



Autorità Nazionale Anticorruzione

Deliberazione n. 51 del 24 giugno 2015

Oggetto: Fascicolo 489/2014 – Affidamento a Contraente generale, ai sensi dell'articolo 1, comma 2, lett. f) della legge 443/2001, nonché art. 9 del D.lgs. 20 agosto 2002, n. 190, della progettazione definitiva ed esecutiva e della realizzazione e direzione dei lavori di esecuzione della nuova linea C della Metropolitana di Roma, con sistema di automazione integrale su ferro senza macchinista a bordo – tracciato fondamentale da T2 a T7 (Clodio/Mazzini – Monte Compatri/Pantano) e deposito-officina Graniti.

Stazione appaltante: Roma Metropolitane s.r.l. (dalla deliberazione del Consiglio comunale del Comune di Roma n. 97/2004, in precedenza Comune di Roma).

Il Consiglio dell'Autorità Nazionale Anticorruzione

nell'adunanza del 24 giugno 2015;

Visto l'articolo 19, comma 2, del decreto legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, secondo cui i compiti e le funzioni svolti dall'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture sono trasferiti all'Autorità nazionale anticorruzione;
Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 e successive modificazioni;
Vista la relazione dell'Ufficio Vigilanza Lavori;

Considerato in fatto

Preso atto di esposti pervenuti e delle notizie riportate dagli organi di stampa, l'Autorità ha avviato un'istruttoria finalizzata a verificare la corretta applicazione delle previsioni normative in materia di realizzazione di opere strategiche mediante affidamento a contraente generale e lo stato di attuazione dell'opera.

Con nota prot. 40712 del 1.4.2014 l'avvio dell'istruttoria è stato comunicato alla stazione appaltante Roma Metropolitane S.r.l. (di seguito Roma Metropolitane) e al contraente generale Metro C S.c.p.A. (di seguito Metro C o Contraente generale); alla Stazione appaltante è stato nel contempo richiesto di fornire documentazione relativa all'appalto.

La documentazione medesima è stata fornita dalla Stazione appaltante con nota prot. 6404 del 20.05.2014, assunta al protocollo dell'Autorità al n. 58222 del 21.5.2014.

La Comunicazione delle risultanze istruttorie, esaminate dal Consiglio nella seduta del 12.11.2014, è stata trasmessa alla società Roma metropolitane e alla società Metro C con nota prot. 128356 del 17.11.2014, rilevando:

- responsabilità in capo alla Stazione appaltante, in sede di redazione e verifica del progetto, connesse alla carenza di adeguate indagini e/o studi per assicurare la fattibilità dell'intervento nel rispetto dei tempi e dei costi preventivati;

- responsabilità in capo al contraente generale Metro C in relazione alle attività di progettazione definitiva ed esecutiva, direzione lavori ed esecuzione delle indagini e degli scavi archeologici necessari alla redazione del progetto definitivo delle tratte T2, T3 e T7, di sua diretta competenza;
- non divisibile il riconoscimento alla società Metro C di corrispettivi relativi alla funzione di contraente generale;
- la significativa modifica, nel corso dell'esecuzione, degli oneri assunti dal Contraente generale in sede di offerta, in termini di abbattimento della quota di prefinanziamento dell'opera (dal 20% al 2%), di modalità di erogazione dei corrispettivi afferenti la progettazione esecutiva, nonché delle priorità e tempistiche di realizzazione delle opere.

A riscontro della suddetta comunicazione sono pervenute le controdeduzioni della Stazione appaltante (nota prot. 373 del 15.1.2015, assunta al protocollo dell'autorità n. 4104 del 19.1.2015) e quelle della società Metro C (nota prot. 7026-14/mC/FG/fz del 17.12.2014, assunta al protocollo dell'Autorità n. 144847 del 22.12.2014).

Gara e contratto

La gara per l'affidamento a contraente generale della progettazione definitiva ed esecutiva e della realizzazione e direzione dei lavori di esecuzione della nuova linea C della Metropolitana di Roma è stata indetta con bando di gara pubblicato sulla G.U.U.E. in data 15.02.2005, a seguito di approvazione del progetto preliminare della tratta T2 (Clodio/Mazzini – Venezia), della tratta T3 (Venezia – S. Giovanni) e della tratta T6A (Alessandrino – bivio di Torrenova), con delibera CIPE n. 65 del 1.08.2003, e del progetto preliminare delle opere di adeguamento della ferrovia Roma-Pantano a linea metropolitana (tratta T7 da bivio Torrenova a Pantano) e del completamento del deposito-officina di Graniti, con delibera CIPE n. 105 del 20.12.2004.

La delibera CIPE n. 65/2003 ha dato, altresì, atto che le tratte T4 (S. Giovanni – Malatesta) e T5 (Malatesta – Teano – Alessandrino) erano già dotate di progetto definitivo e di VIA regionale e che, se pur valutate nel contesto del disegno complessivo della linea, in considerazione del loro stato progettuale ed amministrativo, non necessitavano di approvazione.

La documentazione progettuale approvata, da ultimo, con la delibera CIPE n. 105/2004 è stata redatta dal Comune di Roma (Dipartimento VII) e consegnata a Roma Metropolitane con nota del 1.12.2004, senza alcun incarico di «verifica, revisione e/o aggiornamento» della stessa.

Roma Metropolitane è divenuta pienamente operativa a gennaio 2005 a seguito della Deliberazione del Consiglio Comunale n. 1/2005, che le ha attribuito il compito di elaborare la documentazione necessaria per l'indizione della procedura di affidamento a contraente generale.

Con le suddette delibere CIPE è stato individuato il “Tracciato Fondamentale” (Pantano-Clodio/Mazzini) della Linea C della metropolitana, per un importo complessivo a base d'asta di € 2.510.951.163,06, costituito dalle seguenti tratte:

- T2: Clodio/Mazzini – Venezia, per € 678.244.673,25;
- T3: Venezia – S. Giovanni, per € 423.057.892,86;
- T4: S. Giovanni – Malatesta e T5: Malatesta – Teano – Alessandrino, per € 782.380.517,49;
- T6A: Alessandrino – bivio Torrenova, per € 274.271.796,98;
- T7: bivio Torrenova – Pantano, per € 254.440.919,11 e deposito “Graniti”, per € 98.555.363,38 (complessivamente € 352.996.282,49).

I suddetti importi sono stati determinati sulla base dei progetti definitivi delle tratte T4 e T5 e dei progetti preliminari delle altre tratte.

Sulla base delle risorse finanziarie disponibili, l'esecuzione dell'opera è stata distinta in due parti:

- Prima parte, di importo pari a € 1.232.680.489,00, immediatamente eseguibile, comprendente:
 - progettazione esecutiva, realizzazione, direzione lavori delle tratte T4 (S. Giovanni – Malatesta) e T5 (Malatesta – Teano – Alessandrino), fornitura materiale rotabile occorrente all'esercizio delle tratte medesime, per un ammontare di € 724.455.907,00;
 - progettazione definitiva ed esecutiva, esecuzione e direzione lavori delle indagini e degli scavi archeologici necessari alla redazione del progetto definitivo delle tratte T2 (Clodio/Mazzini – Venezia), T3 (Venezia – S. Giovanni), T6A (Alessandrino – bivio Torrenova) e T7 (bivio Torrenova – Pantano), progettazione definitiva delle medesime tratte T2, T3, T6A, T7 e deposito di Graniti, progettazione definitiva del sistema di automazione dell'intera linea, per un ammontare di € 24.629.983,00;
 - progettazione definitiva delle opere compensative e integrative delle tratte T2 (Clodio/Mazzini – Venezia), T3 (Venezia – S. Giovanni), T5 (Malatesta – Teano – Alessandrino) e T7 (bivio Torrenova – Pantano), progettazione esecutiva, realizzazione e direzione lavori delle opere integrative e compensative delle tratte T3 e T5, per un ammontare di € 42.103.831,00;
 - progettazione esecutiva, realizzazione e direzione lavori della tratta T3, fornitura del materiale rotabile della medesima tratta T3, per un ammontare di € 376.482.236,00;
 - somme a carico del C.G. per lavori in economia, espropri, allacciamenti ai pubblici servizi, oneri vari a rimborso, scorte impianti e materiale rotabile, rilievi e indagini integrative, studi aggiuntivi da prescrizioni per un importo di € 65.008.532,00;
- Seconda parte, per un importo di € 1.278.270.674,00, sospensivamente condizionata all'acquisizione del relativo finanziamento, previa deliberazione del CIPE di approvazione del progetto definitivo, comprendente:
 - progettazione esecutiva, realizzazione e direzione lavori della tratta T2 (Clodio/Mazzini – Venezia) e delle relative opere integrative e compensative, fornitura materiale rotabile per l'esercizio della tratta medesima, per un importo di € 636.033.795,00;
 - progettazione esecutiva, realizzazione e direzione lavori della tratta T6A (Alessandrino – bivio Torrenova), fornitura materiale rotabile per l'esercizio della tratta medesima, per un ammontare complessivo di € 256.896.048,00;
 - progettazione esecutiva, realizzazione e direzione lavori delle tratta T7 (bivio Torrenova – Pantano) e del deposito di Graniti, delle opere integrative e compensative della tratta T7, fornitura materiale rotabile per l'esercizio della tratta medesima, per un importo complessivo di € 341.808.278,00;
 - somme a carico del C.G. per lavori in economia, espropri, allacciamenti ai pubblici servizi, oneri vari a rimborso, scorte impianti e materiale rotabile, per un importo di € 43.532.553,00.

L'intervento è finanziato dallo Stato, dal Comune di Roma e dalla Regione Lazio.

La gara è stata aggiudicata in data 28.02.2006 all'ATI Astaldi S.p.A., Vianini Lavori S.p.A., Consorzio Cooperative Costruzioni, Ansaldo Trasporti Sistemi Ferroviari S.p.A., che ha costituito la società di progetto Metro C S.p.A., divenuta poi Metro C S.c.p.a., con ribasso del:

- 18% per opere e impianti civili;
- 16% per impianti elettroferroviari;
- 14,50% per forniture di materiale rotabile.

Il contratto d'appalto per l'affidamento a C.G. dell'intero intervento è stato sottoscritto in data 12.10.2006 con la rimodulazione, concordata tra le parti successivamente all'aggiudicazione, delle fasi funzionali in cui l'opera era stata suddivisa in sede di gara, per un importo di € 2.180.294.046,00.

Con tale contratto è stata concordata, nella prima fase attuativa, l'apertura all'esercizio della tratta da S. Giovanni a Pantano, comprendente le tratte T4, T5, T6A, T7 e il Deposito di Graniti, con rinvio alla seconda fase delle ulteriori tratte.

In sede contrattuale sono state, inoltre, concordate, rispetto alle previsioni degli atti di gara (in particolare del Capitolato Speciale d'Appalto (C.S.A.)) le seguenti tipologie di modifiche:

- erogazione dei corrispettivi afferenti la progettazione esecutiva;
- termini per la presentazione dei progetti (consegna anticipata del progetto definitivo della tratta T6A con riduzione dei tempi da 365 a 260 giorni, per indagini, rilievi, sondaggi, scavi archeologici e redazione progetto; esecuzione della progettazione esecutiva, realizzazione e messa in esercizio della medesima tratta anticipata al 5.2.2011, con riduzione dei tempi da 1796 a 1316 giorni; esecuzione della progettazione esecutiva, realizzazione e messa in esercizio della tratta T7 anticipata al 5.2.2011, con riduzione dei tempi da 1643 a 1316 giorni).

Il contratto ha, altresì, previsto l'introduzione di ulteriori modifiche contrattuali subordinate all'intervenuta approvazione da parte del CIPE dell'estensione della prima fase attuativa entro il 30.6.2007 (come di fatto avvenuto con deliberazione CIPE n. 46/2007). Tali modifiche hanno riguardato, principalmente:

- ammontare della Prima e della Seconda parte dell'affidamento (pari rispettivamente a € 1.561.310.288,08 e a € 618.983.757,92);
- ammontare delle prestazioni delle tratte T2, T7 e deposito Graniti;
- termini di completamento delle tratte T6A, T7 e deposito di Graniti;
- fornitura materiale rotabile (riduzione della fornitura dei treni da 21 a 16 treni, nel caso in cui la disponibilità finanziaria prevista dal CIPE per l'annualità 2007 non avesse consentito l'intera copertura dell'investimento; i 5 treni in meno sarebbero poi stati forniti in aggiunta alla fornitura prevista per la tratta T2);
- riduzione del prefinanziamento sull'ammontare della prima parte dell'affidamento dal 20% al 2% (di importo pari a € 1.561.310.288,08) per compensare «l'indubbio gravame economico del contraente generale per effetto delle sopracitate riduzioni temporali» (che riguardava un importo superiore di circa il 25% rispetto a quello inizialmente previsto per la prima parte)¹.

La Stazione appaltante ha indicato quale motivazione delle suddette modifiche la sopraggiunta esigenza di estendere l'apertura all'esercizio della prima fase attuativa all'intera tratta da S. Giovanni a Monte Compatri/Pantano (tratte T4, T5, T6, T7 e Deposito Graniti).

Nello specifico, il progetto di gara prevedeva di mettere in servizio la prima tratta funzionale costituita dalle tratte T4 e T5 in assenza del Deposito di Graniti, utilizzando invece il deposito di Osteria del Curato della Linea A per le operazioni di manutenzione dei convogli durante l'esercizio. Tale modalità di esercizio, da realizzarsi con 6 treni che sarebbero transitati a intervalli di 5 minuti, era stata prevista solo per il primo anno di servizio, fino alla messa in esercizio della seconda tratta funzionale Venezia – Pantano, comprensiva del deposito di Graniti.

¹ La richiesta iniziale del contraente generale per accettare la nuova tempistica era relativa al riconoscimento del premio di accelerazione ex art. 23 del Capitolato generale. Riconoscimento ritenuto inaccettabile dalla stazione appaltante in virtù dell'impatto diretto sul quadro economico.

Roma Metropolitane ha dichiarato che tale soluzione non è stata poi ritenuta percorribile in quanto:

- durante la fase di gara, con deliberazione del Consiglio Comunale n. 129 del 14.6.2005, è stato approvato il programma di interventi finalizzati al miglioramento dei livelli di sicurezza, all'adeguamento alle normative vigenti, all'ammodernamento e potenziamento della Linea A;
- i suddetti lavori incidono pesantemente sulla previsione di utilizzare il deposito della Linea A, in quanto la messa in esercizio della tratta S. Giovanni – Alessandrino (T4) era prevista a febbraio 2011 quando gli interventi in questione sarebbero stati in pieno svolgimento;
- l'interruzione prolungata del servizio della Linea A (dalle 21 alle 5:30) per la realizzazione degli interventi di ammodernamento avrebbe prodotto gli stessi effetti sulla Linea C;
- ci sarebbe stato un anomalo sovraccarico nella gestione del deposito della linea A e una promiscuità tra i diversi sistemi con problematiche di compatibilità tra una metropolitana automatica senza macchinisti a bordo e una tradizionale.

La Stazione appaltante ha fatto, altresì, presente di aver verificato che le nuove statuizioni contrattuali non hanno costituito violazione della par condicio tra i concorrenti, in quanto la differenza tra il primo e il secondo classificato era di 20 punti a fronte di un punteggio massimo attribuibile per il prefinanziamento pari a 5 punti.

La prima fase attuativa, immediatamente eseguibile, è risultata quindi composta dalle tratte T4, T5, T6A, T7 (San Giovanni – Pantano) e dal Deposito di Graniti.

L'esecuzione delle attività e delle prestazioni ricomprese nella seconda parte dell'affidamento veniva, invece, demandata all'acquisizione del relativo finanziamento (cfr. art. 2, Contratto d'appalto).

Le attività hanno avuto inizio il 13.04.2006, nelle more della stipulazione del contratto.

Varianti

L'intervento, secondo quanto dichiarato da Roma Metropolitane, è stato oggetto di n. 45 varianti, di cui n. 7 a parità di importo, n. 5 in diminuzione e n. 33 in aumento, per un incremento dell'importo contrattuale di 315,911 milioni di euro.

Come rilevabile dal paragrafo che segue, tali varianti non esauriscono la totalità dell'incremento contrattuale intervenuto a seguito dell'aggiudicazione dell'appalto; in alcuni casi (ad es. la variazione delle modalità costruttive delle stazioni della tratta T3) le modifiche sono state introdotte in sede di approvazione dei successivi livelli di progettazione e l'importo delle stesse non è stato ricompreso nell'importo complessivo delle suddette varianti. Di fatto, pertanto, l'aumento contrattuale è ben superiore a quello che risulta dalle suddette varianti.

Roma Metropolitane ha dichiarato di aver direttamente approvato le varianti, in applicazione dell'art. 169 del Codice degli appalti, quando ne ricorrevano le condizioni, previa comunicazione ai soggetti istituzionali interessati. Negli altri casi l'approvazione è stata rimessa al CIPE.

La tabella che segue riporta l'elenco delle varianti fornito dalla Stazione appaltante, suddivise per oggetto delle stesse, con indicazione della delibera CIPE di recepimento delle modifiche introdotte (approvazione o presa d'atto delle implicazioni economiche).

Per alcune varianti ritenute "principali" (es. variante n. 19, n. 22, n. 27, n. 28, n. 29, n. 33, n. 35, n. 36, n. 37, n. 38 e n. 39), Roma Metropolitane ha acquisito anche il parere favorevole al rilascio del nulla osta ai fini della sicurezza della Commissione Interministeriale ex legge 29 dicembre 1969, n. 1042 (Disposizioni concernenti la costruzione e l'esercizio di ferrovie metropolitane) e legge 26 febbraio 1992, n. 211 (Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa).

Tabella 1

Oggetto	N. perizia	Tratta interessata	Importo (milioni di euro)	Delibera CIPE
Scavi archeologici e indagini	3	T2-T3	0,379	n. 64/2009
	6	T7-Dep. Gran.	0,649	n. 64/2009
	7	T2-T3	4,752	n. 64/2009
	9	T6A	---	n. 64/2009
	13	T3	---	n. 64/2009
	17	T3	0,427	n. 64/2009
	21	T2-T3	---	n. 64/2009
	30	T3	0,904	n. 84/2012
Prontuari archeologici	37	T4-T5	1,219	n. 84/2012
Sub Totale			8,330	
Varianti conseguenti da archeologia e monumenti				
Interazione linea-monumenti	19	T2-T3	4,131	
Interazione linea-monumenti	8	T2-T3	4,198	n. 64/2009
Interazione linea-monumenti	20	T2-T3	7,376	n. 64/2009
San Giovanni	22	T4-T5	35,262	n. 64/2009
Parcheggio pantano	35	T7	3,698	n. 84/2012
Sub Totale			54,665	
Miglioramenti impiantistici per evoluzione tecnologica				
Modifiche migliorative impianti	27	Prima fase strategica ²	34,467	n. 64/2009
Impianti traslazione e controllo accessi	36	Prima fase strategica	0,673	n. 84/2012
Miglioramenti illuminazione gallerie	39	Prima fase strategica	---	n. 84/2012
Specializzazione chiavi gialle in chiaviere di messa a terra	40	Prima fase strategica	2,279	n. 84/2012
Attivazione miglioramento e completamento Deposito Graniti	43	Dep. Gran.	12,495	Istruttoria in corso
Funzionalità infrastrutture linea	44	Prima fase strategica	15,274	Istruttoria in corso
Sub Totale			63,188	
Assunzione nel quadro economico di oneri altri appalti o amministrazioni				
Nuovo attestamento "Laziali-Giardinetti"	16	T6A	5,744	n. 64/2009
Arre stoccaggio impianti ferrovia dismessa	25	T6A-T7	2,544	n. 64/2009
Variazione ripartizione interventi Deposito Graniti	26	Dep. Gran.	47,044	n. 64/2009
Sub Totale			55,334	
Variazioni normative				
Smaltimento terre da scavo gallerie TBM	28, 31	T4-T5, T6A	47,022	n. 84/2012
Richieste VV.F. per prescrizioni d.p.r. 151/2011	45	Prima fase strategica	11,305	Istruttoria in corso
Sub Totale			58,327	

² T4-T5, T6A, T7 e Deposito Graniti

Adeguamenti modalità esecutive				
Scavo dei diaframmi delle stazioni con idrofresa	11, 14	T4-T5	24,478	n. 64/2009
Variazioni da P.L.E. 2008 connesse all'archeologia	19	Prima fase strategica	17,815	n. 64/2009
Intasamento conci	23	T4-T5, T6A	---	n. 64/2009
Sorpresa idrogeologica	33	T4-T5, T6A	21,998	
Opere integrative compensative Teano	12, 32	T4-T5	---	n. 64/2009 n. 84/2012
Interventi scuola Carducci	29, 34, 41	T4-T5	6,425	n. 84/2012
Sub Totale			70,716	
Interventi su strade, integrazione TPL e deviazioni pubblici servizi				
Adeguamento strade per deviazione TPL	1	T4-T5	2,648	n. 64/2009
Adeguamento via Casilina	16b	T6A-T7	3,192	n. 64/2009
Collegamento via Bastianelli-via Parasacchi	24	T7	1,304	n. 64/2009
Polifora Trambus e S.S.E. Atac	10,38	T4-T5	5,877	n. 84/2012
Sovrappasso Grotte Celoni	42	T7	---	
Sub Totale			13,021	
Varianti in diminuzione				
Adeguamento strade	2	T4-T5	- 0,004	n. 64/2009
Adeguamento strade	18	T4-T5	- 0,036	n. 64/2009
Modalità esecutive fondazioni profonde	4	T4-T5	- 1,726	n. 71/2007 n. 64/2009
Modalità esecutive fondazioni profonde	5	T4-T5	- 4,329	n. 71/2007 n. 64/2009
Modifiche diaframmi stazioni	15	T4-T5	- 1,575	n. 64/2009
Sub Totale			- 7,670	
Totale			315,911	

Si riporta, inoltre, una sintetica descrizione delle varianti di maggiore rilevanza in termini di costo.

