'intera organizzazione della Società, non solo a seguito dell'allungamento dei tempi esecutivi ma anche e soprattutto per

la complessità degli interventi nel loro insieme), per un totale di € 255.200/00.

D6. PROGETTAZIONE DEVIAZIONE CONDOTTO FOGNARIO

Si tratta delle spese per la progettazione degli interventi per la deviazione di un condotto fognario, inizialmente non previsti in progetto, come tali da riconoscere *in toto* al Concessionario, per € 11.500/00.

Previsione Convenzione per punti D

La voce è riconducibile a quella trattata alla precedente voce D1, cui per intero si rinvia.

E. SISTEMAZIONI ESTERNE

I progetto di variante

Si tratta di incrementi di costi legati al progetto di variante a seguito dei non prevedibili ritrovamenti archeologici, da riconoscere alla Concessionaria *in toto* e quindi nella misura di € 213.680/00.

Lavori I stralcio

Si tratta dei lavori del primo stralcio della varante sulle sistemazioni esterne.

La voce viene, quindi, assorbita nei computi di cui al successivo paragrafo V.

F1. PROLUNGAMENTO DEI TEMPI

Sia il Comune sia il Concessionario hanno richiesto indennizzi per il prolungamento dei tempi di lavoro.

La Commissione ritiene, viste e valutate le rispettive deduzioni delle parti, che non sia possibile riconoscere alcunché al Concessionario stante la previsione dell'art. 13 del Capitolato, mentre al Comune devono essere riconosciute misure compensative a titolo di danno all'immagine, secondo quanto meglio specificato nel successivo paragrafo VI.

F2. MANCATA REALIZZAZIONE DEL IV PIANO DI PARCHEGGIO

Si tratta di tutte le opere, comprese quelle di finitura, previste nel progetto iniziale ma non eseguite a seguito della mancata realizzazione del quarto piano interrato.

Gli importi delle mancate lavorazioni risultano dalla contabilità del D.L. (cfr. nota Pisa Parcheggi del 5.1.2010) ed ammontano ad € 706.210/17.

La Commissione ritiene, quindi, di dover detrarre tale importo dalle somme sopra riconosciute al Concessionario.

*** ** ***

V **Le opere di sistemazione esterna della Piazza.**

Per quanto riguarda le riserve e le contestazioni mosse dalle parti in merito ai lavori di sistemazione esterna della Piazza, indicati per singole voci nella citata Tabella A, la Commissione osserva quanto segue

1. LAVORI

La Commissione, viste le deduzioni delle parti, ritiene equo riconoscere al Concessionario l'importo di € 1.809.629/35, secondo i seguenti importi di dettaglio:

Partite di lavori totalmente condivise

Sulla valutazione di tali opere non vi è contrasto tra le parti. Dunque si ritiene di confermare il riconoscimento, in favore del Concessionario, della somma di € 239.127/00.

Partite di lavori non condivise solo per i prezzi applicati

La Commissione ritiene di confermare, per questo gruppo di lavorazioni, l'applicazione dei prezzi unitari di cui al contratto di appalto, alle quantità condivise, senza variazione sull'importo di € 761.629/31.

Partite di lavori non condivise per quantità e in alcuni casi anche per prezzi applicati

La Commissione ritiene di applicare i prezzi unitari d'appalto alle quantità determinate negli elaborati progettuali, riconoscendo un incremento di lavorazioni pari ad € 615.166/84.

Partite di lavori totalmente non riconosciute dal RUP in quanto intese come già comprese e compensate nei prezzi del progetto 2003.

Considerata la natura delle opere oggetto della variante sostanziale, i rilevanti elementi innovativi introdotti, la diversa situazione operativa ed esecutiva, si rileva una effettiva non equivalenza con le originarie condizioni a base dei prezzi d'appalto.

GV
SA

La Commissione, pertanto, ritiene giustificata la richiesta del Concessionario di un riconoscimento di € 191.334/55.

