

Al Sindaco del Comune di San Severo, Prof.ssa Lidya Colangelo

→ PEC sindaco@pec.comune.san-severo.fg.it

All'Assessore ai Lavori Pubblici, Dott. Pierluigi Marino

→ PEC ass.lavoripubblici@pec.comune.san-severo.fg.it

Gentilissimi,

all'incontro dell'Amministrazione comunale con i cittadini del 15 aprile u.s., ho deciso di partecipare al solo scopo di portare un contributo costruttivo alla discussione che si sarebbe dovuta tenere sul parcheggio interrato di piazza F. Cavallotti; tuttavia oltre alle numerose lamentele e prese di posizione dei cittadini presenti, contrari alla realizzazione dell'opera, non ho sentito, fino al momento in cui ho lasciato la sala, commenti tecnici o proposte che potessero evitare quello che intravedo, se portato avanti il progetto affidato, come l'ennesimo grave danno arrecato alla città e alla cittadinanza.

A seguito del mio intervento, basato su fatti certi e documentati, ho subito da parte del Dirigente dell'Area IV, Ing. Benedetto Egidio Di Lullo, l'accusa di dire falsità e l'addebito di essere deontologicamente scorretto nei suoi confronti per aver paragonato il lavoro da eseguire, parcheggio interrato di Piazza Cavallotti, con i lavori che si stanno eseguendo in Piazza incoronazione, una semplice ripavimentazione che dura da più di due anni, eppure mi sembrava che dovesse essere un incontro, non uno scontro.

Su esplicito invito del Dirigente in questione, vi scrivo questa lettera per cercare di fare chiarezza e confutare quanto da Voi asserito e che non mi è stato possibile rappresentare nel luogo di discussione pubblica da Voi promossa.

DETTAGLI AMMINISTRATIVI E CONTRATTO

- con Deliberazione della Giunta Comunale n. 101 del 3 giugno 2021, l'Amministrazione ha manifestato l'interesse ad aderire all'Avviso di cui al D.P.C.M. 21/01/2021, proponendo la candidatura relativa all'intervento di realizzazione di un parcheggio pubblico interrato in Piazza Cavallotti – Piazza Padre Pio per un importo complessivo di € 5.000.000,00 come da studio di fattibilità tecnico – economico redatto dall'Ufficio Tecnico;

- con Det. Dirig. n. 534 del 21/03/2023, ai sensi dell'art. 36 c. 2 lett. a) del D. Lgs 50/2016 mediante procedura negoziata sul portale Traspare del Comune di San Severo, l'incarico professionale per servizi tecnici necessari all'attività di aggiornamento dello studio di fattibilità tecnico-economica necessario alla realizzazione del parcheggio pubblico interrato in P.zza Cavallotti - P.zza Padre Pio è stato affidato al professionista Arch. Fabio de Lorenzo per un importo complessivo di € 36.795,20;

- con Det. Dirig. n. 568 del 24/03/2023, ai sensi dell'art. 36 c. 2 lett. a) del D. Lgs 50/16, i servizi tecnici necessari alle attività di indagini geognostiche per la realizzazione del parcheggio pubblico interrato in P.zza Cavallotti – P.zza P. Pio sono stati affidati al professionista Geol. Domenico Masselli per un importo complessivo di € 11.122,80;

- con Det. Dirig. n. 1427 del 28/06/2023, a seguito del verbale di verifica dell'aggiornamento dello studio di fattibilità redatto il 26/06/2023 con prot. n. 26283 del 27/06/2023 a firma dell'Arch. Antonio D'Alessandro (era possibile tale procedura visto l'importo dell'opera?) e dell'attestato di validazione del progetto riportante gli esiti della verifica, redatto in data 26/06/2023 con prot. n. 26284 del 27/06/2023 dal RUP Ing. Luciana Serena Ciavarella, il Dirigente dell'Area IV approvava la verifica e la validazione del Progetto di Fattibilità Tecnica Economica;