Perizia n. 22 – Variante S. Giovanni (€ 35,262 milioni)

La variante si è resa necessaria a seguito delle indagini preliminari afferenti la tratta T3 e di quelle integrative nella zona della stazione S. Giovanni della tratta T4-T5, che hanno rilevato la diffusa presenza di strutture murarie fino alla profondità di 18 metri dal piano di campagna; ciò non ha reso possibile la realizzazione del tracciato delle tratte T3 e T4 così come previsto in progetto, ossia molto superficiale con passaggio della linea C nei manufatti già predisposti della stazione S. Giovanni della Linea A.

E' stata pertanto adottata la soluzione con sotto-attraversamento del manufatto esistente della Linea A e con gallerie di linea ubicate integralmente nei terreni archeologicamente sterili. La stazione di S. Giovanni della Linea C è stata riprogettata completamente, modificando lo sviluppo planimetrico e le modalità costruttive (ricorso a paratie profonde fino agli strati impermeabili dell'argilla pliocenica – tampone di fondo naturale – in alternativa ai tamponi di fondo più superficiali da realizzare con la tecnica del *jet grouting*).

Roma Metropolitane ha approvato la perizia con Atto n. 12 del 24.7.2009; la stessa è stata recepita dal CIPE nella delibera n. 64/2009 e ha ottenuto il parere favorevole della Commissione Interministeriale ex legge 1042/69 con voto n. 467 del 3.8.2011.

Perizia n. 26 – Variazione ripartizione interventi Deposito Graniti (€ 47,044 milioni)

Con l'approvazione del progetto definitivo del Deposito-officina di Graniti (delibera CIPE n. 46/2007) il *lay out* del deposito medesimo è stato ridisegnato per tener conto delle esigenze dell'automazione integrale senza macchinista a bordo. La completa definizione delle modalità esecutive e la ripartizione delle attività per la realizzazione del deposito di Graniti tra il Concessionario della ferrovia Roma –Pantano (ex legge 22 dicembre 1986, n. 910, Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 1987)) e il Contraente generale sono stati recepiti in un verbale di accordo sottoscritto tra le parti in data 26.2.2008.

La perizia in questione nasce dall'esigenza di una nuova ripartizione delle attività realizzative tra il suddetto Concessionario ex l. 910/1986 e Metro C, a seguito del mancato rifinanziamento della stessa l. 910/1986 e del significativo incremento degli oneri di competenza del Concessionario .

È stata, pertanto, trasferita al Contraente generale la realizzazione delle seguenti opere: portineria, rimessa veicoli ausiliari, deposito infiammabile, verde perimetrale, piazzali, parcheggi, marciapiedi e opere accessorie.

La perizia è stata approvata con Atto n. 14 del 5.8.2009 e recepita dal CIPE con delibera n. 64/2009.

Perizia n. 27 – Modifiche migliorative impianti (€ 34,467 milioni)

La perizia è nata da una proposta del Contraente generale inerente diverse implementazioni impiantistiche tese a migliorare la funzionalità, la qualità del servizio e la sicurezza del sistema a guida automatica, anche in termini di oneri di manutenzione, recependo le nuove opportunità offerte dalla tecnologia.

Le implementazioni aggiuntive sono state anche condivise con la Commissione per la sicurezza, istituita dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e con la Commissione di collaudo in corso d'opera.

Le implementazioni hanno riguardato, prevalentemente:

- sistema WI-FI, da quello WLAN a quello ASSET di ATSF (Atchison, Topeka and Santa Ferailway)³, con nuove funzionalità quali la videosorveglianza nelle gallerie, la “remotizzazione” degli accessi e l'accesso wireless alle immagini provenienti dai treni, dalle gallerie e dalle aree esterne alle stazioni;
- funzioni aggiuntive al Posto Centrale Operativo (PCO), quali sistema di diagnostica integrata, di supporto alle decisioni, di gestione della manutenzione e per la misura delle prestazioni di sistema;
- illuminazione in galleria, prevedendo anche l'inserimento di un dispositivo a controllo centralizzato dei corpi illuminati;
- monitor di bordo;
- adeguamento impianto telesorveglianza e security;
- adeguamento alla norma CEI 0-16.

Ritenendo la variante non sostanziale ai sensi dell'art. 169 del d.lgs. 163/2006, Roma Metropolitane l'ha approvata con proprio Atto n. 15 del 5.8.2009. La stessa, inoltre, è stata recepita dal CIPE nella delibera n. 64/2009 e ha ottenuto parere favorevole dalla Commissione Interministeriale ex legge 1042/69 con voto n. 467 del 3.8.2011.

³ Sistema già adottato per la Metropolitana di Napoli.

Perizia n. 28 – Smaltimento terre da scavo gallerie TBM (€ 47,022 milioni)

La variante è stata imputata a una sopraggiunta disposizione normativa che ha modificato la qualificazione delle terre prodotte dallo scavo con TBM, classificandole come rifiuti inerti che richiedono, tuttavia, un preventivo trattamento di biodegradazione degli additivi usati nella camera di scavo e sono ricevibili solo da discariche aventi caratteristiche particolari relativamente alle barriere di impermeabilizzazione.

Di conseguenza, non è stato più possibile conferire le terre prodotte dalle TBM presso l'area di recupero ambientale inizialmente individuata in progetto né utilizzare le normali discariche per rifiuti inerti, dovendo far ricorso a una discarica dedicata opportunamente realizzata.

Evoluzione dei costi

Dalla documentazione fornita si rileva come il costo dell'investimento per il cosiddetto "Tracciato fondamentale" della Linea C sia aumentato nel tempo, passando dal valore iniziale di 3.047,424 milioni di euro (importo progetto posto a base d'asta) a 3.739,863 milioni di euro, come documentato dalle delibere CIPE di seguito indicate.

Delibera n. 46 del 28.06.2007 (GURI n. 5 del 7.01.2008): approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture, del progetto definitivo "*Linea C della metropolitana di Roma – Tratte T6A e T7, da Alessandrino a Pantano, e Deposito Graniti – Opere integrative e compensative tratta T5*"⁴, per un importo complessivo di € 764.310.527,83 (comprensivo di IVA), di cui € 628.856.408,54 per lavori, servizi e forniture in carico al Contraente generale ed € 135.454.119,29 per somme a disposizione del soggetto aggiudicatore e IVA. Resta confermato l'importo complessivo dell'investimento.

Delibera n. 64 del 31.07.2009 (GURI n. 5 dell'8.01.2010): approvazione "quadro economico generale" della prima fase strategica, per un costo di 1.818,247 milioni di euro; tale importo è conseguenza dell'introduzione per problematiche sorte, soprattutto di natura archeologica, delle seguenti varianti ai progetti definitivi:

1. varianti sull'intero Tracciato fondamentale, per un costo complessivo di € 50,306 milioni di euro, che non hanno comportato modifiche ai tempi di esecuzione;
2. variante di S. Giovanni, conseguente ai ritrovamenti archeologici rilevati a seguito di una vasta campagna di indagini soprattutto sull'esistente stazione di S. Giovanni (Linea A), con un costo aggiuntivo di 35,546⁵ milioni di euro, che interessa il tracciato da inizio tratta T4 a stazione Lodi esclusa (variazione gallerie tra stazioni S. Giovanni e Lodi, sotto-attraversamento linea A, rimodulazione planimetrica del manufatto di stazione e la ridefinizione delle modalità esecutive, modifica pozzo intermedio);

⁴ Sono escluse dall'approvazione le opere integrative e compensative della tratta T6A ("Ristrutturazione del ponte romano" e "Sottopasso pedonale Parco delle Torri") e della tratta T5 ("Passerella di Centocelle", "Parcheggio della Stazione Alessandrino" e "Osteria di Centocelle") rimandate a successiva fase approvativa.

⁵ Tale importo, desunto dalla delibera CIPE n. 64/2009, è leggermente superiore rispetto a quello riportato nella Tabella n. 1 in corrispondenza della variante n. 22, desunto, invece, dall'atto approvativo n. 12 del 24.7.2009 di Roma Metropolitane.

3. modifiche migliorative impiantistiche alla prima fase strategica, tratte da T4 a T7, per un costo pari a 35,687⁶ milioni di euro, finalizzate ad elevare la qualità del servizio e della sicurezza del sistema a guida automatica senza macchinista a bordo;
4. ulteriori varianti per un costo di 55,404 milioni di euro relative alla tratta T7 (adeguamento attraversamenti pedonali interferenti con la linea, parziale indisponibilità di idonee aree per il recupero di parte dell'impiantistica civile ed elettro ferroviaria della ferrovia dismessa) e al Deposito Graniti (diversa ripartizione attività tra concessionario e C.G.).

La copertura dell'incremento di spesa per 194,638 milioni di euro, inclusivo di IVA, è stata assicurata per 151,011 milioni dalle economie di gara nella prima fase strategica e per 43,627 milioni dalle voci imprevisti e accantonamenti delle tratte T2 e T3.

Delibera n. 60 del 22.07.2010 (GURI n. 52 del 4.03.2011): approvazione, con prescrizioni e raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, del progetto definitivo della tratta T3 Colosseo – S. Giovanni per un costo dell'investimento pari a circa 792 milioni di euro. Il costo complessivo del tracciato fondamentale è stato, così, rideterminato in 3.379,6 milioni di euro.

Il progetto definitivo ha previsto le seguenti modifiche rispetto al preliminare:

- aggregazione della stazione Venezia alla tratta T2 (precedentemente aggregata alla tratta T3 e spostamento, pertanto, alla seconda fase costruttiva);
- abbassamento delle gallerie di linea nella zona di S. Giovanni in terreni archeologicamente sterili e traslazione della stazione Amba Aradam verso piazzale Ipponio;
- riorganizzazione della stazione Colosseo con localizzazione lungo via dei Fori imperiali;
- modifica del sistema costruttivo delle stazioni (realizzazione "a scatola" e con metodologia archeologica fino al terreno "vergine");
- creazione di pozzi c.d. di "compensation grouting" per la compensazione dei cedimenti indotti dal passaggio della TBM sotto le Mura Aureliane nella zona di piazzale Metronio;
- spostamento del pozzo di intertratta a ridosso del mercato di via Sannio trasformando il manufatto in pozzo multifunzionale.

L'incremento di costo è stato coperto con nuove risorse a carico dei soggetti finanziatori.

Delibera n. 84 dell'11.07.2012 (GURI n. 207 del 5.09.2012): approvazione variante relativa alle terre da scavo delle tratte T4-T5 e T6A con rideterminazione dell'importo complessivo dell'investimento per l'intera linea in 3.486,864 milioni di euro con un incremento di 107,177 milioni di euro, così ripartito:

- 55,33 milioni per la variante sostanziale per le terre prodotte dalle TBM;
- 34,034 milioni per varianti non sostanziali approvate direttamente da Roma Metropolitane successivamente alla delibera CIPE n. 69/2009;
- 11,189 milioni compensazione adeguamento dei prezzi dei materiali da costruzione;
- 6,623 milioni per adeguamento somme a disposizione dell'amministrazione.

La variante sostanziale, scaturita dalle modifiche apportate al decreto legislativo aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale) ad opera del decreto legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 (Ulteriori disposizioni correttive ed integrative del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152, recante norme in

⁶ Tale importo, desunto dalla delibera CIPE n. 64/2009, è leggermente superiore rispetto a quello riportato nella Tabella n. 1 in corrispondenza della variante n. 27, desunto, invece, dall'atto approvativo n. 15 del 5.8.2009 di Roma Metropolitane.

materia ambientale) con conseguente attribuzione alle terre provenienti dalle gallerie scavate con TBM del codice CER 01.05.99.⁷, è consistita nelle seguenti attività:

- adeguamento della discarica dedicata di Porta Medaglia;
- trasporto dei materiali alla suddetta discarica effettuato con automezzi con cassone speciale, a tenuta idraulica;
- realizzazione di due aree dedicate ad accogliere temporaneamente le terre;
- trasporto e smaltimento a discarica fuori dei confini regionali (per assenza di siti idonei) di parte del materiale che non può essere smaltito nella discarica di Porta Medaglia in quanto rifiuto speciale non pericoloso.

Le varianti non sostanziali, approvate direttamente da Roma Metropolitane, erano inerenti a:

- prescrizioni del Ministero per i beni e le attività culturali a seguito di ritrovamenti archeologici;
- adeguamenti impiantistici connessi con la sicurezza degli operatori;
- imprevisti idrogeologici e geologico-strutturali, connessi con la Variante di S. Giovanni;
- deviazione di pubblici servizi.

La copertura dell'incremento di costo è stata garantita dai soggetti finanziatori, con esclusione dell'importo inerente la compensazione dei prezzi dei materiali, coperto con il fondo di cui all'art. 1, comma 11, del decreto legge 23 ottobre 2008, n. 162, convertito con legge 22 dicembre 2008, n. 201.

Delibera n. 127 dell'11.12.2012 (GURI n. 145 del 22.06.2013): assegnazione della quota a carico dello Stato per la copertura finanziaria dell'atto transattivo per la definizione delle controversie tra Roma Metropolitane e Metro C (cfr. paragrafo Contenzioso), pari a € 81.154.982,35. L'importo complessivo dell'intera Linea C è stato così rideterminato in 3.739,863 milioni di euro per tener conto dell'importo di 253 milioni di euro (IVA inclusa) riconosciuti con l'atto transattivo del 9.9.2013.

Nelle tabelle che seguono si dà evidenza dell'evoluzione nel tempo dell'importo contrattuale riconosciuto al Contraente generale⁸, costituito dalla somma di lavori e forniture e degli oneri a carico dello stesso (indagini, progettazione, espropri, opere integrative e compensative) e del costo complessivo dell'investimento del "Tracciato fondamentale".

Tabella 2

Importo contrattuale del Contraente Generale						
Tratta	Delibera n. 105/2004	Delibera n. 46/2007	Delibera n. 64/2009	Delibera n. 60/2010	Delibera n. 84/2012	Delibera n. 127/2012 ⁹
T2	678.244.673,25	655.983.215,97	665.848.318,00	665.848.318,00	665.848.318,00	665.848.318,00
T3	423.057.892,86	390.235.639,99	398.141.347,47	642.048.359,40	660.082.093,90	628.550.829,28
T4-T5	782.380.517,49	681.212.714,88	759.789.474,68	787.588.311,18	814.202.051,27	821.415.903,97
T6A	274.271.796,98	284.240.035,46	301.609.755,40	315.785.852,90	325.865.371,82	326.451.489,06
T7	254.440.919,11	246.977.624,00	266.156.689,72	264.403.759,46	267.266.092,50	278.838.460,35
Dep. Graniti	98.555.363,38	105.895.365,00	166.934.221,19	165.119.275,03	165.119.276,94	178.659.465,46
Totale	2.510.951.163,06	2.364.544.595,29	2.558.479.806,46	2.840.793.875,98	2.898.383.204,45	2.899.764.466,09

⁷ Rifiuti derivanti da prospezione, estrazione da miniera o cava, nonché dal trattamento fisico o chimico di minerali – fanghi di perforazione ed altri rifiuti di perforazione –rifiuti non specificati altrimenti.

⁸ Gli importi indicati nella colonna con la denominazione "Delibera n. 105/2004" sono riferiti agli importi a base d'asta.

⁹ Sono esclusi gli importi afferenti al contenzioso con la SA.

Tabella 3

Costo investimento Tracciato fondamentale						
Tratta	Delibera n. 105/2004	Delibera n. 46/2007	Delibera n. 64/2009	Delibera n. 60/2010	Delibera n. 84/2012	Delibera n. 127/2012
T2	818.029.969,10	867.411.618,25	769.438.881,26	769.438.881,26	769.438.881,26	769.438.881,26
T3	510.502.546,16	511.425.791,22	459.737.925,85	792.000.559,64	792.000.559,64	792.000.559,64
T4-T5	963.486.884,45	894.423.445,44	927.993.204,00	936.920.091,31	995.398.779,92	1.124.902.871,17
T6A	330.855.754,23	344.612.826,80	362.114.909,09	367.906.341,35	392.154.390,14	434.467.911,27
T7	305.892.521,83	300.677.663,93	320.962.822,12	308.791.474,14	324.772.568,63	369.139.635,71
Dep. Graniti	118.656.430,59	128.872.760,70	207.176.364,07	204.629.392,47	213.098.626,65	249.913.947,19
Totale	3.047.424.106,36	3.047.424.106,37	3.047.424.106,36	3.379.686.740,17	3.486.863.806,24	3.739.863.806,24

Evoluzione dei tempi di esecuzione e di apertura all'esercizio

Tempi di esecuzione

Per ciò che concerne la tempistica di esecuzione, il contratto prevedeva tempi di attuazione del Tracciato fondamentale come di seguito rappresentato.

Tabella 4

Contratto (12.10.2006)				
	Attività propedeutiche (prog. definitivo, indagini in situ, istruttorie di approvazione) – giorni naturali e consecutivi	evento previsto per inizio attività prog. esecutivo e lavori	durata contrattuale - giorni naturali e consecutivi	consegna all'esercente
T7 - Dep. Graniti	263	approvazione progetto definitivo (CIPE)	1643	12.10.2013
T6A	263	approvazione progetto definitivo (CIPE)	1796	12.10.2013
T4-T5	-	ordine inizio attività	1760	05.02.2011
T3	640	approvazione progetto definitivo (CIPE)	2006	08.10.2013
T2	953	approvazione progetto definitivo (CIPE)	2314	21.06.2015

Tuttavia, lo stesso Contratto all'art. 8 prevedeva, in deroga al C.S.A., che nell'ipotesi in cui l'approvazione da parte del CIPE dell'estensione della prima fase attuativa fosse intervenuta entro il 30.6.2007, i termini di ultimazione delle Tratte T7 - Deposito di Graniti e T6A sarebbero state ridotte, rispettivamente, di 326 e 479 giorni rispetto alla durata contrattuale indicata nella tabella che precede.

Con l'approvazione dei progetti definitivi delle tratte T6A, T7 - Deposito di Graniti da parte del CIPE con la Delibera n. 46/2007, l'ipotesi sopra rappresentata ha trovato conferma e i tempi di ultimazione delle medesime tratte sono stati anticipate secondo quanto indicato nella successiva Tabella 5.

Per le tratte T4 e T5, invece, alla luce delle indagini condotte in sede di progettazione definitiva che hanno evidenziato l'inadeguatezza della pavimentazioni di alcune strade esistenti sulle quali sarebbe

stato deviato il trasporto pubblico di superficie, si è reso necessario un adeguamento dei tempi contrattuali prorogando la consegna all' esercente di 2 mesi, come rilevabile dalla tabella che segue.