2. MAGGIORAZIONE P. UNITARI

Pur essendo già prevista nel progetto originario una lavorazione per fasi, quelle in corso di realizzazione presentano certamente una maggiore complessità e articolazione che giustifica, seppure solo in parte, la maggiorazione ridotta, dai 5% al 2% circa, da applicare ai prezzi delle opere da contabilizzare, per un totale di € 22.634/86.

3. IMPREVISTI

La Commissione ritiene, viste e valutate le rispettive deduzioni delle parti, di non poter riconoscere alcun importo per questa voce, che risulta non desumibile dalla contabilità dei lavori realmente effettuati.

4. COSTI SPECIALI SICUREZZA

Il nuovo Piano di Sicurezza e di Coordinamento, redatto ai sensi del D.Lgs. 81/2008 e s.m.i., riporta la stima dei costi della sicurezza, non assoggettabili a ribasso, formulata dal progettista incaricato, e in quanto obbligo di legge costituisce una previsione di spesa inderogabile.

Pertanto, la Commissione propone di riconoscere al Concessionario la somma di € 36.080/00.

5. OPERE ESEGUITE SU INTERSEZIONE VIA S. PELLICO/BELLINI – NOTA DEL COMUNE DEL 16.12.2010 PROT. 50926

Si conferma la valutazione delle opere condivisa dalle parti, comportando il riconoscimento al Concessionario di € 31.754/00.

6. OPERE RICHIESTE DAL RUP DURANTE L'ESECUZIONE DEL 1° STRALCIO – 2010

Si ritiene fondata la richiesta del Concessionario del riconoscimento di € 13.795/00, in quanto trattasi di opere esplicitamente richieste dal RUP ed inizialmente non previste.

7. ONERI PROGETTAZIONE

Si ritiene legittima la richiesta del Concessionario del riconoscimento di € 179.189/00, in quanto derivante dall'incarico professionale affidato, con l'assenso del RUP, al professionista.

8. ONERI DL, CSE E COLLAUDO (NOTA RUP DEL 16.12.10)

Si ritiene giustificata la richiesta del Concessionario, nell'ambito delle diverse opere da eseguire, seppure riducendo gli importi delle prestazioni professionali in relazione alla diminuzione dell'importo delle opere come sopra definito.

Pertanto, la Commissione propone di riconoscere al Concessionario la somma di € 50.389/57.

9. ONERI DEL CONCESSIONARIO

Si ritiene giustificata la richiesta del Concessionario in relazione alle attività amministrative e gestionali da espletare nell'ambito delle diverse opere da eseguire.

Pertanto, la Commissione propone di riconoscere al Concessionario la somma di € 92.597/00.

10. STRALCIO OPERE DI PROGETTO 2003

Si tratta dello stralcio delle opere di sistemazione esterna della Piazza previste con il progetto del 2003, che sono state sostituite dai lavori effettuati, sempre sulla Piazza, in esecuzione della variante di progetto approvata nel 2010, resasi necessaria a seguito dei ritrovamenti archeologici.

L'importo delle opere stralciate ammonta ad € 871.450/00 che deve, di conseguenza, essere detratto dalle somme sopra riconosciute al Concessionario.

*** ** ***

VI. <u>Le somme "a detrarre" dai riconoscimenti all'Impresa</u>.

La Commissione, nella valutazione complessiva della vicenda ad essa demandata, ha ritenuto che alla somma riconoscibile all'Impresa di € 3.792.736/29 (corrispondente ad € 2.428.117/51 per maggiori opere riferibili al parcheggio, già detratte le somme per la mancata realizzazione del IV piano, ed € 1.364.618/78 quale importo di variante per le opere di sistemazione esterna della Piazza, già detratta la somma a stralcio delle opere del progetto del 2003), debbano essere sottratte le seguenti poste:

1. OPERE NON ESEGUITE DAL CONCESSIONARIO

La Commissione ritiene accoglibili parzialmente le osservazioni contenute nella nota del RUP del 10.10.2012 relative alla mancata esecuzione di alcune lavorazioni e ai difetti costruttivi riscontrati nei pilastri interni, valutando come riconoscibile al Comune, a titolo forfettario ed in via equitativa, valutate le rispettive deduzioni delle parti sul punto, la somma di € 87.822/45.