- con Determinazione Dirigenziale n. 1643 del 20/07/2023, integrata con la Determinazione Dirigenziale n. 1673 del 25/07/2023 e con la Determinazione Dirigenziale di rettifica n. 1755 del 01/08/2023 del Dirigente dell'Area IV, si è dato avvio al procedimento di gara per l'affidamento congiunto della progettazione definitiva ed esecutiva, progettazione antincendio, ivi compreso il coordinamento della sicurezza in fase di progettazione, e l'esecuzione dei lavori relativi all'intervento denominato

“REALIZZAZIONE PARCHEGGIO PUBBLICO INTERRATO IN P.ZZA CAVALLOTTI – P.ZZA PADRE PIO”, sulla base del criterio dell’offerta economicamente più vantaggiosa individuata sulla base del miglior rapporto qualità/prezzo ai sensi dell’art. 108, comma 2, lett. e), del D. Lgs. 36/2023 e con la medesima Determinazione Dirigenziale n. 1643 del 20/07/2023 è stata affidata alla Stazione Unica Appaltante della Provincia di Foggia la procedura per lo svolgimento della gara;

- con Determinazione n. 1526 del 28/09/2023 e di rettifica n. 1533 di pari data, al termine della procedura di gara, la Commissione giudicatrice di gara ha stabilito di aggiudicare l’appalto, nelle more della verifica delle dichiarazioni rese in sede di gara, in favore del concorrente primo classificato 2GI, con sede in Peschici (FG), Via Tuppo delle Pile, snc, P. IVA 03972510717;

- con Determinazione Dirigenziale Reg. Gen. n. 1665 del 10/07/2024 si è proceduto con l’affidamento dei servizi tecnici di verifica della progettazione definitiva ed esecutiva alla società di ingegneria “SAF&P engineering S.r.l.” per un importo complessivo di € 26.740,72;

- con Determinazione Dirigenziale Reg. Gen. n. 2124 del 16/09/2024 si è proceduto con l’affidamento dei servizi tecnici di coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione all’Arch. Matteo Boncristiano per un importo complessivo di € 62.107,76;

- con Determinazione Dirigenziale Reg. Gen. n. 557 del 19/03/2025 si è proceduto con l’affidamento dei servizi tecnici di Direzione Lavori all’Ing. Domenico Cannone per un importo di € 72.000,00, oltre oneri.

Il contratto di appalto è stato stipulato in data 22 novembre 2023, Rep. N. 16049, per un importo di aggiudicazione di € 2.102.790,13 (ribassato del 18,18% sull’importo a base di gara di € 2.570.019,72) oltre agli oneri della sicurezza quantificati in € 145.000,00, ed i costi della manodopera pari ad € 1.603.980,28, per un importo totale di aggiudicazione, quindi, di € 3.883.770,41.

Oltre alla garanzia definitiva, l’appaltatore ha presentato una polizza assicurativa di cui all’art. 2.5 del CSA “contractors all risk” (CAR) ed RCT (Responsabilità civile verso terzi) n. 430233226 con decorrenza 15.11.2023 e scadenza 15.11.2025 rilasciata in data 15.11.2023 dalla GENERALI ITALIA S.p.A. Agenzia di Montesilvano Via Roma 37/5 – 65010 Pescara (PE) di € 500.000,00.

L’art. 9 del contratto recita: “Il termine di ultimazione delle attività è fissato in giorni 462 (quattrocentosessantadue) di cui 60 gg per progetto definitivo, 45 gg per progetto esecutivo e 357 gg per esecuzione lavori, naturali e consecutivi decorrenti dalla data di consegna dei lavori, secondo le condizioni offerte dall’Appaltatore in sede di gara”.

Considerazioni sulla parte amministrativa e contratto

L’art 2.5 (Coperture assicurative) del Capitolato Speciale di Appalto prevede che **“L’importo della somma da assicurare è individuato da quello di contratto.**

Quindi dalla lettura dei contenuti del Capitolato speciale d’Appalto è evidente che la garanzia prestata dall’Impresa Appaltatrice è ampiamente insufficiente, la garanzia deve essere di € 3.883.770,41 € e non di 500.000,00 €.