La tabella seguente dà, altresì, evidenza degli effetti in termini temporali della perizia di variante n. 5, con la quale sono state risolte le seguenti problematiche, afferenti prevalentemente alla tratta T4-T5, :

- presenza di apparati fondali diversi da quelli ipotizzati nel progetto redatto dal Comune;
- presenza di una rete di cavità più diffusa e articolata di quella rilevata nel corso delle indagini eseguite dal Comune;
- necessità di demolire strutture in c.a. rinvenute nel sottosuolo presumibilmente risalenti ad apparati fondali di capannoni industriali, non rilevate nel progetto definitivo;
- diverse e imprevedute condizioni di degrado fondazionale della scuola G. Carducci;
- acquisizione aree private per la realizzazione del nuovo "Centro sportivo comunale" su via Norma, rearsi disponibili solo a settembre 2006;
- richiesta della Soprintendenza Archeologica di Roma di estendere gli scavi archeologici preventivi sull'intera area del nuovo centro sportivo;
- la concessione da parte del Comune di deroghe al rumore in misura largamente inferiore a quella richiesta per le lavorazioni nel nuovo centro sportivo.

Le suddette problematiche sono state recepite, principalmente, con la Delibera CIPE n. 71 del 3.8.2007 con la quale è stato approvato il progetto definitivo "Linea C della metropolitana di Roma – Variante alla tratta T4-T5, riguardante il tratto compreso tra le stazioni Teano e Torre Spaccata escluse", per un importo complessivo di 825,569 milioni di euro (comprensivo di IVA), di cui 662,149 per lavori, forniture ed oneri vari in carico al Contraente Generale ed euro 163,420 per somme a disposizione del soggetto aggiudicatore e IVA.

La Delibera¹⁰ ha, altresì, confermato il costo complessivo del "Tracciato fondamentale" approvato con delibera n. 105/2004 e pari ad euro 3.047.424.106,36, nel quale risulta, pertanto, compreso l'importo delle opere in questione, che non hanno richiesto ulteriori necessità finanziarie «in quanto l'incremento di costo per le maggiori opere da eseguire» risultava «sostanzialmente compensato dalle economie dovute alla eliminazione di altre opere per effetto dell'ottimizzazione generale della tratta T4-T5».

Riguardo alla tratta T3, si rileva come le prescrizioni del Comitato di Settore del Ministero per i beni e per le attività culturali abbiano determinato la necessità di una rivisitazione integrale del progetto preliminare, comportando, per la realizzazione delle stazioni, l'adozione di un sistema "scatolare", con l'esecuzione preliminare delle paratie perimetrali di ciascun manufatto a cielo aperto, previa esecuzione di un carotaggio per ogni pannello di paratia, con lettura archeologica delle carote estratte.

Per le opere in profondità, invece, si è passati da gallerie di grande diametro, concepite per includere le stazioni, a gallerie di linea con TBM di 6,70 m di diametro esterno, in analogia a quanto fatto per la prima fase strategica.

Tali modifiche, unitamente all'aggregazione della stazione Venezia alla tratta T2 (da realizzare in tempi successivi) e alla riconduzione delle opere da eseguire a quelle di natura strettamente trasportistica, riducendo o eliminando, pertanto, interventi non direttamente connessi con il sistema

¹⁰ La Delibera prende anche atto delle varianti non sostanziali, apportate tra le stazioni Malatesta e Teano, con riferimento all'opera di partenza dello scavo delle gallerie di linea in direzione S. Giovanni, spostata dalla stazione di Teano al pozzo "Malatesta".

metropolitano (quali alcune opere compensative), sono state recepite nel progetto definitivo approvato con delibera del CIPE n. 60/2010, che ha, altresì, rimodulato i tempi di esecuzione.

Con il progetto esecutivo i tempi di esecuzione sono aumentati da 66 a 84 mesi per le seguenti motivazioni:

- definizione dei prontuari per le modalità di scavo archeologico;
- risultati delle indagini di dettaglio, che hanno influenzato le modalità esecutive;
- complessa realizzazione del pozzo 3.2. a piazza Celimontana;
- articolazione in due fasi funzionali della tratta T3, per consentire una migliore funzionalità del capolinea provvisorio di S. Giovanni.

Tabella 5

Tempistiche di esecuzione				
	Dep. Graniti – T7	T6A	T4-T5	T3
Delibera CIPE n. 46/2007 (approvazione progetto definitivo)	05.02.2011 (ultimazione lav.)	05.02.2011 (ultimazione lav.)		
	05.04.2011 (consegna esercente)	05.04.2011 (consegna esercente)		
Programma Lavori Esecutivo (validato 31.07.2007) – adeguamento strade sede di spostamenti mezzi pubblici di superficie			05.04.2011 (ultimazione lav.)	
			05.04.2011 (consegna esercente)	
Perizia di variante n. 5 (delibera CIPE n. 71/2007)	05.02.2011 (ultimazione lav.)	05.02.2011 (ultimazione lav.)	30.04.2011 (ultimazione lav.)	
	30.04.2011 (consegna esercente)	30.04.2011 (consegna esercente)	30.04.2011 (consegna esercente)	
Delibera CIPE n. 60/2010 (Approvazione progetto definitivo tratta T3)				31.12.2016 (ultimazione lav.)
Approvazione progetto esecutivo tratta T3 (15.02.2013)				22.09.2020 (consegna esercente)

Per quanto concerne la tratta T2, secondo quanto dichiarato da Roma metropolitane, la stessa è stata oggetto di rilevanti problematiche di natura archeologica nonché della complessa attività di concertazione condotta dal Commissario straordinario per la prosecuzione ed il completamento delle nuove linee della metropolitana di Roma e Napoli¹¹, che hanno portato nel marzo 2010 alla sospensione delle attività di progettazione, finalizzata proprio al superamento delle problematiche archeologiche riguardanti le stazioni Chiesa Nuova e S. Pietro e i pozzi di metà tratta tra Venezia e Chiesa Nuova e tra Chiesa Nuova e S. Pietro.

In particolare, dalla documentazione fornita, si rileva che in data 23.02.2009 è stato sottoscritto un documento tra Roma Metropolitane, Comune di Roma, Contraente generale e le Soprintendenze del Ministero per i beni e le attività culturali con il quale si conveniva che nel tratto centrale della Linea C (attraversamento del centro di Roma) sarebbero state realizzate solo 2 stazioni, Venezia e Chiesa Nuova (essendo già stata abolita la stazione Argentina per gli importanti ritrovamenti archeologici rinvenuti a Piazza S. Andrea della Valle). Veniva abolita anche la stazione S. Pietro.

A ottobre 2009, a seguito di approfondimenti progettuali svolti nel periodo marzo-settembre 2009, Metro C ha presentato una nuova soluzione per la tratta T2, con re-inserimento della Stazione S. Pietro e un tracciato delle gallerie svincolato dal sotto-attraversamento del quartiere Borgo, i cui fabbricati presentavano consistenti indici di vulnerabilità.

¹¹ Arch. Roberto Cecchi, nominato con D.P.C.M. del 1.8.2008 e successivamente prorogato con D.P.C.M. del 22.09.2009.

Il Commissario straordinario per la prosecuzione ed il completamento delle nuove linee della metropolitana di Roma e Napoli ha presentato in data 3.05.2010 un documento di sintesi con una diversa proposta progettuale per la tratta in questione, finalizzata a contenere i costi/km della linea e ridurre i rischi di possibili slittamenti temporali nella realizzazione dei lavori, per la quale Roma Metropolitane ha chiesto un preventivo assenso alla Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e al Commissario straordinario per la realizzazione del “Sistema metropolitano romano”¹².

Nel contempo, a settembre 2010, il C.G. ha presentato una proposta di realizzazione della tratta T2 mediante project financing, rigettata dal Comune di Roma a dicembre 2012.

Tenuto conto di quanto previsto dall'art. 18 del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69 (Disposizioni urgenti per il rilancio dell'economia) convertito, con modificazioni, dalla legge 9 agosto 2013, n. 98, in merito alla possibilità di finanziare mediante delibera CIPE la tratta Colosseo-Piazza Venezia, è stata riavviata la progettazione definitiva limitatamente alla stazione Venezia, restando in attesa per il finanziamento della rimanente parte del tracciato delle determinazioni degli enti finanziatori.

A seguito della sottoscrizione dell'atto attuativo del 9.9.2013, tra ottobre e dicembre 2013 il Contraente generale ha presentato gli elaborati del progetto definitivo della tratta in questione su cui Roma Metropolitane ha avviato le verifiche di competenza.

Gli elaborati progettuali sono stati successivamente integrati anche degli elaborati economici e il Direttore lavori ha redatto il Rapporto finale relativo all'istruttoria di propria competenza (11.6.2014).

Il decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133 (Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive), convertito con legge 11 novembre 2014, n. 164, ha previsto il finanziamento della suddetta tratta Colosseo-Piazza Venezia cantierabile entro il 31.12.2014 da effettuare con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto legge medesimo.

A seguito dell'attività di verifica del progetto, Roma Metropolitane ha proposto una nuova soluzione finalizzata a contenere il costo dell'intervento che prevede la configurazione della stazione Venezia come stazione passante e non come stazione terminale (proposta del progetto del Contraente generale, presumibilmente per tener conto del mancato finanziamento delle tratte successive), nell'ambito di una tratta funzionale che va da Colosseo/Fori Imperiali a Ottaviano di cui Colosseo/Fori Imperiali – Venezia rappresenta il primo lotto costruttivo.

Il Contraente ha, pertanto, adeguato il progetto in tal senso e Roma Metropolitane ha trasmesso (23.12.2014) alla Struttura tecnica di Missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti le risultanze dello studio preliminare dell'intera tratta funzionale Colosseo/Fori Imperiali a Ottaviano e il progetto definitivo aggiornato della tratta Colosseo/Fori Imperiali – Venezia, sul quale è stata avviata l'istruttoria per la validazione.

Apertura all'esercizio

Relativamente alle tratte T4-T5, T6A, T7 e Deposito di Graniti, con Verbale di accordo del 12.06.2008 (cfr. paragrafo Contenzioso), le parti hanno concordato l'articolazione dell'apertura dell'esercizio della prima fase strategica in tre fasi funzionali progressive:

¹² Ing. Amedeo Gargiulo, nominato con D.P.C.M. del 5.8.2009.

- a) Monte Compatri/Pantano – Parco di Centocelle, incluso il Deposito di Graniti, con apertura al pubblico al 31.12.2011;
- b) Monte Compatri/Pantano – Lodi, con apertura al pubblico al 31.10.2012;
- c) Monte Compatri/Pantano – S. Giovanni, con data di apertura da definire solo a valle dell'approvazione della variante di San Giovanni.

Quanto previsto nell'accordo è stato recepito in due perizie di variante, la variante n. 19 approvata da Roma Metropolitane il 25.07.2008 e la variante n. 22 (c.d. San Giovanni) approvata il 24.07.2009, con la quale l'apertura al pubblico della suddetta fase c) è stata fissata al 31.12.2013.

In seguito, per il verificarsi di ulteriori problematiche, il C.G. ha elaborato e proposto (in data 12.08.2010) al soggetto aggiudicatore un nuovo P.L.E. (Programma lavori esecutivo) che prevedeva lo slittamento della data di apertura all'esercizio definite con il Verbale di accordo e la perizia di variante S. Giovanni.

Le problematiche evidenziate dal C.G. erano le seguenti:

- necessità di smaltimento delle terre da scavo provenienti dalle gallerie realizzate con le TBM;
- problematiche di natura idrogeologica (abbattimento della falda) nelle stazioni Alessandrino, Torre Spaccata e Torre Maura delle tratte T5 e T6A;
- numerosi ritrovamenti durante la realizzazione del solaio di copertura della stazione Lodi e problematiche archeologiche durante le indagini lungo via Casilina in corrispondenza della stazione Centocelle;
- sottoscrizione in data 14.04.2010 del documento “*Relazione di sintesi e Prontuario indagini archeologiche*” tra Roma Metropolitane, Metro C e Soprintendenza speciale dei beni archeologici di Roma e Presidenza del Consiglio dei Ministri – Commissario straordinario per la prosecuzione e completamento delle metropolitane di Roma e Napoli;
- nuova classificazione sismica del territorio della Regione Lazio, entrata in vigore il 26.12.2009, che ha interessato 21 delle 22 stazioni della tratta Monte Compatri/Pantano – S. Giovanni che sono passate dalla categoria 3 (bassa sismicità) alla categoria 2 (media sismicità);
- ulteriore diversa ripartizione delle opere del Deposito di Graniti a cura del Concessionario ex lege 910/86 con assegnazione al C.G. di ulteriori lavorazioni (in data 23.07.2008);
- concessione da parte del Comune di Roma di deroghe al rumore in misura largamente inferiori a quelle occorrenti all'effettuazione di turni di lavoro continuativi all'aperto;
- mancato conseguimento di deroghe ad Ordinanze sindacali limitative dei lavori su suolo pubblico in periodi di festività;
- necessità di un intervento di consolidamento della struttura e delle fondazioni dell'edificio scolastico G. Carducci in via La Spezia, per criticità insite sin dall'origine e manifestatesi in epoche antecedenti al 1991;
- condizioni climatiche avverse con piovosità eccezionale.

Il Responsabile del procedimento, nell'ambito dell'istruttoria per l'approvazione del nuovo Programma Lavori Esecutivo (P.L.E.), ha imputato al Contrante generale una serie di responsabilità nel prolungamento dei tempi medesimi, riconoscendo, pertanto, solo i giorni di ritardo di seguito elencati, con riferimento la data di apertura all'esercizio:

- fase funzionale Monte Compatri/Pantano – Parco di Centocelle: 199 giorni (106 giorni in meno rispetto a quelli richiesti dal C.G.);
- fase funzionale Monte Compatri/Pantano – Lodi: 190 giorni (236 giorni in meno rispetto a quelli richiesti dal C.G.);

- fase funzionale Monte Compatri/Pantano – Lodi: 92 giorni (454 giorni in meno rispetto a quelli richiesti dal C.G.).

I risultati dell'istruttoria condotta dal Responsabile del procedimento sono stati ampiamente contestati dal Contraente generale e sono divenuti un ulteriore elemento del contenzioso che si è cercato di definire con la costituzione del Comitato Tecnico (cfr. paragrafo Contenzioso) per la risoluzione delle controversie che ha proposto a settembre 2011 un'ipotesi di Atto transattivo nel quale, tra l'altro, sono state individuate delle nuove date di consegna all'esercente delle fasi funzionali della prima fase strategica Monte Compatri/Pantano – S. Giovanni.

Per rendere operativo l'accordo transattivo è stato avviato l'iter per l'ottenimento dell'avallo degli Enti finanziatori e dell'approvazione da parte del CIPE per il necessario finanziamento.

L'approvazione da parte del CIPE è intervenuta con la citata delibera n. 127/2012.

Nel contempo, l'emanazione del D.P.R. n. 151 del 1.08.2011 ha comportato ulteriore dilazione della tempistica di realizzazione dell'opera, in quanto ha assoggettato le metropolitane alle visite e ai controlli di prevenzione incendi finalizzati all'ottenimento del Certificato di Prevenzione Incendi (CPI). Ciò ha comportato l'invio delle istanze di esame dei progetti al nuovo soggetto competente per la verifica progettuale (Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Roma).

Le prescrizioni dei Vigili del Fuoco sono state recepite in una specifica perizia di variante (n. 45), approvata in data 10.06.2013.

Nel medesimo periodo, si sono verificati ulteriori ritardi (circa 6 mesi) nell'esecuzione della stazione S. Giovanni per il ritrovamento di una vasca romana di dimensioni circa 60 metri per 40 metri.

La nuova tempistica di realizzazione delle tre fasi funzionali della prima fase strategica Monte Compatri/Pantano – S. Giovanni è stata, pertanto, definita con la sottoscrizione in data 9.9.2013 dell'Atto Attuativo della delibera CIPE n. 127/2012.

La tabella che segue rappresenta l'evoluzione dei tempi contrattuali della suddetta prima fase strategica.

Tabella 6

Prima fase strategica Monte Compatri/Pantano – S. Giovanni			
	Monte Compatri/Pantano – Parco di Centocelle	Monte Compatri/Pantano – Lodi	Monte Compatri/Pantano – S. Giovanni
Verbale di accordo 2008 e Perizia di variante S. Giovanni	31.12.2011 (consegna esercente)	31.10.2012 (consegna esercente)	31.12.2013 (consegna esercente)
Ipotesi Atto transattivo	31.12.2012 (consegna esercente)	31.10.2013 (consegna esercente)	31.12.2014 (fine costruzione)
Variante Antincendio e Atto Attuativo	31.12.2013 (ultimazione attività)	20.08.2014 (ultimazione attività)	30.06.2015 (fine costruzione)

Per ciò che concerne la tratta Monte Compatri/Pantano – Lodi (prima e seconda fase funzionale), l'apertura al pubblico era prevista al 30.9.2014.

Il Contraente generale, a novembre 2013, ha formulato richiesta di proroga del suddetto termine di 90 giorni (elevati poi a 110 giorni) adducendo a giustificazione della stessa principalmente il mancato adempimento da parte della Stazione appaltante all'obbligo di pagamento degli importi dovuti a fronte dell'Atto attuativo.

Roma Metropolitane ha, pertanto, dato avvio ad un'attività istruttoria che ha visto anche la costituzione di una tavola di confronto con Metro C, dal quale è emerso che per la Prima Fase strategica (Monte Compatri/Pantano – S. Giovanni) i ritardi denunciati dal C.G. risultavano di fatto consolidati e non significativamente recuperabili, in relazione anche alla tipologie delle attività ancora da

eseguire, in particolare per la tratta Parco di Centocelle – Lodi, e alle contemporanee attività di pre-esercizio di competenza di Atac nella tratta Monte Compatri/Pantano – Parco di Centocelle.

Infatti, solo con verbale di consegna anticipata del 14.12.2013, la suddetta Prima fase funzionale (Monte Compatri/Pantano – Parco di Centocelle) è stata consegnata all'Amministrazione e da questa ad Atac per l'avvio della richiesta fase di pre-esercizio.

L'avvenuta ultimazione delle opere oggetto della Prima fase funzionale, incluso il Deposito di Graniti, è stata comunicata dal C.G. in data 30.12.2013 e in data 6.2.2014 il D.L. ha emesso il Certificato di Ultimazione dei lavori alla data del 31.12.2013.

Tale certificato è stato vistato dal Rup in data 8.5.2014, con alcune precisazioni in merito a scadenze contrattuali e ulteriori attività di completamento e/o correttive.

In merito all'apertura al pubblico, tenuto conto dei ritardi nelle attività di completamento e prove della tratta Parco di Centocelle – Lodi, che lasciavano prevedere un ritardo del termine di consegna all'Amministrazione di circa 4 mesi (dal 20 agosto 2014 a tutto dicembre 2014), con il conseguente slittamento anche dell'apertura al pubblico, è stata valutata l'opportunità di un'apertura limitata alla sub-tratta Monte Compatri/Pantano – Parco di Centocelle, congiuntamente anche al Comune di Roma.

E' stato ritenuto che tale soluzione, seppur modificativa delle previsioni dell'Atto attuativo, consentisse di ridurre le conseguenze negative dei ritardi negli adempimenti contrattuali e di rendere, almeno in parte (15 stazioni e 13 km di linea), l'opera fruibile. E' stato, pertanto, definito un programma integrato tra le attività di completamento del pre-esercizio e di successivo esercizio da parte di Atac nella tratta Monte Compatri/Pantano – Parco di Centocelle e quelli di completamento delle installazioni e delle prove sulla tratta Monte Compatri/Pantano – Lodi a cura di Metro C, con apertura della prima tratta all'11.10.2014 ma con orario ridotto (5:30-18:30) per consentire il completamento durante le ore notturne delle prove funzionali sulla tratta Monte Compatri/Pantano – Lodi.

Il pre-esercizio sulla tratta Monte Compatri/Pantano – Parco di Centocelle è stato avviato in data 15.12.2013 e dal 21.07.2014 è stato effettuato sulla base di un programma di esercizio progressivamente portato a regime.

La preposta Commissione di Sicurezza e Agibilità ha espresso parere favorevole all'apertura all'esercizio in data 28.10.2014, dopo aver acquisito ulteriore documentazione integrativa, aver completato le verifiche ricevute necessarie e aver acquisito il parere del Direttore di esercizio.