2. DANNO ALL'IMMAGINE E PENALI

Il Comune di Pisa ha richiesto il riconoscimento, a suo favore, di un danno all'immagine per effetto del ritardo nell'ultimazione delle opere, del conseguente disagio arrecato alla cittadinanza nonché della negativa esposizione, anche mediatica, che la vicenda ha procurato all'Ente.

A prescindere dalle valutazioni sopra effettuate in merito all'esistenza di una parziale sorpresa geologica, la Commissione, visto l'art. 13 del Capitolato e le connesse responsabilità della concessionaria, ritiene equo riconoscere un ristoro all'Amministrazione per i pregiudizi lamentati, pari ad € 804.913/84, di cui € 510.479 per l'applicazione delle penali contrattuali previste.

*** ** ***

VII. Conclusioni.

1. Al fine del raggiungimento dell'accordo bonario, la Commissione propone che il Comune riconosca alla Concessionaria la somma complessiva di € 2.900.000/00, pari a:

- € 2.428.117/51 per maggiori oneri sostenuti per i lavori di realizzazione del parcheggio interrato (già detratta la somma di € 706.210/17 per la mancata realizzazione del IV piano di parcheggio);
- € 1.364.618/78, per maggiori oneri sostenuti per i lavori di sistemazione esterna e superficiale della Piazza (già detratta la somma di € 871.450/00 a stralcio delle opere del progetto del 2003);
- detratti € 892.736/29 dovuti dall'Impresa al Comune a titolo di opere non eseguite, danni all'immagine e applicazione di penali contrattuali.

2. La predetta somma di € 2.900.000/00 potrà essere considerata come voce di "maggiori investimenti sostenuti dal Concessionario" e, quindi, essere computata ai fini del riequilibrio del Piano Economico Finanziario della concessione, da realizzarsi attraverso le misure indicate nello schema di PEF allegato alla presente proposta di accordo bonario che possono riassumersi nei termini che seguono:

- rimborso del 90% dei canoni versati pari ad € 1.097.000 (in un'unica soluzione di cui metà in immobili comunali, ovvero, in alternativa, rimborso in due tranche a partire dal 2014 del 100% dei canoni versati, pari ad € 1.218.000;
- proroga della Concessione di 21 anni - fine Concessione anno 2054 (proroga della gestione di 16 anni di gestione)
- riduzione dal 2012 del 90% dei canoni dovuti annualmente da Convenzione;
- affidamento in gestione dal 2014 e fino a scadenza della Concessione prorogata del parcheggio di P.zza V. Emanuele, del parcheggio di Via Cammeo per 350 posti auto.

ove 100d°

GV

SA

*** ** ***

P.T.M.

a scioglimento della riserva assunta il 29.10.2003, visto l'art. 240 d.lgs. 163/2006, la Commissione propone che il Comune riconosca alla Concessionaria la somma complessiva di € 2.900.000/00, pari a:

- € 2.428.117/51 per maggiori oneri sostenuti per i lavori di realizzazione del parcheggio interrato (già detratta la somma di € 706.210/17 per la mancata realizzazione del IV piano di parcheggio);
- € 1.364.618/78, per maggiori oneri sostenuti per i lavori di sistemazione esterna e superficiale della Piazza (già detratta la somma di € 871.450/00 a stralcio delle opere del progetto del 2003);
- detratti € 892.736/29 dovuti dall'Impresa al Comune a titolo di opere non eseguite, danni all'immagine e applicazione di penali contrattuali.

La predetta somma di € 2.900.000/00 potrà essere considerata come voce di "maggiore investimenti sostenuti dal Concessionario" e, quindi, essere computata ai fini del riequilibrio del Piano Economico Finanziario della concessione, secondo lo schema di PEF allegato alla presente.