E adesso facciamo una disamina dei termini per l’esecuzione del contratto.

Il termine per la redazione del progetto definitivo è stabilito, come richiamato, in 60 gg naturali e consecutivi mentre quello per la redazione del progetto esecutivo è stabilito in 45 gg, anch’essi naturali e consecutivi (cfr. Art. 9 del contratto).

Quindi dalla data del contratto, 22 novembre 2023, il progetto definitivo doveva essere consegnato entro il 21 gennaio 2024 e, da quella data in poi, sottoposto a verifica.

Come mai il servizio tecnico di Verifica della Progettazione Definitiva ed Esecutiva è stato affidato solo in data 10 luglio 2024?

Come mai il progetto definitivo è stato approvato solo in data 23 gennaio 2025?

Oltre un anno dopo il termine stabilito in contratto, e parliamo di un progetto definitivo.

DETTAGLI TECNICI

Dalla Relazione geologica redatta dal Dott. Masselli (pag. 67 quarto capoverso) si rileva che il livello statico della falda si attesta attorno ai -4.00 m dal piano di campagna.

Dal computo metrico estimativo del Progetto di Fattibilità Tecnico Economico (cfr. art. 4/4 del computo) risulta una profondità di scavo di 4,5 m.

Quindi non siamo a "pelo d'acqua" come affermato da qualcuno, ma mezzo metro sotto.

Sono previsti scavi a sezione per un totale di circa 3.635 mq (più o meno l'estensione di Piazza incoronazione) ad una profondità di 4,5 m dal piano di campagna; questo equivale ad un volume di circa 16.300 mc di materiale da estrarre e trasportare a discarica.

Nel Piano di sicurezza del PFTE non sono state considerate le procedure da seguire per l'instabilità degli scavi, tra questi i fenomeni di instabilità del fondo dello scavo e quelli di sifonamento dovuto alla presenza della falda, ecc... Non c'è alcuna procedura riguardante questa lavorazione.

- Quanti camion serviranno, considerando la limitazione di peso dei mezzi che possono circolare nei pressi del cantiere e la quantità di materiale da trasportare (i camion di utilizzo comune possono caricare circa 20 mc di terra scavata, il volume della terra scavata è mediamente superiore del 25% al volume di calcolo del materiale da scavare, questo significa che i 16.300 mc di materiale da scavare per realizzare l'opera quando saranno caricati sui camion diventeranno 20.375 mc che, trasportati sui camion, daranno luogo al transito per 1.018 volte in entrata -vuoto- e per 1.018 volte in uscita -pieno)?

- Quali sono le criticità riscontrabili nel via vai di mezzi di cantiere nelle aree e strade circostanti (rumore, polveri, vibrazioni, sporcizia rilasciata dai mezzi di trasporto, ecc...) e come influenzeranno il traffico locale?

- Si ritiene credibile che le operazioni di scavo avranno la durata di una settimana (2.036 transiti suddivisi in 5 giorni fanno 407 transiti al giorno, 51 viaggi in un'ora ogni giorno)?

- E, ancora, sembra credibile che la realizzazione delle strutture di fondazione avranno la durata di quattro settimane?

Comparazioni

A mia memoria, ma senza andare molto addietro nel tempo, nessun lavoro dell'area tecnica di riferimento è stato portato a termine nei tempi contrattuali previsti:

- Piazza incoronazione, consegna dei lavori marzo 2023, fine lavori dicembre 2023; in via di completamento a **fine aprile 2025**. Questo, degli esempi riportati, è l'unico che non rappresenta un problema di perdita di finanziamenti giacché la copertura finanziaria è data da un avanzo di amministrazione di 340.000,00 € e dalla contrazione di un mutuo di 600.000,00 € e, come rappresentato al Dirigente, ha avuto l'unico handicap di arrecare, per un tempo prolungato, un danno ai cittadini e alle attività commerciali presenti nella zona. Questi lavori non avrebbero dovuto ricevere la validazione del progetto in quanto carente, questo, dal punto di vista tecnico-funzionale-procedurale, a partire dal cronoprogramma fino alle tardive autorizzazioni della Soprintendenza. Ma tant'è.