L'apertura al pubblico è intervenuta in data 9.11.2014 a seguito di:

- nulla osta USTIF in data 30.10.2014;
- autorizzazione Regione Lazio, D.D. n. 415576 del 4.11.2014.

Riguardo alla seconda fase funzionale Monte Compatri/Pantano – Lodi, il Contraente generale ha comunicato, prima in data 6.8.2014 e poi in data 29.8.2014, il completamento delle prove funzionali di sistema con esclusione di quelle correlate al sottosistema SCADA, richiedendo al Direttore lavori di accertare la sostanziale ultimazione e di emettere il nulla-osta per l'avvio del pre-esercizio di competenza del medesimo Contraente.

La sussistenza delle condizioni per l'avvio del suddetto pre-esercizio è stata accertata con verbale del 10.11.2014, sottoscritto da Direzione lavori, Metro C e Roma Metropolitane.

In merito all'applicazione di penali per i ritardi nell'ultimazione delle opere prevista per il 20.8.2014, Roma Metropolitane ha dichiarato di essere in attesa delle determinazioni definitive del Direttore lavori che dovrebbero essere contenute nel Certificato di ultimazione dei lavori, trasmesso di recente alla Stazione appaltante.

Nella relazione di riscontro alla Comunicazione di risultanze istruttorie, il Responsabile del procedimento dà atto di aver acquisito il Verbale di sostanziale ultimazione dei lavori, sottoscritto anche dal Contraente generale, trasmesso dal Direttore lavori in data 8.12.2014 e di aver diffidato lo stesso alla trasmissione della relazione ex art. 22, co. 2 del D.M. 145/2000, già richiesta in data 29.8.2014 e sollecitata in data 19.11.2014.

Relativamente al collaudo della Prima fase strategica, la Commissione insediatasi il 28.5.2007 ha effettuato n. 95 visite di collaudo tecnico-amministrativo e n. 138 di collaudo statico, di cui 30 di collaudo tecnico-amministrativo e 10 di collaudo statico nel periodo 2013-2014, acquisendo ad ogni visita la relazione del Direttore lavori sullo stato di avanzamento e di attuazione.

Ai fini della consegna anticipata della Prima fase funzionale, la Commissione ha, altresì, redatto in data 13.12.2013 il verbale n. 79 e in data 7.11.2014 il verbale n. 95, inerenti l'accertamento richiesto da Roma Metropolitane ai sensi dell'art. 200, comma 2, del D.P.R. 554/1999 per l'avvio dell'esercizio passeggeri.

Contenzioso

Arbitrato

La prima richiesta di arbitrato è stata formulata da Metro C S.c.p.a. con atto notificato a Roma Metropolitane in data 4.10.2007 con riferimento alle riserve iscritte in contabilità fino a tale data, richiedendo il riconoscimento di:

- a. € 64.494.193,79 per i maggiori e diversi lavori da eseguire a seguito della perizia di variante n. 5, il cui importo sarebbe stato erroneamente determinato da Roma Metropolitane (in diminuzione), di cui € 10.357.377,33 per il maggior tempo di esecuzione dei lavori¹³;
- b. sette mesi di maggior tempo per l'esecuzione dei lavori della suddetta perizia n. 5;
- c. € 35.012.670,62 per l'esecuzione della perizia di variante n. 4, sempre per errori nella determinazione dell'importo della stessa operata dalla Stazione appaltante (in diminuzione)¹⁴;
- d. maggiori oneri diretti e indiretti e utili inerenti la funzione propria di C.G. nella misura dell'8%;
- e. maggiori oneri per le specifiche attività di ingegneria, aggiuntive rispetto alle ordinarie dovute dal C.G., e maggiori oneri per l'adozione delle ulteriori misure antimafia richieste al C.G. nella misura del 5%;
- f. applicazione dei nuovi prezzi previsti dal C.G. medesimo nelle perizie di variante n. 4 e n. 5;
- g. riconoscimento maggiori oneri oggetto delle riserve n. 1 (allungamento tempi realizzazione opere compensative di Teano), n. 2 (nuovi prezzi) e n. 3 (scavi archeologici: maggiori oneri per rallentamenti produttivi e maggiori costi esecutivi), come quantificate nel SAL n. 3 e da aggiornare in corso di giudizio;
- h. spese giudizio arbitrale.

Il Collegio arbitrale si è costituito in data 20.6.2008.

Nel contempo, in data 12.6.2008, S.A. e C.G. hanno sottoscritto un Verbale di accordo concernente una rimodulazione dei tempi di realizzazione dell'opera e l'introduzione di alcune varianti. Con tale accordo, la società Metro C ha rinunciato a tutte le riserve iscritte nei documenti contabili, nonché ad ogni pretesa connessa a fatti o atti verificatisi prima della data dell'accordo, con la sola eccezione delle seguenti tre domande:

¹³ In virtù degli artt. 1.5.2. (Varianti necessarie non imputabili al contraente generale) e 1.5.3. (Varianti richieste dal committente) del C.S.A.

¹⁴ Cfr. nota 15.

- riconoscimento oneri propri del C.G. di cui all'art. 16 dell'Allegato tecnico richiamato dall'art. 2bis del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190 (Attuazione della legge 21 dicembre 2001, n. 443, per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale), così come introdotto dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189 (Modifiche ed integrazioni al decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, in materia di redazione ed approvazione dei progetti e delle varianti, nonché di risoluzione delle interferenze per le opere strategiche e di preminente interesse nazionale), nonché oneri per le particolari aggiuntive incombenze antimafia e di progettazione (parte della riserva n. 4);
- riconoscimento oneri per il prolungamento dei tempi contrattuali così come modificati dall'accordo medesimo (parte della riserva n. 5);
- contestazioni delle sanzioni amministrative applicate da Roma Metropolitane con o.d.s. n. 8 del 15.2.2008 e n. 10 del 5.3.2008.

In attuazione di quanto sopra, alla sottoscrizione del SAL n. 11 per lavori a tutto il 30.4.2008, il C.G. ha rinunciato alle riserve precedentemente iscritte (totalmente alle n. 1, n. 2, n. 3 e parzialmente alle n. 4 e n. 5) per un importo complessivo di € 221.611.641,31.

Ha, altresì, formulato le nuove riserve relativamente alle pretese non rinunciate, così rappresentate:

- € 231.429.611,00 per la riserva n. 6 (Oneri propri del contraente generale ed oneri per le particolari aggiuntive incombenze antimafia e di progettazione);
- € 253.765.811,82 per la riserva n. 7 (Maggiori oneri per il prolungamento dei tempi contrattuali);
- richiesta di disapplicazione delle sanzioni comminate dal committente con gli ordini di servizio n. 8 e n. 10, per un importo di € 50.000,00 (riserva n. 8).

Preso atto dell'accordo, i quesiti arbitrari sono stati rideterminati nella memoria presentata da Metro C al collegio arbitrale in data 6.10.2008.

I medesimi quesiti arbitrari sono stati, poi, aggiornati con Atto di integrazione, notificato da parte di Metro C a Roma Metropolitane il 25.2.2011, al fine di ricomprendere nel giudizio arbitrale anche le ulteriori riserve iscritte negli atti contabili (dalla n. 9 alla n. 24).

La richiesta di integrazione è conseguente a un tentativo di accordo bonario avviato dal C.G. con nota del 9.8.2010, che ha evidenziato alla S.A. il superamento del limite oltre il quale la stessa è tenuta a dare applicazione all'art. 31 bis della legge 11 febbraio 1994, n. 109 (Legge quadro in materia di lavori pubblici); il C.G. riteneva, tuttavia, opportuno rinviare l'espletamento della procedura di accordo bonario al momento in cui fossero stati definitivamente superati gli eventi ostativi, da cui scaturivano le riserve, rendendo così possibile la quantificazione definitiva delle stesse.

Roma Metropolitane ha, invece, proceduto alla valutazione delle riserve ai fini della fondatezza delle stesse e del superamento del limite per l'attivazione della procedura di accordo bonario e, valutandole infondate e inammissibili, ha ritenuto non sussistenti le condizioni per l'attivazione della procedura di accordo bonario in relazione alle nuove riserve iscritte sino al SAL n. 24.

Il lodo arbitrale relativamente alla sola riserva n. 6 (Oneri propri del contraente generale ed oneri per le particolari aggiuntive incombenze antimafia e di progettazione) secondo quanto convenuto tra le parti, è stato emesso in data 6.9.2012 a maggioranza con il dissenso dell'arbitro nominato da Roma Metropolitane e ha parzialmente accolto le richieste di Metro C riconoscendo € 13.144.467,49 a titolo di maggiori oneri sopportati, alla data del 31.12.2008, dalla società quale Contraente generale e non altrimenti remunerati, e € 2.317.615,00 a titolo di ulteriore attività di progettazione resasi necessaria

in attuazione dell'allegato tecnico di cui al d.lgs. 189/2005, oltre alla rivalutazione monetaria a far data dal 1.01.2009 e agli interessi legali sulle somme rivalutate anno per anno.

Metro C aveva formulato la richiesta con riferimento a n. 16 attività riconducibili alla funzione di contraente generale, per un importo, in ultima istanza, di € 27.670.265,23; a fronte di tali richieste, il Collegio arbitrale, con il lodo in questione, ha riconosciuto, tenendo anche conto dei giustificativi forniti da Metro C in relazione agli oneri sostenuti, le voci di costo riportate nella tabella che segue per un totale di € 12.676.467,49, cui sono stati sommati € 468.000,00, scaturenti da una diversa ripartizione tra oneri del Contraente generale e spese generali adottata dal Collegio medesimo.

Tabella 7

	Attività	Previsione negli atti di gara o contrattuali ¹⁵	Importo riconosciuto
1	Acquisizione aree di sedime	Artt. 6, 5.1.9. e 5.10 CSA	€ 969.410,36
2	Esecuzione delle opere con qualsiasi mezzo	Art. 9 d.lgs. 190/2002 e art. 2.3.2 CSA	€ 2.166.899,69
3	Acquisizione risorse finanziarie per il prefinanziamento dell'opera	Art. 1.3.1 CSA	€ 0,00
4	Negoziante e sottoscrizione di un sistema assicurativo di particolare rilevanza e onerosità	Art. 5.2. CSA e allegato B3 al CSA	€ 0,00
5	Predisposizione e attuazione apposito piano di comunicazione	Artt. 5.1.41 e 5.1.42 CSA	€ 299.327,15
6	Coordinamento comitato tecnico scientifico	Art. 8.12 CSA	€ 7.918.721,38
7	Complessa gestione delle attività di carattere archeologico	Artt. 9.4.9.1, 9.4.9.2, 9.4.9.4 e 9.4.9.5 CSA	
8	Gestione complessa delle molteplici pratiche amministrative relative a permessi e autorizzazioni, alla gestione complessiva dei sotto servizi, alle interferenze di attività di terzi, alla deviazione di linee di trasporto, all'individuazione di soluzioni per la viabilità e la circolazione stradale	Artt. 5.1.22 – 5.1.25 e 9.4.7 CSA	
9	Predisposizione di una struttura dedicata alla reportistica analitica dell'avanzamento delle attività	Artt. 5.1.2, 5.1.3 e 8.3.2.CSA	
10	Tutela legale per azioni risarcitorie	Art. 8.12 CSA ¹⁶	
11	Necessità di dotare l'Alta Sorveglianza dei mezzi necessari all'esercizio delle sue funzioni	Artt. 5.1.12, 5.1.13 e 5.1.14 CSA	
13	Particolari soggezioni legate all'esercizio delle Linee A e B della Metropolitana e della Linea Roma-Pantano	Art. 5.1.26 CSA	
12	Oneri particolari per il monitoraggio ambientale	Art. 9.4.18 CSA	€ 314.509,09
14	Espletamento attività di responsabile dei lavori	Art. 2 del Contratto	€ 449.253,58
15	Predisposizione e gestione della piattaforma di controllo e monitoraggio	Art. 8.4 CSA e allegato B2 al CSA	€ 558.346,24

¹⁵ Cfr. Prima memoria nell'interesse di Metro C del 6.10.2008.

¹⁶ Il riferimento all'articolo 8.12 del C.S.A. indicato nella memoria di Metro C del 6.10.2008 non sembra coerente con la corrispondente attività; sembrerebbe più appropriato il riferimento all'art. 10.2.2 del medesimo CSA.

16	Particolari attività di ingegneria di sistema richiesta dalla realizzazione dell'opera e dalla fornitura di materiale rotabile, oneri particolari pre-esercizio e collaudo, attività di supporto alla Commissione di sicurezza, unitamente alle incombenze manutentive di tutte le opere ed alla garanzia di 24 mesi sull'intero sistema	Artt. 5.1.37 o 11 CSA	€ 0,00
Totale			€12.676.467,49

Roma Metropolitane in data 17.12.2012 ha proposto l'impugnazione per nullità ex art. 828 c.p.c. avverso il suddetto lodo (dopo la prima udienza del 2.4.2013, la causa è stata rinviata per la precisazione delle conclusioni alla data del 10.10.2017), evidenziando tra l'altro ancora una volta, come già fatto nelle memorie arbitrali, che le attività indicate da Metro C erano già previste nel CSA e remunerate dai prezzi contrattuali.

In relazione alle ulteriori questioni oggetto di arbitrato, si rileva che con atto congiunto del 14.6.2013, Metro C e Roma Metropolitane hanno concesso una proroga del termine per il deposito del lodo arbitrale al 31.12.2013, anche per tener conto degli esiti dell'accordo transattivo di cui al paragrafo successivo. Il procedimento arbitrale è da ritenersi superato per le questioni diverse da quelle oggetto del lodo parziale, definite con l'accordo transattivo.

Nel contempo, in data 27.11.2012, il C.G. ha promosso un nuovo arbitrato affinché gli fossero riconosciuti, ai sensi del lodo parziale del 6.9.2012, gli oneri diretti e indiretti e gli utili della funzione propria del contraente generale per tutti i lavori eseguiti successivamente al 31.12.2008, per quelli ancora da eseguire e quelli finanziati ai sensi del contratto d'appalto, in una percentuale variabile tra il 6 e l'8% degli importi indicati nel quadro economico dell'opera, con particolare riferimento alla tratta T3.

Il Consiglio di Amministrazione di Roma Metropolitane nella seduta del 17.12.2012, atteso che una parte delle domande formulate erano ascrivibili al lodo già emesso e che le nuove domande erano da ritenersi improcedibili e non urgenti, ha deliberato di non autorizzare il ricorso al nuovo arbitrato (cfr. art. 241, co. 1, del decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163). Tale decisione è stata comunicata al C.G. in data 19.12.2012.

Accordo transattivo

Nel contempo, alla luce delle riserve iscritte negli atti contabili (dalla n. 7 alla n. 24) e ammontanti a € 1.394.704.602,00 (con riferimento al SAL n. 28 a tutto il 28.2.2011), il RUP ha rappresentato al Consiglio di amministrazione (CdA) di Roma Metropolitane (nella seduta del 28.2.2011) l'opportunità di un accordo transattivo per la risoluzione delle controversie, proponendo una bozza di accordo medesimo.

Accogliendo la proposta, il CdA ha deliberato la costituzione di un Comitato tecnico per l'individuazione di un'ipotesi transattiva.

Il Comitato ha formulato la seguente ipotesi di accordo:

- definizione transattiva delle riserve dalla n.7 alla n. 24 (*“aggiornate nell'importo di € 1.394.704.602,00 alla data del n. 28 a tutto il febbraio 2011 e successivi aggiornamenti?”*) mediante il pagamento di una somma pari a € 230.000.000,00, oltre IVA, di cui € 115.000.000,00 per la riserva n. 7 e € 115.000.000,00 per le riserve dalla n. 8 alla n. 24, con rinuncia da parte di Metro C a tutte le pretese riconducibili alle questioni oggetto delle riserve medesime;
- liquidazione delle suddette somme a titolo di riconoscimento dei maggiori costi di esecuzione sostenuti dal Contraente generale e oggetto delle riserve n. 7, n. 12, n. 13 e n. 17;

- rinuncia da parte di Roma Metropolitane alle contestazioni mosse al C.G. per inadempimenti ad esso imputabili correlati alle riserve oggetto di definizione;
- rimodulazione del programma lavori relativo alla prima fase strategica, con individuazione dei seguenti nuovi termini:
 - a. apertura all'esercizio della Fase funzionale Monte Compatri/Pantano – Parco di Centocelle al 31.12.2012;
 - b. apertura all'esercizio della Fase funzionale Monte Compatri/Pantano – Lodi al 31.12.2013;
 - c. fine costruzione della Fase funzionale Monte Compatri/Pantano – S. Giovanni al 31.12.2014;
- sottoscrizione dell'atto aggiuntivo relativo alla tratta T3, così come approvata con la delibera CIPE n. 60/2010, subordinatamente alla rinuncia da parte del C.G. alla riserva n. 16, dopo la presa d'atto del CIPE del superamento delle problematiche di cofinanziamento Comune di Roma – Regione Lazio della tratta stessa.

Nell'ipotesi di accordo era chiaramente evidenziato che non costituivano oggetto di transazione le *“pretese dedotte dal Contraente generale con la riserva n. 6, la cui risoluzione resta demandata al giudizio arbitrale pendente”*, ossia quelle relative agli *“Oneri propri del C.G. e oneri per le particolari aggiuntive incombenze antimafia e di progettazione”*.

L'efficacia delle previsioni dell'ipotesi di accordo connesse al riconoscimento della somma di € 230.000.000,00 e al programma lavori è stata subordinata all'assegnazione a Roma Metropolitane da parte degli enti finanziatori (MIT, Regione Lazio e Roma Capitale) delle risorse occorrenti al pagamento dei corrispettivi previsti nell'accordo medesimo, entro il termine del 31.3.2012.

Roma Metropolitane ha trasmesso in data 19.9.2011 lo schema di accordo transattivo agli enti finanziatori al fine di ricevere le loro determinazioni in materia, specificando che la sottoscrizione dello stesso sarebbe intervenuta solo a seguito del loro assenso al riguardo.

Il parere del MIT è stato inoltrato a Roma Metropolitane il 17.7.2012 e il CIPE, preso atto della rinuncia da parte di Metro C alle riserve iscritte nel registro di contabilità, incluse quelle ancora oggetto di arbitrato, ad eccezione della n. 6, ha adottato la delibera n. 127 dell'11.12.2012 per l'assegnazione delle risorse di competenza dello Stato necessarie per la definizione della transazione (€ 81.154.982,35). La delibera CIPE è stata registrata dalla Corte dei Conti (3.6.2013) e pubblicata nella G.U.R.I. (22.6.2013).

Il resto dell'importo riconosciuto con l'atto transattivo è a carico del Comune per € 157.932.734,96 e della Regione Lazio per € 13.912.282,69.

L'accordo transattivo è stato sottoscritto in data 9.09.2013 come *“Atto attuativo della Delibera CIPE n. 127 dell'11.12.2012 e conseguente adeguamento del contratto del 12 ottobre 2006 per l'affidamento a Contraente Generale della progettazione definitiva ed esecutiva, della realizzazione e direzione lavori e forniture per la realizzazione della Linea C della metropolitana di Roma”*.

Con l'accordo le parti hanno convenuto il riconoscimento al Contraente generale di un importo di € 230.000.000,00 oltre IVA così ripartito:

- € 90.000.000,00 per la fase funzionale Monte Compatri / Pantano – Parco di Centocelle;
- € 120.000.000,00 per la funzionale Monte Compatri / Pantano – Lodi;
- € 20.000.000,00 funzionale Monte Compatri / Pantano – S. Giovanni.

Il suddetto importo è stato determinato tenendo conto del mancato inserimento, tra i corrispettivi riconosciuti con gli atti di approvazione delle varianti intervenute in corso d'opera, dei maggiori costi *“che sarebbero derivati al Contraente generale per la maggiore durata di esecuzione dell'Opera”*, dovuta alle medesime perizie di variante, creando in tal modo *“un notevole pregiudizio economico per Metro C,*

esplicitato anche con le riserve iscritte a vario titolo nel registro di contabilità”, e dell’equo compenso di cui all’art. 1.5.7¹⁷ del C.S.A.

Tra i maggiori costi sono state considerati quelli inerenti a: spese generali, manodopera, attrezzature e mezzi d’opera, sicurezza, progettazione, assicurazioni, fidejussioni, ritardata percezione dell’utile e adeguamento Istat.