Pisa, 19 novembre 2013

I Commissari:

- Avv. Giuseppe Toscano (Presidente)
- Prof. Ing. Giovanni Vannucchi
- Prof. Ing. Stefano Aversa

Giovanni Vannucchi

SOC. PARCHEGGI PISA

PARCHEGGIO IN PISA PIAZZA VITTORIO EMANUELE II

Estratto dalla tabella COSTI PARCHEGGIO allegata alla nota della convenzione del 25.07.2012 (ALL. A e B)

Sigla	Descrizione		Maggior costo richiesto (€)	(%)	Maggior costo riconosciuto (€)	Rev 1 ott. 13 ottobre 2013	
A1	RIMOZIONI E DEMOLIZIONI (SOTTOSERVIZI)		€ 200,000.00	100%	€ 200,000.00	200,000.00	
A2	SCAVI E MOVIMENTI MATERIE		€ 190,450.96	20%	€ 38,091.93	38,091.93	
A3	DIAFRAMMI E PALI E OPERE STRUTTURALI	Minor costo per diaframmi e pali	-€ 48,783.35	100%	-€ 48,783.35	-€ 48,783.35	
A4		Maggior costo per opere strutturali	€ 841,504.71	70%	€ 589,053.30	420,752.36	
A5	OPERE CONSEGUENTI ALLE PROBLEMATICHE GEOTECNICHE	Jet-grouting	€ 1,590,043.15	20%	€ 318,008.63	318,008.63	
		Iniezioni	€ 258,445.00	0%	€ 0.00	0.00	
		Iniezioni di resine	€ 409,884.05	0%	€ 0.00	0.00	
A6	OPERE DI IMPERMEABILIZZAZIONE E DRENAGGI		€ 265,022.81	100%	€ 265,022.81	0.00	
A7	OPERE DI PREVENZIONE IDRICA		€ 265,938.20	20%	€ 53,187.64	0.00	
A8	OPERE DI FINITURA		-€ 139,775.12	100%	-€ 139,775.12	0.00	tale partita è ricompresa nell'importo in detrazione dei lavori non eseguiti per il 4° piano
A9	OPERE DI SISTEMAZIONE ESTERNA		-€ 515,024.00	100%	-€ 515,024.00	0.00	l'intera partita riferita alle sistemazioni esterne del progetto 2003 pari ad € 515,024 (vedi All. C alla relazione del 25.3.2011) viene considerata in detrazione al punto G del presente quadro
A10	OPERE IMPIANTISTICHE		€ 63,024.00	100%	€ 63,024.00	63,024.00	
A11	OPERE DI MONITORAGGIO		€ 507,173.80	0%	€ 0.00	0.00	
A12	Differenza tra definitivo ed esecutivo approvato		€ 474,017.40	100%	€ 474,017.40		
B	INDAGINI ARCHEOLOGICHE		€ 1,214,572.55	100%	€ 1,214,572.55	1,214,572.55	
C	COMPENSAZIONI		€ 355,731.70	17.04%	€ 60,606.20	60,606.20	
D1	ONERI RIFERITI AL PROGETTO INIZIALE		€ 640,172.80	0%	€ 0.00	0.00	
D2	MAGGIORI COSTI PER EVENTI ACCADUTI	RITROVAMENTO ARCHEOLOGICO	€ 121,347.00	100%	€ 121,347.00	121,347.00	
		ESECUZIONE NUOVE INDAGINI	€ 37,387.00	20%	€ 7,479.40	7,479.40	
		CONSULENZE SPECIALISTICHE	€ 60,063.00	0%	€ 0.00	0.00	
		ULTIMA VARIANTE (Solari)	€ 198,300.00	100%	€ 198,300.00	99,150.00	
		VV.FF. E ASL	€ 32,000.00	100%	€ 32,000.00	16,000.00	adeguamento prog. di 3 piani alla norma antincendio
		INCREMENTO COSTI DL E SICUREZZA	€ 149,000.00	30%	€ 44,700.00	44,700.00	
		SPESE LEGALI E TECNICHE PROVINCIA	€ 192,978.00	10.38%	€ 20,000.00	€ 20,000.00	
D3	RISOLUZIONE CONTRATTUALE	ARCHITETTO	€ 140,500.00	0%	€ 0.00	0.00	
		PEA	€ 60,500.00	0%	€ 0.00	0.00	
D4	MAGGIORI ONERI ASSICURATIVI	2 RISCHIO	€ 9,075.00	30%	€ 2,722.50	2,722.50	
		FIDEJUSSIONI	€ 40,949.00	30%	€ 12,284.40	12,284.40	
D5	COSTI DIRETTI DEL CONCESSIONARIO		€ 510,400.00	50%	€ 255,200.00	€ 255,200.00	
D6	PROGETTAZIONE DEVIAZIONE CONDOTTO FOGNARIO		€ 11,500.00	100%	€ 11,500.00	11,500.00	
	PREVISIONE CONCESSIONE PER PUNTI D		-€ 410,000.00	0%	€ 0.00	0.00	
E	SISTEMAZIONI ESTERNE	1 prog. DI VARIANT	€ 213,680.00	100%	€ 213,680.00	213,680.00	
		lavori 1° stralcio	€ 374,759.25	77%	€ 288,233.40	-	
F1	PROLUNGAMENTO DEI TEMPI		€ 2,606,549.40	0%	€ 0.00		opere comprese nel capitolo G sistem. esterne
		SOMMA	€ 10,995,345.31		€ 3,845,140.77	3,134,337.98	
F2	mancata realizzazione del 4° piano				- 706,318.17	3,134,337.98	
	MAGGIOR IMPORTO DEI LAVORI RELATIVI AL PARCHEGGIO (esclusa sistemazioni esterne - vedi Punto G)				2,428,117.51		vedasi BIL del DL. (nota PT di Comune del 01.01.2010)