- Edificio pubblico ad uso scolastico di Via Mazzini, data di consegna dei lavori 25 marzo 2024, data fine lavori **02 aprile 2025**; sono ancora in corso di realizzazione le opere strutturali (travi, pilastri, solai) e, se tutto procederà senza intoppi, saranno terminati entro aprile 2026, con un anno di ritardo.

- Nuova sede Commissariato di pubblica sicurezza, data di consegna dei lavori 16 luglio 2024, data fine lavori 15 settembre 2025; allo stato attuale son state realizzate le sole fondazioni della struttura portante, anch'essa destinata ad essere completata, con scarsa probabilità di successo, e a voler essere ottimisti, entro 18 mesi da oggi.

- Scuola elementare San Giovanni Bosco, plesso di Via Cap. D'orsi, data di consegna dei lavori 15 marzo 2021, data **fine lavori 16 dicembre 2021**; lavori **ultimati in data 20 dicembre 2023** e conseguente Collaudo Tecnico Amministrativo redatto nel mese di **marzo 2025**.

Consideriamo che per questa opera pubblica, è stato anche perso un finanziamento Ministeriale (decreto MIUR n.835 del 25/9/2019) dell'importo di 1.500.000,00 €, cosa che può succedere anche per il cantiere del parcheggio di Piazza Cavallotti, con la piccola differenza che qui si tratta di 5.000.000,00 € da restituire.

AZIONI DA INTRAPRENDERE

Già da tempo diverse Associazioni hanno proposto modifiche al progetto, alcune fattibili altre oggettivamente no; tra quelle fattibili c'è senz'altro quella di realizzare un parcheggio a raso custodito.

Tale soluzione oltre a velocizzare notevolmente le lavorazioni garantirebbe anche un costo di gestione notevolmente limitato rispetto a quelli prevedibili per un parcheggio interrato che, per non andare in perdita dovrebbe avere un tasso di occupazione oraria media di almeno 6 ore per ciascun posto auto.

La previsione che ogni giorno per 6 ore stazionino nel parcheggio 108 automobili è certamente utopica, a meno di non considerare esclusivamente i giorni della festa patronale o simili.

A queste proposte è stata data una risposta negativa: secondo il Dirigente non è possibile apportare varianti al progetto poiché queste dovrebbero essere assoggettate ad una nuova procedura di gara.

Ho cercato di spiegare al Dirigente che non si tratterebbe di una variante ma di una modifica e/o rimodulazione progettuale, ma di questa possibilità non ne era nemmeno a conoscenza, eppure basta consultare le FAQ <https://dait.interno.gov.it/finanza-locale/fag/fag-general-pnrr> per rilevare quanto di seguito e cioè:

Sono ritenute ammissibili esclusivamente le modifiche e/o rimodulazioni progettuali degli interventi, sia di tipo economico sia afferenti alla realizzazione dell'opera, che non pregiudicano il raggiungimento delle milestone e dei target ad essi associati, e solo nel caso in cui venga garantito il rispetto della tempistica concordata, in coerenza con il cronoprogramma degli investimenti.

L'avvio della procedura di modifica di un intervento è promosso dal Soggetto attuatore, attraverso la trasmissione alla Direzione Centrale per la Finanza Locale (DAIT) di una richiesta motivata, compilando il format di cui all'Allegato n. 6 in tutte le sue parti, includendo eventuale documentazione utile alla valutazione dell'istanza. Il format deve essere firmato digitalmente a cura del Legale rappresentante dell'Ente e inviato al DAIT all'indirizzo e-mail dedicato alla Misura M5C2I.2.1.: rigenereazioneurbana.fl@interno.it.