Con le medesime modalità saranno, altresì, determinati gli oneri da riconoscere al Contraente generale nel caso di ulteriori differimenti dei termini di ultimazione, anche di una sola delle tre Fasi funzionali, dovuti a:

- nuove varianti;
- prescrizioni riguardanti l’esecuzione dei lavori impartite in corso d’opera da Enti competenti, compresi gli uffici del Ministero per i beni e le attività culturali;
- modifiche normative e/o procedurali e/o di metodologia costruttiva riguardanti l’esecuzione dei lavori;
- allungamenti dei tempi determinati dagli Enti certificatori e dagli Uffici preposti al rilascio delle prescritte autorizzazioni.

Risulterebbero pertanto impegni già assunti per il futuro da parte di Roma Metropolitane al verificarsi dei suddetti eventi.

Con il suddetto “Atto attuativo”, Metro C ha rinunciato a tutte le riserve iscritte sino alla data del 9.9.2013, ivi comprese quelle dedotte nell’Arbitrato ancora pendente (per l’importo di € 1.857.121.167,00) nonché quelle dedotte nella domanda di arbitrato notificata in data 27.11.2012 (per l’importo di € 152.965.000,00) e le ulteriori riserve (n. 16bis, 25 e 27 per l’importo di € 252.741.693,00).

Dal canto suo, Roma Metropolitane ha rinunciato all’impugnazione del Lodo parziale e ad ogni altra contestazione mossa nei confronti di Metro C sino alla data dell’accordo.

Alla luce delle rinunce delle parti, il Collegio arbitrale con lodo definitivo del 16.12.2013 ha dichiarato cessata la materia del contendere.

L’accordo, anche in esecuzione del Lodo parziale, ha stabilito nel 3,75% la misura degli oneri diretti e indiretti inerenti la funzione di contraente generale dovuti a Metro C per tutti i lavori eseguiti successivamente al 31.12.2008.

Sono stati, pertanto, riconosciuti al Contraente generale i seguenti importi:

- € 18.873.112,82 oltre IVA, in attuazione del lodo parziale, con aggiornamento monetario alla data dell’Atto attuativo (rivalutazione e interessi);
- € 46.497.382,41 oltre IVA, quali oneri inerenti la funzione di C.G. calcolati sulla base della percentuale del 3,75% sui lavori già eseguiti a partire dal 31.12.2008, per le tre fasi funzionali.

Le parti hanno, altresì, convenuto il riconoscimento del diritto, per ciascuna di esse, a esercitare il recesso dal contratto per la parte di opera non finanziata in caso di mancato finanziamento anche di parte della residua Tratta T2 da Venezia (stazione esclusa presumibilmente in quanto ritenuta già oggetto di finanziamento ad opera del d.l. 69/2013 convertito con l. 98/2013) a Clodio/Mazzini entro il 31.12.2016.

L’Atto attuativo, così sottoscritto, è stato contestato dalla Struttura tecnica di missione del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti che ha espresso perplessità sulla rimodulazione delle

¹⁷ «Ferma restando l’impossibilità di introdurre modifiche essenziali alla natura dei lavori oggetto dell’affidamento, qualora le variazioni del progetto di cui ai precedenti punti 1.5.2 e 1.5.3. comportino, nelle quantità dei vari gruppi di lavorazioni, ritenute omogenee secondo il progetto definitivo approvato, modifiche tali da produrre un notevole pregiudizio economico al Contraente generale verrà riconosciuto un equo compenso, comunque non superiore al quinto dell’importo dei lavori di ciascun lotto [...]».

somme a disposizione del soggetto aggiudicatore per dare attuazione all'Atto medesimo, in relazione agli ulteriori impegni assunti rispetto a quelli dello schema di accordo approvato dal CIPE con la delibera n. 127/2012. Trattasi degli oneri inerenti la funzione di Contraente generale riconosciuti e quantificati fino al 31.12.2008 con lodo parziale del 6.9.2012 e riconosciuti, con l' "Atto Attuativo", nella misura del 3,75% per i lavori realizzati successivamente al 31.12.2008.

Il Ministero ha ritenuto che la rimodulazione delle "somme a disposizione" del quadro economico dovesse essere approvata dal CIPE.

Anche il Dipartimento Mobilità e Trasporti del Comune di Roma non ha ritenuto di approvare l'Atto attuativo relativamente alle parti innovate rispetto alla Delibera CIPE n. 127/2012 e ha disposto di procedere alla liquidazione alla società Metro C delle sole somme in attuazione della delibera medesima.

Il CIPE nella seduta del 1.8.2014 ha autorizzato l'utilizzo degli importi relativi a "Imprevisti" e "Accantonamenti ex art. 31 bis" per il pagamento degli importi riconosciuti a Metro C e ha rimodulato il quadro economico senza la necessità di nuovi fondi.

Sulla base di quanto rilevabile dalla documentazione fornita, al fine di una migliore comprensione delle questioni oggetto del contenzioso definito con l'atto Attuativo, si riporta la tabella seguente, che riassume tutte le riserve iscritte negli atti contabili, con riferimento al SAL n. 40¹⁸.

Tabella 8

N.	Oggetto	Importo richiesto	Stato
1	Allungamento tempi di realizzazione delle opere compensative di Teano	€ 42.529.179,05	rinunciata ¹⁹
2	Nuovi prezzi	€ 285.436,25	rinunciata ¹⁹
3	Scavi archeologici: maggiori oneri per rallentamenti produttivi e maggiori costi esecutivi	€ 4.605.214,53	rinunciata ¹⁹
4	Indebite detrazioni economiche e temporali operate dal committente in sede di approvazione delle perizie di variante n. 4 e n. 5 e mancato adeguamento del quadro economico con gli oneri del C.G.	€ 103.506.864,41	rinunciata ²⁰
5	Segnalazione eventi impeditivi con possibili riflessi sull'andamento dei lavori successivi al SAL n. 7	€ 70.684.947,07	rinunciata ²¹
6	Oneri propri del C.G. e oneri per le particolari aggiuntive incombenze antimafia e di progettazione	oneri propri: 8% incombenze: 5%	accolta ²²
7	Maggiori oneri per il prolungamento dei tempi contrattuali	€ 268.432.570,08	arbitrato/ transazione
8	Richiesta disapplicazione sanzioni comminate dal committente con ordini di servizio n. 8 e n. 10 e confermate con verbale di accordo del 12.06.2008	€ 50.000,00	arbitrato/ transazione
9	Aumento eccezionale costi di costruzione	€ 213.963.668,84 ²³	arbitrato/ transazione
10	Adeguamento corrispettivo oneri della sicurezza	€ 45.086.340,45	arbitrato/ transazione
11	Maggiori oneri per traslazione dei tempi di progettazione e di esecuzione della tratta T2	€ 195.470.782,78	arbitrato/ transazione

¹⁸ Per alcune riserve quantificate in termini di importi giornalieri, l'importo finale rinunciato è stato poi ri-determinato sulla base dei giorni di ritardo alla data dell'Atto Attuativo.

¹⁹ In applicazione dell'accordo del 12.6.2008.

²⁰ In applicazione dell'accordo del 12.6.2008, ad eccezione della parte riferita agli oneri del C.G. e alle particolari aggiuntive incombenze antimafia e di progettazione, riproposta nella riserva n. 6.

²¹ In applicazione dell'accordo del 12.6.2008, ad eccezione della parte riferita agli oneri per il prolungamento dei tempi contrattuali, convenuti nell'accordo medesimo, riproposta nella riserva n. 7.

²² Con lodo parziale del 6.9.2012, che ha riconosciuto € 13.144.467,49 a titolo di maggiori oneri propri del C.G., alla data del 31.12.2008, e € 2.317.615,00 a titolo di ulteriore attività di progettazione, oltre alla rivalutazione monetaria a far data dal 1.1.2009 e agli interessi legali sulle somme rivalutate anno per anno.

²³ Da tale importo è stato detratto quello di € 19.961.209,60 riconosciuto da Roma metropolitana a saldo delle istanze di compensazione per l'aumento eccezionale del prezzo dei materiali di cui ai decreti ministeriali emessi dall'anno 2008 all'anno 2011, ai sensi dell'art. 133 comma 5 del D.lgs. 163/2006.

12	Maggiori onerosità per gli slittamenti temporali relativi alla prima fase funzionale Monte Compatri/Pantano – Parco di Centocelle	€ 142.785.589,32	arbitrato/ transazione
13	Maggiori onerosità per gli slittamenti temporali relativi alla prima fase funzionale Monte Compatri/Pantano – Lodi	€ 90.824.584,50 ²⁴	arbitrato/ transazione
14	Maggiori onerosità conseguenti agli impedimenti esecutivi riguardanti la tratta T6A e il deposito Graniti	Assorbita nella n. 12	-
15	Smaltimento terre e rocce da scavo: maggiori onerosità e tempi	Non quantificata	arbitrato/ transazione
16	Maggiori oneri per la traslazione dei tempi di progettazione e di esecuzione della tratta T3	€ 173.097.196,65	arbitrato/ transazione
16bis	Maggiori oneri successivi all'accordo transattivo del 6.09.2011, dovuti all'ulteriore traslazione dei tempi di avvio delle attività della tratta T3	€ 63.083.665,04	arbitrato/ transazione
17	Maggiori onerosità per gli slittamenti temporali relativi alla terza fase funzionale Monte Compatri/Pantano – S. Giovanni	€ 12.566.585,00 ²⁵	arbitrato/ transazione
18	Richiesta disapplicazione sanzioni comminate dal committente con ordini di servizio n. 11 e n. 13 e applicate con il SAL n. 17 per lavori a tutto il 30.04.2009	€ 30.000,00	arbitrato/ transazione
19	Indebite detrazioni economiche operate dal committente con l'atto di approvazione n. 12 del 24 luglio 2009 relativo alla variante di S. Giovanni ed opere connesse	€ 3.707.501,91	arbitrato/ transazione
20	Richiesta disapplicazione sanzione comminata dal committente con ordini di servizio n. 14 e applicata con il SAL n. 19 per lavori a tutto il 30.08.2009	€ 10.000,00	arbitrato/ transazione
21	Maggiori onerosità per il totale sfasamento temporale relativo all'intera prima parte dell'intervento	€ 334.950.000,00	arbitrato/ transazione
22	Richiesta disapplicazione sanzione comminata dal committente con ordini di servizio n. 17 e applicata con il SAL n. 24 per lavori a tutto il 30.06.2010	€ 25.000,00	arbitrato/ transazione
23	Richiesta disapplicazione sanzione comminata dal committente con ordini di servizio n. 18	€ 80.000,00	arbitrato/ transazione
24	Rigetto delle risultanze scaturenti dalla relazione istruttoria del Rup sul PLE aggiornato, comunicata in data 27.01.2011	n.q.	arbitrato/ transazione
25	Richiesta disapplicazione sanzione applicata con il SAL n. 29 per lavori a tutto il 30.04.2011 a seguito dell'ordine di servizio n. 21 del 9.05.2011	€ 10.000,00	
26	Riflessi temporali derivanti da circostanze sopravvenute nel corso dell'anno 2012 – necessità di rielaborazione di un nuovo programma lavori – controdeduzioni di Metro C sui tagli temporali adottati da Roma Metropolitane nell'ambito della perizia di variante antincendio approvata in data 10.06.2013	n.q.	
27	Segnalazione eventi impeditivi con possibili riflessi sull'andamento dei lavori della tratta T3 a seguito del relativo ordine di inizio delle attività	n.q.	

Si riporta una sintesi delle motivazioni addotte dal C.G. per l'iscrizione delle riserve di maggiore rilevanza economica. Come può riscontrarsi le riserve sono tutte sostanzialmente riconducibili al prolungamento dei tempi contrattuali e all'impossibilità di esplicitare una piena produttività per la necessità di ulteriori indagini, varianti e ottenimento conseguenti approvazioni.

Riserva n. 7 – Maggiori oneri per il prolungamento dei tempi contrattuali (€ 268.432.570,08).

Il C.G. ha chiesto il riconoscimento dei maggiori oneri per il prolungamento dei tempi contrattuali definiti nel Verbale di accordo del 12.06.2008, distinti per ciascuna delle fasi funzionali parziali definite nel Verbale medesimo (Monte Compatri/Pantano – Parco di Centocelle, Monte Compatri/Pantano – Lodi, Monte Compatri/Pantano – S. Giovanni).

Come rilevabile dal Verbale di accordo, le cause di ritardo sono essenzialmente ricondotte a:

1. ritardi nella pubblicazione dei provvedimenti di approvazione dei progetti da parte del CIPE²⁶;

²⁴ Il C.G., in virtù dell'iper-acceleramento impresso alle attività produttive che ha consentito il recupero di 306 giorni rispetto alle tempistiche effettive dell'intervento, ha anche richiesto un equo compenso commisurato quantomeno all'entità delle penali giornaliere previste nel verbale di accordo del 12.6.2008, pari a € 172.374,75/giorno.

²⁵ Il C.G., in virtù dell'iper-acceleramento impresso alle attività produttive che ha consentito il recupero di 354 giorni rispetto alle tempistiche effettive dell'intervento, ha anche richiesto un equo compenso commisurato quantomeno all'entità delle penali giornaliere previste nel verbale di accordo del 12.6.2008, pari a € 25.983,95/giorno.

²⁶ L'intervenuta approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE è stata assunta come parametro di riferimento per la definizione dei tempi contrattuali di alcune tratte (ad es. T6A, T7 e Deposito graniti).

2. prescrizioni della delibera CIPE del 28.6.2007, relative all'interruzione dell'esercizio della Ferrovia Roma – Pantano posticipato al 30.6.2008;
3. rilevanti problematiche archeologiche emerse lungo via La Spezia e via Sannio, con rigorose prescrizioni della Soprintendenza Archeologica di Roma (SAR) che hanno determinato la necessità del passaggio della Linea C sotto l'attuale Linea A.

Riserva n. 11 – Maggiori oneri per traslazione dei tempi di progettazione e di esecuzione della tratta T2 (€ 195.470.782,78).

Il C.G., a fronte dello slittamento temporale della progettazione definitiva della tratta T2, ha richiesto maggiori oneri e danni oltre alla ridefinizione dei termini di consegna della progettazione medesima.

Il ritardo, secondo il C.G., è dovuto essenzialmente alla mancanza di disposizioni da parte della SAR successivamente alla ultimazione delle attività di indagine archeologica di prima fase in vari siti della tratta.

Tale mancanza di disposizioni ha, in particolare, rallentato le indagini del sito di piazza Madonna di Loreto. Alla luce, poi, degli importanti rinvenimenti nel sito in esame, la Soprintendenza ha formulato ulteriori richieste inerenti le attività di restauro, conservazione e consolidamento, rallentando ulteriormente il completamento delle indagini archeologiche e delle attività necessarie per l'avvio della progettazione definitiva della tratta T2.

Riserva n. 12 – Maggiori onerosità per gli slittamenti temporali relativi alla prima fase funzionale Monte Compatri/Pantano – Parco di Centocelle (€ 142.785.589,32).

Il C.G. ha evidenziato impedimenti che hanno inciso sulle tempistiche di realizzazione dell'opera, determinando uno slittamento temporale delle lavorazioni della tratta in questione di 396 giorni, quantificato sulla base del confronto tra il programma lavori contrattuale e il programma dei lavori di fine costruzione presentato dal C.G. il 9.8.2010.

Gli impedimenti di cui sopra sono ascrivibili in prevalenza a:

- sopravvenienze di natura archeologica, geologica e idrogeologica;
- sopravvenuta interpretazione del Genio Civile in ordine ad importanti profili applicativi delle nuove norme tecniche in materia di costruzioni;
- condizioni climatiche avverse nell'inverno 2008/2009 e nell'inverno 2009/2010;
- ostacoli di carattere burocratico e normativo per lo smaltimento delle terre e rocce di scavo;
- concessione di deroghe al rumore in misura largamente inferiore a quelle occorrenti per l'effettuazione di turni di lavoro continuativi all'aperto;
- consegna frazionata, parziale e ritardata delle aree, anche per la presenza di numerosi manufatti privati abusivi;
- ritardi nell'individuazione delle aree di stoccaggio e immagazzinamento degli allestimenti, degli impianti civili, dell'armamento e dell'impiantistica ferroviaria della esistente ferrovia Roma – Pantano.

Riserva n. 13 – Maggiori onerosità per gli slittamenti temporali relativi alla prima fase funzionale Monte Compatri/Pantano – Lodi (€ 90.824.584,50).

Anche per la riserva in esame, il C.G. ha evidenziato impedimenti che hanno prodotto uno slittamento di 426 giorni con oneri aggiuntivi quantificati in €/giorno 213.203,25.

Oltre alle motivazioni già indicate per la riserva n. 12, l'esecuzione dei lavori è stata rallentata a causa di ritardi nello spostamento di sottoservizi (Acea, Italgas, ecc.) e dell'esito negativo nella prova del sistema di aggettamento di progetto per la gestione delle acque di falda.

Riserva n. 16 – Maggiori oneri per traslazione dei tempi di progettazione e di esecuzione della tratta T3 (€ 173.097.196,65).

Il C.G. ha lamentato il ritardo nel regolare sviluppo della progettazione definitiva della tratta T3 (la cui consegna era prevista per l'11.01.2008), a causa del mancato pronunciamento degli enti coinvolti nell'attività di concertazione ovvero ai successivi mutamenti di indirizzo e alla sovrapposizione delle disposizioni della SAR in relazione all'area del Colosseo, di particolare interesse storico, architettonico e monumentale.

In particolare, l'elaborazione degli Studi aggiuntivi a seguito di prescrizioni è stata condizionata dalla condivisione tecnica da parte degli Enti competenti (interpellati a luglio 2008 in ordine alla soluzione individuata per la stazione Colosseo), comunicata al C.G. solo in data 20.10.2008.

Quanto sopra e gli ulteriori sfasamenti temporali verificatisi in sede di approvazione del progetto definitivo avrebbero determinato, secondo il C.G., un ritardo complessivo di 1.015 giorni.

Riserva n. 16bis – Maggiori oneri successivi all'accordo transattivo del 6 settembre 2011, dovuti all'ulteriore traslazione dei tempi di avvio delle attività della Tratta T3 (€ 63.083.665,04).

L'avvio dei lavori della Tratta T3 è stato posticipato per effetto del ritardo nell'approvazione del relativo progetto esecutivo, intervenuta solo il 5.02.2013, a causa della ritardata emissione della delibera CIPE approvativa del nuovo quadro economico e della necessità di attendere il completamento dell'istruttoria dei Vigili del fuoco sul progetto esecutivo.

Riserva n. 17 – Maggiori onerosità per gli slittamenti temporali relativi alla terza fase funzionale Monte Compatri/Pantano – S. Giovanni (€ 12.566.585,00).

Gli impedimenti, che avrebbero determinato un ritardo di 365 giorni, sono riconducibili a:

- necessità di definire apposita procedura per la gestione delle fasi realizzative interferenti con gli strati archeologici;
- necessità di far fronte alle criticità connesse alle condizioni statiche della scuola Carducci;
- inaspettate interferenze delle opere provvisoriale relative al collettore Appio/Tuscolano.

Riserva n. 21 – Maggiori onerosità per il totale sfasamento temporale relativo all'intera prima parte dell'intervento (€ 334.950.000,00).

Il C.G. ha lamentato come sopravvenuti eventi critici abbiano condizionato la regolare esecuzione dell'intero contratto, determinando il completo sordinamento delle tempistiche di esecuzione delle relative prestazioni con conseguenze negative per la struttura organizzativa del C.G. e per la consistenza dei relativi costi gestionali.

Nello specifico, il C.G. ha evidenziato come i notevoli ritardi nei tempi di progettazione e in quelli di approvazione della progettazione definitiva ed esecutiva della Tratta T3 abbiano determinato la totale traslazione dei termini contrattuali per la progettazione e la realizzazione della tratta in questione, con conseguente impossibilità di proseguire nell'avanzamento delle attività e dei lavori e di dare corso alla regolare esecuzione delle prestazioni incluse nella prima parte dell'intervento.

Tale impedimento ha avuto riflessi negativi sulla struttura tecnico-organizzativa di Metro C, ostacolando il razionale impiego delle risorse tecniche ed economiche dispiegate per la realizzazione

della prima parte dell'intervento, con particolare riferimento agli investimenti compiuti per l'acquisto delle attrezzature necessarie per gli scavi meccanizzati in galleria, ammortizzabili solo con la continuità operativa delle TBM secondo le previsioni contrattuali.