G	SISTEMAZIONI ESTERNE			
	Estratto dalla tabella costi sistemazioni esterne allegata alla nota della convenzione del 25.07.2012 (ALL. B)			
	LAVORI			
	Maggiorazione prezzi unitari	1,485,797.31	1,460,629.35	
	imprevisti	22,634.80	22,634.80	
	[illegible]	60,100.05	-	
		34,080.00	34,080.00	
	TOTALE 1	1,602,162.12	1,517,344.21	
	opere eseguite su intersezione via S.Paolo/Bellini			
	opere ritenute dal RUP (lampioni illuminazione)	31,754.00	31,754.00	
	TOTALE 2	13,795.00	13,795.00	
		1,628,851.12	1,613,893.21	
	Progettazione	179,169.00	179,169.00	
	relazione geol	-		
	Oneri DL CSE e collaudo	50,369.57	50,369.57	
	Oneri del concessionario	92,507.00	92,507.00	
	SOMMA	1,951,926.69	2,035,938.78	
	A detrarre l'importo corrispondente alle opere previste nel progetto 2003		- 611,450.00	
	MAGGIOR IMPORTO DEI LAVORI RELATIVI ALLE SISTEMAZIONI ESTERNE		1,424,488.78	
	RIEPILOGO			1,364,618.78
	TOTALE PARCHEGGIO			4,498,848.76
	TOTALE SISTEMAZIONI ESTERNE	3,845,140.77	2,428,117.51	
	TOTALE MAGGIORI RICONOSCIMENTI RISPETTO AL CONTRATTO ORIGIN.	1,951,926.69	1,364,618.78	
		5,797,067.46	3,792,736.29	- 982,736.29
	a detrarre: a) il trattamento del pavimento con resine e fornitura non realizzati, b) i danni per la ridotta portanza dei pali-pilastro e per il fuori piombo dei pilastri , c) minore quantitativo di pietra Matrola recuperata, rispetto al quantitativo effettivamente rimesso		- 87,922.45	
			3,704,813.84	
	penali e danni di immagine		3,704,813.84	
			- 804,813.84	di cui 810,479 di penale (10% del prog.ex.cont.)
			2,900,000.00	