Il DAIT procede all'istruttoria e comunica gli esiti al Soggetto attuatore entro 30 giorni dalla ricezione della richiesta, sia in caso di approvazione che di diniego della rimodulazione e/o variazione. In caso di approvazione della rimodulazione e/o variazione, il DAIT provvederà contestualmente ad aggiornare il sistema informativo ReGIS. Al fine di garantire una maggiore trasparenza, efficacia ed efficienza della spesa, nonché certezza dei tempi di realizzazione delle iniziative finanziate, è auspicabile ridurre al minimo qualsiasi variazione e/o rimodulazione rispetto al progetto originario ammesso a finanziamento.

Questa modifica la si sarebbe già dovuta richiedere quando, a seguito dell'inosservanza della tempistica contrattuale (tardiva consegna dei progetti che dovrebbe essere soggetta alle penali di Capitolato), qualcuno si sarebbe dovuto rendere conto della impossibilità di portare l'opera a compimento nei tempi che via via si fanno sempre più stringenti, ed è comunque urgente chiederla adesso per non incorrere in un clamoroso fallimento.

A meno di una provvidenziale proroga, che al momento non è stata nemmeno ventilata e che potrebbe anche non essere sufficiente.

Oltre al parcheggio a raso, se proprio si vuole realizzare quello interrato, si potrebbe prendere in considerazione l'ipotesi di ridurre l'estensione del parcheggio proposto, come indicato nella figura alla pagina seguente, senza intaccare minimamente la zona del parco, riducendo il numero di posti auto e con il raggiungimento del primario obiettivo di ridurre notevolmente i tempi di realizzazione del parcheggio, oltre a questo si mitigherebbe l'impatto delle lavorazioni sull'ambiente circostante, si ridurrebbero (numero e dimensioni) quelle orrende aiuole rialzate, si avvicinerebbe il tempo di occupazione dei posti auto alle necessarie sei ore, così da garantire perlomeno un equilibrio di cassa per i costi di gestione dell'opera e, non meno importante, si ridurrebbe la somma da restituire se non si completassero in tempo i lavori.

E, ancora, per velocizzare ulteriormente l'esecuzione dell'opera si potrebbe ricorrere all'utilizzo di un parcheggio meccanizzato automatico che, rispetto alle soluzioni tradizionali, presenta le seguenti peculiarità:

- minore volume e profondità di scavo (con conseguente salvaguardia della falda sottostante);
- minori costi di scavo e minori disturbi alla circolazione locale, alle attività scolastiche e alla vita di quartiere durante il periodo dei lavori.
- riduzione dei complessi e costosi impianti di servizio dei parcheggi tradizionali, rendendo più accettabili esteticamente le sistemazioni di superficie (grigliati per l'aerazione, camini, ecc.);
- costi complessivi di realizzazione e gestione inferiori rispetto a tutti gli altri tipi di parcheggio, eccetto quelli a raso;
- maggiore sicurezza per l'utente, per il quale trovarsi di notte in locali deserti, seppur protetti e sorvegliati, costituisce un potenziale pericolo;
- sicurezza per la vettura, che normalmente non è tutelata rispetto alle possibili manovre maldestre degli altri guidatori ed è anche esposta all'azione di eventuali malfattori;
- assenza di inquinamento nei locali di parcheggio dovuta alla movimentazione a motore spento.



Nel caso della mancata realizzazione dell'opera la penale spettante all'Impresa sarebbe (secondo quanto stabilito dal CSA) pari al 10% del valore dell'opera stessa, quindi 388.377,00 €, importo comprensivo delle spese di progettazione definitiva ed esecutiva, antincendio e Coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione, questo senza tenere in conto le penali da applicare (a favore dell'Amministrazione) per i ritardi cumulati nella progettazione definitiva ed esecutiva, oltre alle spese già anticipate.

Per concludere, egregi Amministratori, a queste osservazioni che ho il piacere di condividere con Voi, non sono io che mi aspetto delle risposte ma tutti i cittadini di San Severo interessati alla questione.

San Severo, 22 aprile 2025

Francesco Paolo Mariani