Archeologia

Come si evince dall'esame delle cause delle varianti e delle riserve avanzate dal Contraente generale, la questione archeologica ha assunto particolare rilevanza.

Con nota prot. 36990 del 18.12.2001, la Soprintendenza archeologica di Roma ha espresso il proprio parere nell'ambito della conferenza di servizi per l'approvazione del progetto definitivo delle tratte T4 e T5. La Soprintendenza ha ritenuto di poter rilasciare il nulla-osta, con prescrizioni, solo per le stazioni Pigneto, Malatesta, Teano e i pozzi di via Trinchieri, di via Portici e di Piazza dei Condottieri; relativamente all'ampliamento della stazione S. Giovanni e alle stazioni Lodi, Piazza delle Gardenie, Piazza dei Mirti, Centocelle e Alessandrino, il parere è stato sospeso in quanto sarebbe stato *“espresso solo dopo aver effettuato lo scavo completo delle aree e aver accertato l'eventuale esistenza e lo stato di conservazione delle strutture antiche”*, con oneri a carico di Roma Metropolitane.

La Soprintendenza ha, altresì, evidenziato la necessità, al fine di una corretta programmazione dei lavori e della relativa valutazione dei costi da inserire nel capitolato, di tener conto che *“gli scavi a cielo aperto previsti dal progetto inevitabilmente produrranno cantieri archeologici molto estesi, con campagne di scavo dagli esiti incerti, con possibili rallentamenti dei lavori che non escludono necessità di variazioni in corso d'opera, o rigetto di alcune scelte progettuali?”*.

Sempre con riferimento alle tratte T4 e T5, la Soprintendenza ha nuovamente precisato (nota prot. 12748/2002) che il nulla osta definitivo sui progetti poteva essere rilasciato solo a valle di uno scavo archeologico integrale di tutte le stazioni e i pozzi previsti dal progetto.

Relativamente al progetto preliminare delle tratte T1, T2, T3, T6 e C1, la Soprintendenza per i beni archeologici di Roma (S.B.A.R.), con nota prot. 32084 del 18.10.2002, ha espresso il proprio parere contrario *“in quanto non è stata messa in condizione di poter valutare la situazione archeologica del sottosuolo che sarà interessato dalla Metropolitana”*, non esistendo *“nessuna verifica di fattibilità archeologica del tracciato”*. Ha, infatti, evidenziato come per le tratte in questione fossero state effettuate solo ricerche di archivio e alcuni carotaggi geognostici, che per loro natura davano evidenza solo dello spessore degli strati di riporto senza fornire elementi significativi dal punto di vista delle presenze archeologiche (saggi di scavo erano stati realizzati solo per la tratta T3 in corrispondenza delle stazioni Amba Aradam e Colosseo).

La Soprintendenza ha, altresì, ritenuto che il parere contrario potesse essere modificato in base ai risultati delle verifiche archeologiche, da effettuarsi preliminarmente all'elaborazione del progetto definitivo sulla base delle seguenti prescrizioni dalla stessa indicate:

- scavo integrale di tutte le aree di interferenza con le stratigrafie archeologiche;
- progettazione degli scavi da parte della Soprintendenza;
- direzione operativa dei cantieri di scavo affidata ai funzionari della Soprintendenza che dovranno entrare a far parte anche dei gruppi di progettazione di tutte le operazioni di valorizzazione delle strutture antiche rimesse in luce, avviando un accordo tra il Comune di Roma (Dipartimento VII) e il Ministero per i beni e le attività culturali;
- elaborazione di un approfondimento progettuale dell'impatto ambientale (VIA) in ordine alla tutela della visibilità e godibilità dei monumenti archeologici.

A seguito della trasmissione del progetto preliminare dell'intera Linea C ai sensi dell'art. 3 dell'intervenuto d.lgs. 190/2002, la Soprintendenza, richiamando i precedenti pareri di cui sopra, ha

ritenuto opportuno esprimere «nuovamente tutte le osservazioni e le prescrizioni – sia di ordine generale, che di carattere puntuale – sulle singole tratte del percorso», aggiornate al momento.

Pertanto, con la nota prot. 15400 del 21.05.2003, richiamando espressamente l'obbligo di scavare integralmente tutte le aree di interferenza con le stratigrafie archeologiche (vani tecnici delle stazioni, uscite, pozzi di areazione, pozzi di lavorazione, ecc.) secondo le modalità tecniche concordate di volta in volta con la Soprintendenza medesima, ha dichiarato che «la metro C come prevista negli elaborati progettuali possa essere eseguita, alla condizione che vengano poste in atto le prescrizioni date, nessuna esclusa».

Le prescrizioni erano le seguenti:

- sollecito riscontro alla richiesta più volte avanzata delle certificazioni sulle possibili conseguenze causate su tutti i monumenti archeologici in elevato dallo scavo delle gallerie e dal successivo transito dei treni;
- partecipazione dei funzionari della Soprintendenza alla progettazione esecutiva degli scavi archeologici, ai gruppi di progettazione di tutte le operazioni di valorizzazione delle strutture antiche rimesse in luce e alla direzione operativa dei cantieri di scavo;
- esecuzione delle indagini relativamente alle aree da scavare interferenti con gli strati archeologici prima dell'elaborazione del progetto esecutivo; ove non sia possibile, si dovranno attuare adeguate modifiche progettuali, anche in corso d'opera, in caso di ritrovamenti importanti;
- preventivo concordamento e autorizzazione della Soprintendenza Archeologica all'effettuazione dei carotaggi e dei consolidamenti in fondazione su palazzi e monumenti interessati dalla Linea C richiesti dalla Soprintendenza per i beni architettonici;
- metodologie di contenimento dei terreni, per tutte le fasi di scavo archeologico, tali da non compromettere la conservazione e la fruibilità delle strutture antiche rinvenute;
- previsione di tutti gli accorgimenti necessari per un corretto scavo archeologico anche in presenza di acqua di falda, con le tecniche più adeguate;
- esecuzione degli scavi con ogni cautela, utilizzando piccoli mezzi meccanici, sotto costante controllo di archeologi messi a disposizione dal soggetto che esegue i lavori;
- verifica in sede di progetto esecutivo dell'inserimento ambientale in ordine alla tutela della visibilità e della godibilità dei monumenti archeologici.

Per ciascuna tratta della Linea C, il parere ha anche richiamato il programma degli scavi di I e II fase definito nel “*Programma delle attività riguardanti il Patrimonio Archeologico e Monumentale interessato dalla Linea*”. Con riferimento alle tratte T4-T5, per le quali era già stato elaborato il progetto definitivo, richiamando quanto già affermato nella nota prot. 12748/2002 circa la rischiosità dal punto di vista archeologico delle metodologie di scavo scelte (paratie di cemento armato e solettoni di collegamento previa esecuzione di *jet-grouting* per la realizzazione del tampone di fondo) per la loro possibile interferenza con le strutture antiche non ancora rilevate, ha richiesto, per le aree più a rischio di ritrovamenti archeologici, l'esecuzione di carotaggi ravvicinati, da effettuarsi preliminarmente alla messa in opera delle paratie.

La Soprintendenza ha, anche, precisato che in caso di rinvenimenti consistenti, la tecnica del *jet-grouting* avrebbe dovuto essere abbandonata e sostituita con un sistema di contenimento delle aree da scavare diverso e non distruttivo delle strutture antiche evidenziate.

Ciò è effettivamente accaduto per la stazione S. Giovanni (tratta T4); infatti, con nota prot. 36633 del 3.12.2007, la Soprintendenza archeologica, preso atto della complessità del tessuto insediativo antico, interessante l'intera area della stazione senza soluzione di continuità, ha richiesto una variante al

progetto che escludesse il ricorso alla tecnica del jet grouting, incompatibile con la normativa di tutela di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 (Codice dei beni culturali e del paesaggio, ai sensi dell'articolo 10 della legge 6 luglio 2002, n. 137).

Ha, altresì, evidenziato alcune perplessità circa la mancata predisposizione da parte del Contraente generale, anche in linee generali, di una perizia di variante che individuasse una soluzione alternativa al *jet grouting*, atteso che le indagini pregresse e lo spostamento del collettore, eseguito tra il 2005 e il 2006, avevano già rilevato quanto poi emerso dai carotaggi; il C.G. ha, invece, preferito attendere l'esito complessivo dei carotaggi medesimi.

Riguardo al progetto definitivo della tratta T3 (Colosseo – S. Giovanni), il Ministero per i beni e le attività culturali, nell'ambito della Conferenza di servizi (23.10.2009), con nota prot. 7362 del 22.10.2009, ha espresso parere favorevole alla realizzazione dell'intervento nel rispetto delle prescrizioni indicate dalla Soprintendenza per i beni architettonici e paesaggistici per il Comune di Roma (nota prot. 20308 del 16.10.2009) e dalla Soprintendenza Speciale per i beni archeologici per il Comune di Roma (nota prot. 28812 del 19.10.2009).

Quest'ultima, considerato che le modifiche apportate al Progetto preliminare determinavano, «rispetto alle soluzioni in precedenza prospettate, un generalizzato contenuto impatto sui sedimi di interesse archeologico, recependo il progetto Definitivo le prescrizioni dettate da questa Soprintendenza e dal superiore Ministero per i beni e le attività culturali, Comitato Tecnico-Scientifico per i beni archeologici» nella Determinazione del 21.2.2008, ha autorizzato «le attività di indagine e di scavo archeologico previste dal Progetto Definitivo», imponendo una serie di prescrizioni.

Per ciò che concerne le indagini effettuate, Roma Metropolitane, in sede di controdeduzioni alla Comunicazione di risultanze istruttorie, ha evidenziato come le determinazioni relative alle indagini da eseguire sul tessuto urbano siano state adottate dal Comune di Roma nella predisposizione dei progetti messi a gara. Una prima fase di indagine è stata condotta dal Comune di Roma in fase di progettazione preliminare (e definitiva per le Tratte T4 e T5); le ulteriori indagini, «attesa la necessità di aprire in tutto il centro storico veri e propri cantieri sulle medesime aree che sarebbero state successivamente interessate dai lavori nonché la necessità di realizzare opere di portata rilevante da un punto di vista ingegneristico finalizzate unicamente alla prospezione archeologica», gli Enti finanziatori hanno ritenuto di demandarle al Contraente generale nell'ambito dell'esecuzione del contratto.

Tali ulteriori indagini sono state individuate dal Comune di Roma, di concerto con gli Uffici delle competenti Soprintendenze, e trasfuse nel citato documento “*Programma delle attività riguardanti il Patrimonio Archeologico e Monumentale interessato dalla Linea*” (datato gennaio 2003), facente parte dei documenti di gara; il Programma ha individuato la metodologia delle indagini da effettuare, dettagliate in indagini di prima e di seconda fase a seconda del livello progettuale della tratta, e sulla base dello stesso Metro C ha redatto i progetti delle indagini medesime.

Nello specifico, la prima fase ha previsto, al completamento del progetto esecutivo delle indagini, nelle aree interessate da stazioni, manufatti speciali e pozzi di metà tratta, l'esecuzione, prevalentemente lungo il perimetro, di schermi di paratie continue (diaframmi o pali), di scavi puntuali di tipo blindato (con palancolati non infissi) e successivamente l'eventuale esecuzione di carotaggi a conservazione di nucleo.

La seconda fase, invece, sarebbe stata attivata qualora sussistessero condizioni di salvaguardia del sedime archeologico, una volta realizzati gli schermi di diaframmi o pali, previsti nel progetto esecutivo della linea; in tal caso, si sarebbe proceduto con lo scavo integrale del volume di terreno di interesse archeologico, posto all'interno dei suddetti schermi protettivi, da eseguire con le metodologie

scientifiche di indagine, indicate dalla S.B.A.R. Per le tratte T4 e T5, interessate da due campagne di indagini preventive, sono state demandate al Contraente generale solo le indagini di seconda fase.

Roma Metropolitane ha chiarito che, nel periodo 1999-2000 e 2001-2002, ad opera del Comune di Roma, sono state effettuate indagini con carotaggi ad estrazione di nucleo e lettura archeologica, indagini con scavi archeologici con installazione di veri e propri cantieri, nelle vicinanze del Colosseo, su via Amba Aradam, nei giardini di via Sannio e nei siti delle stazioni e dei pozzi lungo la tratta T4-T5.

La Stazione appaltante ritiene che tali scavi archeologici e «le analisi e gli studi effettuati per contenere le possibili interferenze con gli strati archeologici sono stati di assoluto rilievo e, ..., sono stati condotti con finalità e modalità che hanno anticipato, nella sostanza, quanto codificato normativamente dalla legislazione successiva» come procedura di verifica preventiva dell'interesse archeologico.

Si riporta di seguito una tabella riepilogativa delle suddette indagini.

Tabella 9

Tratta	Progetto di riferimento	Numero trincee	Mc di scavo archeologico	Altre indagini
T4	Definitivo	Stazione S. Giovanni: n. 1	288	Lettura archeologica su tutti i carotaggi effettuati per indagini geologiche/geotecniche, piezometri e pozzi di emungimento.
		Pozzo di metà tratta: n. 1	144	
		Stazione Lodi: n. 10	2.600	
		Pozzo di metà tratta: n. 1	888	
		Stazione Pigneto: n. 3	996	
		Pozzo di metà tratta: n. 2	468	
		Stazione Malatesta e pozzo terminale: n. 6	912	
		Totale n. 24 trincee	6.296	
T5	Definitivo	Stazione Teano: n. 3	9.900	Lettura archeologica su tutti i carotaggi effettuati per indagini geologiche/geotecniche, piezometri e pozzi di emungimento.
		Opera compensativa: n. 3	5.400	
		Pozzo di metà tratta: n. 1	4.900	
		Stazione Gardenie: n. 2	164	
		Stazione Mirti: n. 2	88	
		Stazione Alessandrino e pozzo terminale: n. 7	5.220	
		Totale n. 18	25.672	
T3	Preliminare	Giardini via Sannio: n. 6	4.850	Lettura archeologica su tutti i carotaggi effettuati per indagini geologiche/geotecniche, piezometri e pozzi di emungimento.
		Stazione Amba Aradam su via di Villa Fonseca: n. 6	886	
		Stazione Colosseo: n. 15	2.270	
		Totale n. 27	8.006	
T2	Preliminare			Lettura archeologica dei 170 carotaggi effettuati per la definizione degli strati geologici e l'individuazione dei parametri geotecnici dei medesimi. Usati anche per individuare profondità strato sterile dal punto di vista archeologico. Indagini non distruttive, particolarmente georadar, su una superficie di circa 8000 mq da Piazza Venezia a Piazza Paoli. La fittissima rete di fognature e di sottoservizi rilavata lungo Corso Vittorio ha impedito la realizzazione di scavi archeologici preventivi in fase di progettazione.
T6A	Preliminare			Lettura archeologica di 45 carotaggi utilizzati per individuare la profondità del terreno sterile dal punto di vista archeologico.

T7	Preliminare			Non sono state effettuate indagini a causa dei lavori di ammodernamento della ferrovia Roma–Pantano, da Giardinetti a Pantano, sul cui sedime si dispone il tracciato della linea C.
----	-------------	--	--	--

Sia per la tratta T4 che per la tratta T5, le indagini sono state effettuate di concerto con la Soprintendenza che ha assunto la Direzione scientifica degli scavi a cielo aperto. La posizione delle trincee è stata stabilita dalla Soprintendenza archeologica di Roma di concerto con e dal Dipartimento Mobilità e Trasporti del Comune di Roma, che ha posto il veto, nella fase di progettazione, al posizionamento delle trincee nelle arterie principali di traffico²⁷ perché le riduzioni delle sezioni stradali, per effetto dei cantieri archeologici avrebbero determinato perturbazioni al traffico stradale anche su area vasta.

Inoltre, per le tratte T4 e T5 sono state realizzate indagini non distruttive, in particolare con georadar, per una superficie complessiva di 40.000 mq.

Le risultanze degli scavi archeologici effettuati per la tratta T3 hanno comportato lo spostamento, di concerto con la Soprintendenza archeologica di Roma, della stazione Amba Aradam da via di Villa Fonseca a largo Amba Aradam, e del pozzo di introduzione delle TBM da Porta Asinara al mercato di via Sannio sempre in corrispondenza dei giardini.

Il “*Programma delle attività riguardanti il Patrimonio Archeologico e Monumentale interessato dalla Linea*” ha, altresì, quantificato gli oneri per l’effettuazione delle suddette indagini, con riferimento alle tratte T2, T3, T4, T5, T6, in un importo pari a € 14.211.333,48 per le attività di prima fase e a un importo di € 31.910.507,14 per le attività di seconda fase.

Tale Programma, essendo parte integrante del progetto preliminare, è stato approvato con le delibere CIPE n. 65/2003 e n. 105/2004.

Roma Metropolitane ha, altresì, specificato che i soggetti finanziatori dell’intervento (Ministero infrastrutture e trasporti, Regione Lazio e Comune di Roma) non hanno ritenuto il parere della Soprintendenza n. 15400 del 21.5.2003, che non forniva indicazioni su come procedere ma si limitava alla generica enunciazione dei principi di tutela e dei possibili rischi connessi con l’intervento, ostativo alla prosecuzione del procedimento, in virtù dell’approvazione ad opera del CIPE del progetto e dell’allegato “*Programma delle attività riguardanti il Patrimonio Archeologico e Monumentale interessato dalla Linea*”.

In sostanza, i soggetti finanziatori hanno ritenuto che l’unica soluzione perseguibile per il completamento dell’indagine, nel senso richiesto dalla Soprintendenza, potesse essere quella di effettuare le indagini nell’ambito della realizzazione dell’opera, in quanto le opere realizzate durante le indagini medesime potevano costituire una anticipazione delle opere definitive.

La soluzione alternativa di effettuare le sole indagini archeologiche mediante un appalto distinto, anche in ragione della loro rilevanza ingegneristica, è stata ritenuta non ottimale in quanto avrebbe determinato un’ingiustificata duplicazione dei costi – relativamente a opere di sostegno e impermeabilizzazione dello scavo e alle lavorazioni per la chiusura degli scavi aperti – e un notevole impatto sulla cittadinanza in termini di occupazione delle aree e di tempi di indagine.

Riguardo alla tratta T2, Roma Metropolitane ha dichiarato che per l’ubicazione delle stazioni «l’Amministrazione comunale ha operato sulla base della copiosa documentazione presente negli archivi delle Soprintendenze posizionando le stesse in zone già manomesse durante il periodo delle grandi demolizioni intervenute nelle zone d’interesse, come ad esempio nella zona di intersezione tra Corso

²⁷ Ad esempio via La Spezia nel tratto da Piazzale Appio fino a via Nola.

Rinascimento e Corso Vittorio nonché per le demolizioni effettuate per la realizzazione del Fiume Tevere e degli allacciamenti fognari in sinistra e destra del fiume stesso».

La Stazione appaltante ha, altresì, evidenziato due interventi effettuati con riferimento alla tratta T4-T5, ritenuti «una attività aggiuntiva del Comune di Roma per effettuare una ulteriore verifica archeologica, per testare le modalità costruttive inserite nel progetto definitivo ... nonché per ridurre i tempi di costruzione della linea», in quanto tali opere, in particolare per la tratta T4, rappresentavano tutte le metodologie costruttive adottate nel progetto definitivo, seppure con dimensioni nettamente inferiori.

Gli interventi in questione afferiscono alla deviazione del Collettore Gottifreddi a Piazza delle Gardenie, che interferiva totalmente con la realizzazione della stazione Gardenie (tratta T5), e alla deviazione del Collettore Taranto Tuscolano che interferiva in modo diretto con le opere che si dovevano realizzare per la stazione S. Giovanni.

Secondo quanto affermato dalla Stazione appaltante, le indagini archeologiche svolte, seppur di notevole portata, non hanno potuto fornire una risposta esaustiva che si sarebbe avuta solo in presenza di scavi estesi all'intera impronta delle opere da realizzare e a tutta la profondità; ciò non risultava realizzabile con strumenti provvisori sia per incompatibilità con il tessuto urbano e monumentale contiguo e con la presenza della falda sia per l'impatto sulla circolazione.

