

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERA 26 aprile 2018.

Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443 del 2001) Metropolitana di Roma - Linea C - Approvazione varianti tratta T3 San Giovanni - Colosseo/Fori Imperiali e modalità di utilizzo dei finanziamenti (CUP E5110400010007). (Delibera n. 36/2018)

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 27 febbraio 1967, n. 48, recante «Attribuzioni e ordinamento del Ministero del bilancio e della programmazione economica e istituzione del Comitato dei ministri per la programmazione economica» e visto, in particolare, l'art. 16, concernente l'istituzione e le attribuzioni del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), nonché le successive disposizioni legislative relative alla composizione dello stesso Comitato;

Vista la legge 23 agosto 1988, n. 400, recante «Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei ministri»;

Vista la legge 7 agosto 1990, n. 241, recante «Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi» e successive modificazioni;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il «Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE», e successive modificazioni;

Visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, c.d. «Codice antimafia»;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 9 giugno 2015, n. 194, e successive modificazioni, con il quale è stata soppressa la struttura tecnica di missione, istituita con decreto dello stesso Ministro 10 febbraio 2003, n. 356, e successive modificazioni, e i compiti di cui agli articoli 3 e 4 del medesimo decreto sono stati trasferiti alle competenti direzioni generali del Ministero, alle quali è demandata la responsabilità di assicurare la coerenza tra i contenuti della relazione istruttoria A la relativa documentazione a supporto:

Visto il decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, e successive modificazioni, ed in particolare:

a) l'art. 200, comma 3, che prevede che, in sede di prima individuazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti effettua una ricognizione di tutti gli interventi già compresi negli strumenti di pianificazione e programmazione, comunque denominati,

vigenti alla data di entrata in vigore del medesimo decreto legislativo, all'esito della quale lo stesso Ministro propone l'elenco degli interventi da inserire nel primo Documento pluriennale di pianificazione (DPP) di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 228, che sostituisce tutti i predetti strumenti;

b) l'art. 201, comma 9, che prevede che, fino all'approvazione del primo DPP, valgono come programmazione degli investimenti in materia di infrastrutture e trasporti gli strumenti di pianificazione e programmazione e i piani, comunque denominati, già approvati secondo le procedure vigenti alla data di entrata in vigore dello stesso decreto legislativo o in relazione ai quali sussiste un impegno assunto con i competenti organi dell'Unione europea;

c) l'art. 203 che, istituendo il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari - CCASIP, ha di fatto assorbito ed ampliato tutte le competenze del pre-vigente Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere - CCASGO;

d) l'art. 214, comma 2, lettera d) e f), in base al quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede alle attività di supporto a questo Comitato per la vigilanza sulle attività di affidamento da parte dei soggetti aggiudicatori e della successiva realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese e cura l'istruttoria sui progetti di fattibilità e definitivi, anche ai fini della loro sottoposizione alla deliberazione di questo Comitato in caso di infrastrutture e insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, proponendo allo stesso le eventuali prescrizioni per l'approvazione del progetto;

e) l'art. 214, comma 11, che prevede che in sede di prima applicazione restano comunque validi gli atti ed i provvedimenti adottati e sono fatti salvi gli effetti prodotti ed i rapporti giuridici sorti sulla base dell'art. 163 del decreto legislativo n. 163 del 2006;

f) l'art. 216, commi 1, 1-bis e 27, che, fatto salvo quanto previsto nel citato decreto legislativo n. 50 del 2016, stabiliscono rispettivamente che:

1) lo stesso si applica alle procedure e ai contratti per i quali i bandi o avvisi con cui si indice la procedura di scelta del contraente siano pubblicati successivamente alla data della sua entrata in vigore;

2) per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche già inseriti negli strumenti di programmazione approvati, e per i quali la procedura di valutazione di impatto ambientale sia già stata avviata alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo, i relativi progetti sono approvati secondo la disciplina previgente;

3) le procedure per la valutazione d'impatto ambientale delle grandi opere, avviate alla data di entrata in vigore del suddetto decreto legislativo n. 50 del 2016 secondo la disciplina già prevista dagli articoli 182, 183, 184 e 185 di cui al decreto legislativo n. 163 del 2006, sono concluse in conformità alle disposizioni e alle attribuzioni di competenza vigenti all'epoca del predetto avvio e le medesime procedure trovano applicazione anche per le varianti;