Pertanto, il rischio relativo ai costi e ai tempi di esecuzione delle indagini è stato mantenuto in capo alla stazione appaltante prevedendo l'eventuale adeguamento "a misura" dei costi di indagine e l'aggiornamento del cronoprogramma a seguito dei maggiori tempi. Al riguardo, Roma metropolitana ha richiamato quanto sottolineato dalla Soprintendenza circa l'impossibilità, «per un sito unico di importanza mondiale come quello della città di Roma», di «predisporre a priori un attendibile quadro previsionale delle attività archeologiche che si rende necessario effettuare» e di «subordinare le indagini alle pattuizioni contrattuali on l'appaltatore». La stessa Soprintendenza ha prescritto solo il "piano delle indagini" riservandosi, in esito all'esame dei risultati, di richiedere approfondimenti dell'indagine stessa attraverso l'esecuzione di ulteriori scavi finalizzati a dirimere le eventuali incertezze e ad autorizzare il progetto.

La Stazione appaltante ritiene, in definitiva, che l'entità del rischio legato all'eventualità di ritrovamenti, sia in fase di indagine sia a valle dell'autorizzazione del progetto definitivo, non sia ipotizzabile e quantificabile e non possa essere trasferito al Contraente generale, in quanto è configurabile, alla luce della mole di indagini effettuate, come causa di forza maggiore. Pertanto, verificata l'assenza di errori/omissioni nei progetti redatti dal Contraente generale, il rinvenimento di reperti archeologici in fase esecutiva è da ritenersi evento impreveduto.

Sono state, poi, rappresentate ulteriori cause di allungamento dei tempi di realizzazione connesse direttamente alle indagini archeologiche, quali ad esempio:

- articolazione delle competenze in ambito archeologico, in particolare per la rimozione di reperti murari il cui nulla osta veniva richiesto, da parte del Soprintendente, che riceveva la richiesta dal funzionario competente, alla Direzione Generale di competenza e alla Direzione Regionale o, per le problematiche più rilevanti, al Comitato di Settore del Ministero per i Beni e le Attività Culturali;
- autorizzazioni per la rimozione delle alberature a seguito dell'ampliamento degli scavi richiesti dalla Soprintendenza (es. Piazza Madonna di Loreto).

La problematica archeologica è stata, parzialmente, risolta a febbraio 2008 con la redazione da parte del Comitato di settore del Ministero per i beni e le attività culturali dei "Prontuari archeologici delle opere" che stabiliscono, preventivamente, per ogni strato individuato tramite i carotaggi a lettura archeologica, i mezzi, le metodologie e le risorse necessarie per l'esecuzione dello scavo. Ciò non ha,

tuttavia, evitato la sospensione di cinque mesi dei lavori alla stazione di San Giovanni per il ritrovamento di una grande vasca di epoca romana.

Con riferimento all'interazione Linea-Monumenti, Roma Metropolitane ha dichiarato che per la Tratta T3 ed in particolare per le Mura Aureliane presso Porta Metronia, il Colosseo, la Basilica di Massenzio, le Colonnacce, il Vittoriano e la Colonna Traiana sono stati effettuati specifici studi al fine di verificare le ipotesi di danno su tali monumenti e le necessarie mitigazioni del danno stesso.

Tenuto conto della suddetta presenza monumentale, i tecnici del Comune di Roma hanno adottato soluzioni progettuali che consentivano una certa flessibilità nel caso di difficoltà o impedimenti legati a situazioni archeologiche impreviste e la massima riduzione degli effetti delle interazioni tra le costruzioni in superficie e le gallerie, collocando quest'ultime a profondità maggiori di quelle previste nelle altre tratte della stessa linea.

Il Comune ha ritenuto, altresì, opportuno acquisire uno studio indipendente sui problemi di interazione, stipulando nel 2002 una specifica Convenzione con il Dipartimento di ingegneria strutturale e geotecnica dell'Università di Roma la Sapienza, che si è avvalsa anche di altre università italiane e straniere. Tale studio, volto alla valutazione del danno, intesa come ricerca, «di livelli accettabili di riduzione del rischio nelle specifiche situazioni esaminate», è stato esteso anche all'area delle Mura Aureliane presso Porta Asinara, all'area dell'Acquedotto Felice a piazza Lodi (tratta T4) e all'area dell'Acquedotto Alessandrino a Piazza S. Felice da Cantalice (Tratta T5).

In particolare, per ciascun monumento, sono stati eseguiti:

- sondaggi con letture archeologiche delle carote estratte e prove penetrometriche specifiche (statiche e dinamiche) per definire le sezioni stratigrafiche interessate dalle gallerie di linea rispetto al monumento medesimo;
- rilievi topografici di dettaglio e analisi strutturali, con rilievi di dettaglio del quadro fessurativo, classificando tre differenti classi di lesioni; per le analisi strutturali si è fatto ricorso anche ad indagini endoscopiche all'interno delle strutture del monumento per l'analisi visiva dello stato delle malte e dei laterizi e per individuare la presenza di eventuali vespai;
- realizzazione del modello ad elementi finiti, analisi dei cedimenti superficiali in campo libero e di interazione;
- individuazione risposta strutturale del monumento e delle eventuali, ove necessario, opere di mitigazione.

Roma Metropolitane ha evidenziato, infine, che a seguito di specifica richiesta della Soprintendenza per i beni archeologici di Roma, il Consiglio Superiore dei Lavori pubblici con voto n. 293/05 ha ribadito la validità degli studi svolti e ricadenti nelle tratte T3, T4, T5, raccomandando di assumere la stessa impostazione progettuale come metodologica anche nell'analisi degli edifici storico-monumentali interessati dalla realizzazione della tratta T2.

Gli esiti dello studio inerente l'interazione Linea-Monumenti unitamente a quelli degli scavi archeologici sono stati esaminati in diverse riunioni svoltesi nel periodo novembre 2002-gennaio 2003 tra Comune di Roma, Soprintendenza per i beni archeologici di Roma, Soprintendenza per i beni architettonici e del paesaggio di Roma e i progettisti della STA S.p.A.²⁸, e hanno portato alla stesura del citato "Programma delle attività riguardanti il Patrimonio Archeologico e Monumentale interessato dalla Linea" finalizzate alla salvaguardia, tutela e valorizzazione del patrimonio archeologico e monumentale, ad integrazione del progetto preliminare.

²⁸ Società, all'epoca, interamente posseduta da ATAC S.p.A. e responsabile della progettazione della linea C.

Aspetti ambientali

L'Area V.I.A. della Regione Lazio ha espresso in data 17.6.2003 «giudizio favorevole di compatibilità ambientale» con prescrizioni sul progetto preliminare dell'intera Linea C della metropolitana, richiedendo la successiva verifica di ottemperanza per i progetti definitivi delle tratte T1, T2, T3 e T6.

A seguito delle modifiche progettuali approvate con la delibera CIPE n. 105/2004 il Dipartimento regionale territorio – Direzione regionale ambiente e protezione civile ha espresso un nuovo parere favorevole (nota prot. 166967 del 29.9.2004), confermando quanto già indicato nel precedente.

La verifica di ottemperanza per il tratto compreso tra Giardinetti e Torre Angela, nell'ambito dell'istruttoria sui progetti definitivi delle tratte T6A, T7 e Deposito Graniti, è stata confermata dai competenti uffici della Regione Lazio, Area V.I.A. con nota prot. 97159 dell'11.6.2007, che autorizza la realizzazione dell'intervento con prescrizioni.

Per la tratta T3, Colosseo – S. Giovanni, il superamento della verifica di ottemperanza, con prescrizioni, del progetto definitivo è stato acclarato dalla Regione Lazio, Direzione generale ambiente e cooperazione tra i popoli, con nota prot. 267101 del 17.9.2009.

Ritenuto in diritto

L'affidamento a Contraente generale è avvenuto sulla base della progettazione definitiva per le tratte T4 e T5, oggi parzialmente in esercizio, e sulla base della sola progettazione preliminare per le altre tratte.

In particolare, per le tratte T2, T3, T6A e T7 è stata affidata al Contraente generale anche la progettazione definitiva delle indagini e degli scavi archeologici (oltre all'esecuzione dei medesimi) necessari alla redazione dello stesso progetto definitivo.

Tale affidamento, tuttavia, non ha impedito che il Contraente generale formulasse richieste di varianti e risarcitorie in relazione alle problematiche emerse in sede di esecuzione del contratto.

Stante la nota rilevante presenza archeologica nelle aree interessate dalle tratte T2 e T3 in pieno centro storico, la Stazione appaltante aveva ipotizzato di superare tale criticità con una soluzione progettuale che contemplava gallerie di grande diametro (10 m), sotto il livello archeologico, idonee ad assicurare spazi adeguati anche per le banchine delle stazioni; le stazioni potevano quindi essere localizzate in qualunque punto del percorso, consentendo di realizzare le opere di risalita nella posizione più opportuna per ridurre l'impatto con eventuali ritrovamenti archeologici; tuttavia, tale soluzione è stata successivamente abbandonata, in quanto rivelatasi inutilmente dispendiosa alla luce della constatazione di una pressoché totale continuità delle presenze archeologiche, che sarebbero comunque state interessate dalle opere di accesso alle stazioni (scale, opere per l'inserimento di scale mobili, ascensori).

La modifica dell'iniziale ipotesi progettuale è intervenuta con l'approvazione del progetto definitivo della tratta T3 (Colosseo-Giovanni), ad opera della Delibera CIPE n. 60/2010, che ha anche recepito le prescrizioni della Soprintendenza circa lo scavo archeologico da effettuarsi per l'intera area delle stazioni, previa realizzazione di una struttura scatolare composta da paratie spinte fino all'interno dello strato di argille plioceniche, costituenti tampone di fondo naturale, con conseguente rinuncia alla realizzazione di un tampone più superficiale con *jet-grouting*.

Per la realizzazione delle stazioni si procede, di fatto, ad effettuare uno scavo archeologico contestualmente con la realizzazione dell'opera; le indagini concretamente preventive alla realizzazione

delle stazioni consistono soprattutto nell'esecuzione di carotaggi in corrispondenza delle paratie perimetrali, anche questi comunque eseguiti successivamente all'affidamento dell'opera.

Dall'esame delle modifiche apportate in corso d'opera, con conseguente aumento dei costi e dei tempi di realizzazione, nonché del rilevante contenzioso sviluppatosi tra contraente generale e stazione appaltante, emergono le seguenti osservazioni.

La complessità del sito in cui si colloca la linea metropolitana (sotto l'aspetto della densità abitativa delle aree attraversate, della estesa rete dei sotto-servizi, degli elementi monumentali e archeologici presenti in dette aree e del traffico), da un lato, comporta certamente difficoltà di una esaustiva campagna di indagini preventiva all'appalto, per l'impatto che questa avrebbe sulla vita dei residenti e le attività cittadine a cantieri non ancora avviati; dall'altro lato, la nota rilevanza e densità della presenza archeologica nel medesimo sito non giustifica un'assenza pressoché totale di indagini e studi preventivi, sia pure da integrare successivamente, adeguati ad assicurare quantomeno la realizzabilità dell'opera secondo le linee generali del progetto posto a gara.

Si rileva, infatti, come le indagini preventive eseguite dal Comune di Roma durante la fase di progettazione ante-gara abbiano riguardato prevalentemente le tratte T4, T5 e parte della T3, per le quali sono stati realizzati scavi archeologici (cfr. Tabella 9) in corrispondenza delle stazioni, dei pozzi di metà tratta e di manufatti speciali, nonché carotaggi a lettura archeologica; per le altre tratte ci si è, invece, limitati a carotaggi e indagini non distruttive (georadar).

Appare del tutto evidente come ciò abbia determinato una notevole aleatorietà delle soluzioni progettuali da adottare nella fase di esecuzione e, ad appalto già in corso di esecuzione, rilevanti modifiche rispetto alle previsioni contrattuali; in particolare l'effetto della nuova tipologia esecutiva delle stazioni, che contempla lo scavo archeologico sull'intera area delle stesse, risulta particolarmente evidente nella tratta T3, che ha visto già all'attualità un incremento dell'importo contrattuale di oltre il 60% (cfr. Tabella 2), e risulta di fatto ancora tutto da valutare per la tratta T2.

Pur prendendo atto di indubbe difficoltà operative, la pressoché totale assenza di indagini preventive all'appalto, per una parte così ampia del tracciato, non appare coerente con i principi di trasparenza e di efficienza che debbono connotare l'operato della stazione appaltante, per assicurare la certezza dell'oggetto contrattuale, dei costi e dei tempi di realizzazione.

Né le criticità evidenziate nel corso dell'esecuzione possono ascrivere a circostanze di imprevedibilità, essendo ben nota, in linea generale, la rilevanza della presenza archeologica nei terreni interessati dalle opere; gli stessi pareri forniti dalla Soprintendenza nel 2001 e nel 2002 (riferiti alle tratte T4 e T5) avevano ben evidenziato che «gli scavi a cielo aperto previsti dal progetto inevitabilmente produrranno cantieri archeologici molto estesi, con campagne di scavo dagli esiti incerti, con possibili rallentamenti dei lavori che non escludono necessità di variazioni in corso d'opera, o rigetto di alcune scelte progettuali».

Le incertezze realizzative non sembrano essere state adeguatamente valutate neanche per quelle tratte ove si disponeva già di una progettazione più avanzata.

Anche nel parere del 2003, la Soprintendenza ha nuovamente evidenziato che per le tratte T4 e T5, sebbene fosse già disponibile la progettazione definitiva, c'erano ancora numerose e gravi incognite relative al previsto tracciato della metropolitana.

Al riguardo, la Stazione appaltante ha dichiarato che gli Enti finanziatori hanno ritenuto che il completamento delle indagini, come richiesto dalla Soprintendenza, potesse essere effettuato solo nell'ambito della realizzazione dell'opera, in quanto il ricorso ad un appalto distinto preliminare

all'affidamento a Contraente generale avrebbe determinato un'ingiustificata duplicazione dei costi e un notevole impatto in termini di occupazione delle aree e di tempi di indagine.

Pertanto, si è dato avvio all'appalto rinviando, in modo consapevole, la risoluzione della questione archeologica a una fase successiva, con evidenti responsabilità in sede di redazione e verifica del progetto correlate alla carenza, con riferimento all'intera opera in appalto, di adeguate indagini e/o studi per assicurare la fattibilità dell'intervento nel rispetto dei tempi e dei costi preventivati.

La Stazione appaltante avrebbe dovuto valutare, alla luce dell'ampiezza dell'intervento e delle suddette carenze di indagini preventive, con maggiore attenzione la decisione di procedere ad un appalto unico; dall'evoluzione dell'appalto sembra potersi dedurre che sarebbe stato opportuno verificare anche la fattibilità, in termini di attendibilità dei costi e dei tempi, della realizzazione dell'opera mediante lotti distinti, per i quali procedere ad accurate indagini prima di sviluppare la progettazione definitiva.

La questione archeologica, allo stato, si pone in modo particolarmente rilevante per le tratte ancora da realizzare nell'area più centrale (T2, T3), ove appare, in discussione la stessa realizzabilità delle stazioni e, pertanto, la funzionalità dell'opera.

Tuttavia, anche il contraente generale Metro C non appare estraneo da responsabilità in relazione alle attività, allo stesso demandate dal bando di gara e dal C.S.A., di progettazione definitiva ed esecutiva, direzione lavori ed esecuzione delle indagini e degli scavi archeologici necessari alla redazione del progetto definitivo delle tratte T2, T3 e T7.

Essendo previste in capo alla stessa società le attività di progettazione delle indagini archeologiche, eventuali ritardi e/o maggiori costi connessi alla progettazione medesima e alla esecuzione delle indagini non possono essere ribaltate sul committente ma devono restare a carico del Contraente generale. E' il caso, ad esempio, delle prescrizioni fornite dalla Soprintendenza in sede di Conferenza di servizi sul progetto definitivo della Tratta T3 redatto dallo stesso Contraente.

Lo stesso C.S.A. all'articolo 1.5.1. (Varianti necessarie derivanti da vizi o carenze progettuali) ha stabilito che sarebbero state a totale carico del Contraente generale tutte le varianti «necessarie ad emendare i vizi o integrare le omissioni dei progetti redatti» dallo stesso, in termini di oneri per la nuova progettazione, maggiori costi delle opere da eseguire, eventuali penali per mancato rispetto dei termini di ultimazione contrattuale ed eventuali danni subiti dalla Stazione appaltante.

Tra i progetti di cui all'articolo 1.5.1., redatti da Metro C, rientrano a pieno titolo anche quelli inerenti le indagini e gli scavi archeologici essendo l'attività di progettazione in questione vera e propria prestazione contrattuale, caratterizzata da un proprio specifico corrispettivo.

Inoltre, all'art. 2.2 del C.S.A. (Conoscenza delle condizioni di contratto) si legge che il Contraente generale, con la partecipazione alla gara, attesta di «aver preso esatta cognizione della natura dell'affidamento e di tutte le circostanze generali e particolari che possono influire sulla sua esecuzione» e, ancor più specificatamente, di «aver preso conoscenza delle particolari condizioni di esecuzione dei lavori negli strati interessati da eventuali reperti archeologici».

Nell'ambito delle suddette condizioni generali e particolari, sono da ricomprendersi sicuramente i pareri già espressi dalla Soprintendenza archeologica e il «Programma delle attività riguardanti il Patrimonio Archeologico e Monumentale interessato dalla Linea» (parte integrante del progetto posto in gara).

Anche la Soprintendenza ai beni archeologici, con riferimento alla variante di S. Giovanni, sembra attribuire specifiche responsabilità al Contraente generale per una non tempestiva proposta di variante, diretta conseguenza delle indicazioni fornite dalla stessa Soprintendenza nei pareri del 2002 e del 2003 e di quanto emerso dalle indagini pregresse e dallo spostamento del collettore.

In definitiva, non appare condivisibile la posizione manifestata dalla Stazione appaltante circa l'impossibilità di ipotizzare e quantificare l'entità del rischio legato all'eventualità di ritrovamenti, anche nella fase di indagine, per cui le circostanze che nel caso vengano a determinarsi sono ascrivibili a forza maggiore.

Il ritrovamento di reperti, soprattutto nelle fasi di indagine, che, come è chiaro, sono svolte contestualmente all'esecuzione delle opere, non appare un evento "di forza maggiore", ma, di fatto, prevedibile anche se non nell'entità degli stessi ritrovamenti; bensì il ritrovamento è insito nell'attività di indagine espressamente affidata al Contraente generale. Tale aspetto non può non essere tenuto in debito conto nelle valutazioni relative al contenzioso determinatosi tra Contraente generale e Stazione appaltante

Con riferimento al cospicuo contenzioso che ha caratterizzato l'intervento in oggetto, come facilmente rilevabile dalla Tabella 8, si osserva che le richieste risarcitorie più consistenti attengono prevalentemente al riconoscimento dei maggiori oneri connessi allo slittamento delle tempistiche contrattuali di esecuzione delle prestazioni dovuto a eventi non imputabili al Contraente generale, quali ritardi nelle procedure di approvazione dei progetti, a problematiche di natura archeologica, a ritardi nello spostamenti di sotto-servizi, a mancata concessione di deroghe, a problemi nella disponibilità delle aree.

Con riferimento a ciò, è opportuno richiamare quanto riportato agli articoli 1.4.5 e 1.4.6 del C.S.A. in merito a fatti impeditivi/proroghe e al frazionamento delle attività.

Il primo ha previsto che nei casi in cui la tempestiva ultimazione dei lavori non fosse possibile a causa di eventi non imputabili al Contraente generale, cui spetta in ogni caso l'onere di «attivarsi per limitare le conseguenze dei fatti impeditivi e, comunque, procedere alla esecuzione secondo programma di tutte le attività ed i lavori non interessati da fatti impeditivi», e non fossero adottati provvedimenti di sospensione dei lavori, il Committente disporrà la proroga dei termini fissati.

Spetta, invece, al Direttore lavori l'onere di verificare l'incidenza sui singoli cantieri autonomi predisposti per l'esecuzione dei lavori e – se necessario – sulle singole attività da svolgersi nell'ambito di ciascun cantiere ai fini dell'aggiornamento del programma dei lavori.

Il secondo articolo, invece, ha specificato che «In nessun caso il Contraente generale potrà richiedere rimborsi, indennizzi, compensi o risarcimenti a qualsiasi titolo in relazione al frazionamento dei termini di esecuzione dei lavori e delle prestazioni previsto nei precedenti punti del presente articolo e all'eventuale slittamento di uno o più termini di inizio dei lavori e prestazioni di cui sopra, ancorché tale slittamento determini lo scoordinamento dei tempi di esecuzione rispetto al cronoprogramma dell'intera opera».

Riguardo alle interferenze, il C.S.A. ha, altresì, precisato che è obbligo del C.G., preliminarmente a qualsiasi lavorazione o impianto di cantiere, di accertare l'esistenza di eventuali interferenze con sotto-servizi non censiti in fase di progetto e concordare le modalità di risoluzione con gli Enti terzi e con la direzione lavori, senza ulteriori oneri per la stazione appaltante.

Il medesimo capitolato, inoltre, non fa alcun riferimento alla concessione di deroghe al rispetto delle norme in materia di rumore vigenti sul territorio comunale, prevedendo che, anche laddove i limiti di legge siano già stati superati dal rumore di fondo esistente, gli impianti e le attrezzature utilizzate dal C.G. durante la realizzazione delle opere dovranno comunque rispettare i limiti di emissione previsti e non incrementare il rumore residuo.

Tali clausole avrebbero dovuto costituire il presupposto base su cui i soggetti (D.L., RUP, commissione ex art. 240, arbitri) tenuti all'esame delle riserve, sia in termini di fondatezza e

ammissibilità sia in termini di quantificazione economica, avrebbero dovuto esprimere le proprie valutazioni, ancor prima di avviare qualsiasi procedura di risoluzione delle controversie, in particolare quella transattiva.

Quanto finora rappresentato conferma, ancora una volta, come il contenzioso in corso d'opera sia un elemento caratterizzante anche dell'affidamento a Contraente generale, istituto che dovrebbe presupporre, invece, minori criticità sotto tale aspetto, stante la più ampia libertà e responsabilità organizzativa posta in capo al soggetto affidatario rispetto a quella di un appalto tradizionale, in quanto oggetto dell'affidamento è la «realizzazione con qualsiasi mezzo dell'opera, nel rispetto delle esigenze specificate nel progetto preliminare o nel progetto definitivo redatto dal soggetto aggiudicatore e posto a base di gara, contro un corrispettivo pagato in tutto o in parte dopo l'ultimazione dei lavori» (art. 9 del d.lgs. 190/2002 vigente all'epoca dell'appalto e così ripreso dall'art. 176 del d.lgs. 163/2006).

E' rimesso, pertanto, al contraente generale un obbligo di risultato, che impone allo stesso di porre in atto misure adeguate per superare le criticità che si manifestano in corso d'opera, riorganizzando adeguatamente le proprie attività di cantiere, nell'ambito del più vasto intervento complessivo, ed evitando, per quanto possibile, la diseconomica utilizzazione di manodopera e mezzi.

A tal proposito, l'Autorità ha già avuto modo di osservare come tali maggiori oneri dovrebbero derivare in primo luogo da circostanze del tutto imprevedibili, tali da non consentire una riprogrammazione delle attività contestuale alle stesse, e la loro quantificazione dovrebbe essere limitata ai tempi strettamente necessari a consentire l'attivazione di adeguati correttivi nell'impiego delle risorse e non all'intera durata dell'impedimento.

Nell'ambito di tali valutazioni, assume particolare rilevanza la funzione di verifica dell'incidenza dei fatti impeditivi verificatisi in corso d'opera, sopra richiamata, che deve aggiungersi alle ulteriori attività di:

- riscontro delle risorse effettivamente impiegate dal contraente generale nelle lavorazioni oggetto delle riserve con dati concreti e documentati;
- controllo, da parte della direzione lavori e dell'alta sorveglianza, relativamente alla stretta attinenza tra circostanze imprevedibili verificatesi in corso d'opera e gli impedimenti lamentati;
- verifica dell'adeguatezza e tempestività delle misure intraprese dal contraente generale, al fine di superare le circostanze impeditive o dirottare manodopera e mezzi più proficuamente su altre lavorazioni.

E' evidente il rischio, in assenza di tali controlli e verifiche, di imputazione al committente di oneri puramente teorici o connessi ad eventuali diseconomicità derivanti da carenze organizzative del contraente generale, che impediscono allo stesso di raggiungere la produttività programmata, talvolta anche in assenza di impedimenti.

Infine, per ciò che concerne le problematiche di natura archeologica, si ribadisce che l'attività di analisi degli eventi impeditivi non può prescindere da considerazioni circa la conoscibilità della situazione archeologica da parte del Contraente generale, con particolare riferimento alla documentazione di gara.

Sempre con riferimento al contenzioso, si rileva come con l'Accordo attuativo siano stati riconosciuti a Metro C anche l'importo di € 18.873.112,82 a titolo di maggiori oneri sopportati dalla società, alla data del 31.12.2008, per le attività di Contraente generale e non altrimenti remunerati, in attuazione del lodo parziale del 6.9.2012, e l'importo di € 46.497.382,41, quali oneri inerenti la funzione di C.G. calcolati sulla base della percentuale del 3,75% sui lavori già eseguiti a partire dal 31.12.2008.

Il riconoscimento di tali oneri è diretta conseguenza della rinuncia al ricorso avviato per la dichiarazione di nullità del lodo, operata da Roma Metropolitane sempre in sede di accordo attuativo, nonostante la stessa abbia contestato il riconoscimento degli oneri da Contraente generale sia in sede arbitrale (l'arbitro di parte non ha aderito alla decisione del collegio arbitrale) sia nell'impugnazione del lodo medesimo.

Le contestazioni che erano state mosse da Roma Metropolitane appaiono fondate con riferimento alla considerazione che le attività inerenti la funzione propria di contraente generale erano già ricomprese tra le attività oggetto di affidamento e remunerate nei prezzi contrattuali.

Nello specifico, trattasi degli oneri che l'art. 16, co. 4, dell'Allegato tecnico del d.lgs. 189/05 ha individuato, per la prima volta, come voce a se stante, nel quadro economico dei progetti relativi a opere strategiche. La previsione è stata poi integralmente trasfusa nell'Allegato XXI del Codice degli appalti.

È opportuno precisare che il suddetto decreto legislativo è entrato in vigore in data posteriore al bando di gara e alla lettera di invito, ma anteriore alla scadenza del termine per la presentazione delle offerte e, ovviamente, all'aggiudicazione e alla stipulazione del contratto.

Il riconoscimento di tali oneri contrasta con il fatto che la stessa società Metro C ha ricondotto le attività per le quali ha chiesto la compensazione economica mediante l'iscrizione di apposita riserva, prima, e l'attivazione di un procedimento arbitrale, poi, ad attività già individuate negli atti di gara, e in particolare nel C.S.A., come di competenza del contraente medesimo (cfr. Tabella 7).

Nell'ambito del procedimento arbitrale, Metro C ha sostenuto che tutte le attività per l'espletamento della funzione di contraente generale erano previste in contratto ma non sono state considerate dall'ATI nella formulazione dell'offerta economica poiché, a seguito dell'entrata in vigore del d.lgs. 189/05, la stessa ha strutturato la propria offerta assumendo che le specifiche onerosità relative a tale funzione non dovessero essere ricomprese nei prezzi a base d'asta; pertanto, il prezzo offerto avrebbe tenuto conto dei costi diretti, delle spese generali (13%) e degli utili (10%) ma non degli oneri inerenti la funzione di contraente generale che la S.A. avrebbe dovuto valorizzare separatamente (cfr. Relazione di consulenza tecnica di ufficio, pag. 16).

Si osserva che, in tal caso, l'offerta presentata da Metro C sarebbe stata "parziale" e avrebbe richiesto una specifica indicazione in merito alla necessità di remunerare separatamente gli oneri per la funzione di contraente generale. Tale indicazione sarebbe stata necessaria anche in relazione alla specifica previsione dell'art. 2.2 del CSA secondo la quale il concorrente con la partecipazione alla gara «attesta che i prezzi forfettari, quali derivanti dai ribassi offerti, sono fissi e invariabili, frutto esclusivamente di calcoli di propria convenienza, pienamente remunerativi e tali da consentire l'esecuzione a regola d'arte dei lavori affidati e l'integrale adempimento degli obblighi indicati nei documenti di gara». Dagli elementi forniti non emerge un'analisi dell'offerta dell'ATI aggiudicataria effettuata in tal senso.

Alla luce di quanto affermato dallo stesso Contraente generale in merito alla circostanza che le attività riconducibili alla figura del contraente medesimo, per le quali ha chiesto il riconoscimento dei relativi oneri non ricompresi nell'offerta, fossero tutte già previste nel bando di gara e nel C.S.A., l'ipotesi di un'offerta "parziale" non appare plausibile in quanto l'offerta della società Metro C avrebbe dovuto "scorporare" dai prezzi a base d'asta i costi connessi alle attività medesime e su questi importi "scorporati" applicare il proprio ribasso. Essendo, infatti, le attività in questione previste negli atti contrattuali, è da ritenere che Roma Metropolitane abbia tenuto conto delle stesse in fase di elaborazione degli importi a base d'asta.

A tal proposito, nel C.S.A. all'art. 1.2.8 si legge che il «Contraente generale dichiara espressamente di accettare che tutti i prezzi ... comprendono e compensano integralmente tutte le attività necessarie per dare complete e funzionanti le opere ad esso affidate, nel rispetto di leggi, norme e regolamenti in vigore anche se non esplicitamente richiamati nei relativi prezzi, ivi incluse tutte le attività necessarie per l'adempimento delle prescrizioni del Committente, del CIPE o di altri enti terzi, ..., nonché ogni ulteriore attività tecnica, progettuale o amministrativa necessaria per la realizzazione dell'opera». Specifica, altresì, che i prezzi «comprendono, per quanto di pertinenza, tutte le correlate attività tecniche e amministrative a carico del Contraente generale, previste dall'art. 9, comma 2, del D. Lgs. 20 agosto 2002, n. 190», richiamando, pertanto, proprio le attività riconosciute dalla legge come di specifica competenza del contraente generale; attività che, oltretutto, non hanno subito alcuna modifica a seguito dell'entrata in vigore del d.lgs. 189/2005, che ha esclusivamente imposto l'individuazione del corrispettivo per tali oneri quale voce a se stante.

Se effettivamente le attività per l'espletamento della funzione di contraente generale non fossero state considerate dall'ATI nella formulazione dell'offerta economica, come affermato da Metro C, non si comprende perché la società medesima non ne abbia chiesto il riconoscimento in sede contrattuale, atteso anche che il contratto, come dichiarato dal collegio arbitrale, è stato «ampiamente negoziato» tra le parti; dalla documentazione fornita emerge, invece, come il Contraente generale abbia richiesto il riconoscimento degli oneri in questione per la prima volta con nota del 21.12.2006 (quindi successiva alla sottoscrizione del contratto in data 12.10.2006) e abbia poi iscritto riserva in data 8.10.2007 (in occasione della sottoscrizione del SAL n. 4 per lavori a tutto il 30.4.2007).

Sarebbe stato opportuno, ove non compresi nell'offerta formulata (ipotesi che comunque non appare coerente con le chiare previsioni del C.S.A.), disciplinare già in sede contrattuale la questione inerente gli oneri diretti e indiretti connessi alla funzione propria del contraente generale, così come è stata regolamentata la questione inerente l'affidamento al Contraente delle funzioni di Responsabile dei lavori in applicazione sempre dell'art. 1, comma 1 del citato d.lgs. 189/2005.

Nel caso del Responsabile dei lavori, Roma Metropolitane ha, infatti, comunicato ai concorrenti della gara di voler ricorrere alla facoltà prevista dall'art. 2 bis, comma 4, del d.lgs. 190/2002, come modificato ed integrato dall'art. 1 del d.lgs. 189/2005, specificando che il trasferimento dei compiti in questione non avrebbe comportato il riconoscimento di maggiori oneri, e la questione è stata poi dettagliatamente disciplinata all'art. 2 del contratto.

È, altresì, opportuno sottolineare come l'art. 1, comma 2 del d.lgs. 189/2005 abbia precisato, in relazione all'entrata in vigore delle norme relative all'Allegato tecnico, introdotte dal comma 1 del medesimo articolo, che era facoltà del soggetto aggiudicatore, in caso di progetti banditi prima dell'entrata in vigore del decreto stesso, adeguare il progetto alle norme tecniche allegate, con eventuale variazione del corrispettivo.

La Stazione appaltante ha dichiarato di non aver esercitato la suddetta facoltà e la documentazione fornita sembra confermarlo; il Collegio arbitrale dà infatti atto che con nota del 18.10.2005 «recante in oggetto, tra l'altro, "Chiarimenti su applicazione D.Lgs. 189/2005"» la S.A. abbia comunicato di volersi avvalere della facoltà di affidare al Contraente generale i compiti del responsabile dei lavori in materia di sicurezza e di voler applicare all'affidamento i commi 12 *quater* (liquidazione importo prestazioni rese e prefinanziamento e relativi crediti), 12 *quinquies* (data ultima pagamento crediti definitivi) e 12 *sexies* (garanzia di buon adempimento) dell'art. 9 del d.lgs. 190/2002, introdotti appunto dal d.lgs. 189/2005, senza alcun riferimento alla decisione di voler adeguare il progetto alle norme dell'allegato tecnico del d.lgs. 189/2005.

Inoltre, atteso che le attività per le quali il Contraente generale ha chiesto il riconoscimento di ulteriori oneri erano tutte ricomprese negli atti di gara e remunerate nell'ambito degli prezzi a base d'asta, qualora Roma metropolitana avesse ritenuto opportuno usufruire della possibilità di adeguare gli atti progettuali alle disposizioni di cui all'art. 16 dell'Allegato tecnico del d.lgs. 189/2005 la stessa avrebbe dovuto rimodulare l'elenco prezzi, depurando le singole voci degli oneri riconducibili alla figura del Contraente generale e inserendo nel quadro economico la specifica voce oneri diretti e indiretti.

Dalla documentazione a disposizione dell'Ufficio, non sembrano emergere elementi che diano evidenza di un'attività in tal senso così come il Collegio arbitrale non richiama alcuna decisione di Roma Metropolitane in merito all'adeguamento degli elaborati progettuali alle norme sopravvenute.

Alla luce di quanto sopra, non appare coerente la rinuncia di Roma Metropolitane all'impugnazione del lodo e, ancor più, il riconoscimento a Metro C di oneri diretti e indiretti inerenti la funzione di Contraente generale nella misura del 3,75% dei lavori eseguiti a partire dal 31.12.2008, anche in considerazione del fatto che il lodo parziale ha riconosciuto i maggiori oneri sopportati e non altrimenti remunerati alla data del 31.12.2008, senza stabilire alcun diritto ad ulteriori oneri per i lavori ancora da eseguire.

Stante la rinuncia all'impugnazione, il lodo arbitrale è passato in giudicato.

Altra criticità rilevata è quella identificabile in una significativa modifica, nel corso dell'esecuzione, degli oneri assunti dal contraente generale in sede di offerta.

In particolare la quota di prefinanziamento, stabilita con l'aggiudicazione nella percentuale del 20%, è stata abbattuta al 2%; parimenti sono state modificate, con modalità più favorevoli al contraente generale, le modalità di erogazione dei corrispettivi afferenti la progettazione esecutiva.

Tali modifiche sono state introdotte in sede contrattuale, di contro ad una concordata accelerazione delle attività del contraente generale, che, però, di fatto non si è realizzata per sopraggiunte difficoltà operative.

Anche la tempistica di realizzazione delle opere è stata modificata in sede contrattuale, riportando nella prima fase contrattuale la realizzazione delle tratte più periferiche T6A, T7 (San Giovanni – Pantano) e Deposito di Graniti e, contemporaneamente, riportando ad una fase realizzativa successiva la tratta più centrale T2 e la stazione Venezia; è evidente come sia stata ribaltata la priorità di costruzione, in modo meno favorevole al soddisfacimento delle esigenze di trasporto della città (tra l'altro il tratto anticipato era già servito da una linea ferroviaria), consentendo, di contro, al Contraente generale di poter esplicare la propria attività in opere "più semplici" (in quanto non in sotterraneo) inizialmente rinviate alla seconda fase.

Relativamente agli incrementi di costo intervenuti, è da evidenziare come il semplice dato numerico ad oggi disponibile non sia del tutto esaustivo sulla reale portata delle modifiche introdotte. Infatti, di fronte ad un complessivo aumento rilevante dell'opera, è da considerare come la linea sia stata realizzata solo parzialmente, mentre per la tratta T2 (le cui stazioni sono state in parte stralciate) siano allo stato di fatto ancora concretamente da valutare tempi e costi di esecuzione nonché la stessa possibilità di realizzazione. Al riguardo si evidenzia come l'Accordo attuativo abbia previsto la possibilità di risolvere il contratto in caso di mancato finanziamento della tratta T2 entro il 31.12.2016.

Tutto ciò considerato e ritenuto

DELIBERA

- di ritenere l'operato della Stazione appaltante non coerente con i principi di trasparenza e di efficienza per aver messo a gara un progetto di tale rilevanza in carenza di adeguate indagini preventive, per una parte molto estesa del tracciato, senza tener in debito conto i pareri espressi dalla Soprintendenza archeologica;
- di rilevare come siano chiaramente rimesse al Contraente generale le attività di progettazione delle indagini archeologiche e la loro esecuzione, anche di fatto contestuali all'esecuzione delle opere (stazioni, pozzi); pertanto, il ritrovamento di reperti archeologici nelle attività di indagine/esecuzione non può qualificarsi come evento di forza maggiore, ma costituisce circostanza insita nelle attività rimesse al Contraente generale;
- di richiamare il D.L. all'osservanza dei compiti allo stesso assegnati dal C.S.A. in relazione alla verifica dell'incidenza sui singoli cantieri autonomi predisposti per l'esecuzione dei lavori e sulle singole attività di eventi impeditivi che interferiscono con l'esecuzione delle opere secondo progetto e crono-programma, valutando l'adeguatezza e la tempestività delle misure intraprese dal Contraente generale;
- di richiamare i soggetti preposti all'esame delle riserve (D.L., RUP, Commissione ex art. 240, arbitri) a un'attenta valutazione delle stesse in termini di ammissibilità, fondatezza e quantificazione economica, che tenga in debito conto le previsioni del C.S.A., preliminarmente all'avvio di qualsiasi procedura di risoluzione delle controversie; valutazione che non sembra essere stata effettuata nel caso dell'Accordo attuativo;
- di rilevare, inoltre, come Roma Metropolitane in sede di Atto attuativo abbia riconosciuto a Metro C un importo di € 18.873.112,82, in attuazione del lodo parziale del 6.9.2012, e un importo di € 46.497.382,41, quali oneri inerenti la funzione di C.G., in contrasto con la precedente impugnazione del lodo parziale, che era conseguente alle contestazioni già mosse in sede arbitrale;
- pur rilevando che il lodo è passato in giudicato, stante la rinuncia all'impugnazione, di ritenere fondata la contestazione originariamente avanzata da Roma Metropolitana in ordine al fatto che le attività inerenti la funzione propria di contraente generale potevano ritenersi già ricomprese tra le attività oggetto di affidamento e remunerate nei prezzi contrattuali;
- di rilevare come le modifiche introdotte in sede contrattuale appaiono a vantaggio del Contraente generale, avendo comportato una riduzione degli oneri di prefinanziamento a carico dello stesso e una riprogrammazione delle attività, con anticipazione di opere apparentemente meno complesse, di contro a una, di fatto, mancata accelerazione delle attività di competenza di Metro C;
- di richiamare i soggetti coinvolti ad assumere ponderate decisioni circa il prosieguo dell'opera, atteso che, per la tratta T2, allo stato di fatto sono ancora concretamente da valutare tempi e costi di esecuzione nonché la stessa possibilità di realizzazione;
- di inviare, a cura dell'Ufficio Vigilanza Lavori, la presente deliberazione alle società Roma Metropolitane s.r.l. e Metro C S.c.p.a., nonché agli enti finanziatori (Stato, Regione Lazio e Roma Capitale);
- altresì, di inviare la presente deliberazione alla Procura della Corte dei Conti di Roma.

Il Presidente
Raffaele Cantone

Depositato presso la Segreteria del Consiglio in data 2 luglio 2015.
Il Segretario Maria Esposito