Considerato che la proposta all'esame, alla luce delle sopracitate disposizioni, e in particolare di quanto previsto all'art. 214, comma 11, e all'art. 216, comma 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016, risulta ammissibile all'esame di questo Comitato e ad essa sono applicabili le disposizioni del previgente decreto legislativo n. 163 del 2006;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, che all'art. 1, comma 5, istituisce presso questo Comitato il «Sistema di monitoraggio degli investimenti pubblici» (MIP), con il compito di fornire tempestivamente informazioni sull'attuazione delle politiche di sviluppo e funzionale all'alimentazione di una banca dati tenuta nell'ambito di questo stesso Comitato;

Vista la normativa vigente in materia di Codice unico di progetto - CUP e, in particolare:

a) la delibera del 27 dicembre 2002, n. 143 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 87 del 2003, e la relativa *errata corrige* pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140 del 2003, nonché la delibera 29 settembre 2004, n. 24, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 276 del 2004, con le quali questo Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

b) la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante «Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione» che, all'art. 11, dispone che ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un CUP;

c) la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito in legge, con modificazioni, dall'art. 1, comma 1, della legge 17 dicembre 2010, n. 217, che, tra l'altro, definisce le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Vista la normativa vigente in tema di controllo dei flussi finanziari e, in particolare:

a) l'art. 36 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, che regola il monitoraggio finanziario dei lavori relativi alle infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi di cui agli articoli 161, comma 6-bis e 176, comma 3, lettera e), del citato decreto legislativo n. 163 del 2006, disposizione richiamata all'art. 203, comma 2, del menzionato decreto legislativo n. 50 del 2016;

b) la delibera di questo Comitato del 28 gennaio 2015, n. 15, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 155 del 2015, che aggiorna - ai sensi del comma 3 del menzionato art. 36 del decreto-legge n. 90 del 2014 - le modalità di esercizio del sistema di monitoraggio finanziario di cui alla delibera 5 maggio 2011, n. 45, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 234 del 2011 e la relativa *errata corrige* pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 281 del 2011;

Visto il «Nuovo piano generale dei trasporti e della logistica» sul quale questo Comitato si è definitivamente pronunciato con delibera 1° febbraio 2001, n. 1 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 54 del 2001, e che è stato approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 marzo 2001;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 51 del 2002, Supplemento ordinario, con la quale questo Comitato, ai sensi dell'allora vigente legge 21 dicembre 2001, n. 443, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che nell'allegato 1 include, nell'ambito dei «Sistemi urbani», interventi che riguardano la città di Roma e, più specificatamente, la Metropolitana di Roma - Linea C;

Viste le delibere 1° agosto 2003, n. 65, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 258 del 2003; 20 dicembre 2004, n. 105, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 149 del 2005; 27 maggio 2005, n. 39, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 264 del 2005; 29 marzo 2006, n. 78, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 210 del 2006; 17 novembre 2006, n. 144, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 264 del 2006; 28 giugno 2007, n. 46, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 5 del 2008; 3 agosto 2007, n. 71, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 41 del 2008 Supplemento ordinario; 9 novembre 2007, n. 112, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 72 del 2008 Supplemento ordinario; 31 luglio 2009, n. 64, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 5 del 2010; 22 luglio 2010, n. 60, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 52 del 2011; 20 gennaio 2012, n. 6, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 88 del 2012; 11 luglio 2012, n. 84 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 275 del 2012; 11 dicembre 2012, n. 127 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 145 del 2013, e 21 dicembre 2012, n. 137 pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 121 del 2013, con le quali questo Comitato ha assunto determinazioni in ordine alla Metropolitana di Roma - Linea C - inerente le diverse tratte del tracciato fondamentale da T2 a T7 (Clodio/Mazzini - Pantano/Monte Compatri) ed i cui contenuti si intendono qui integralmente richiamati;

Considerato che con la citata delibera n. 60 del 2010 questo Comitato ha approvato il progetto definitivo della tratta T3 «Colosseo - San Giovanni», individuando nell'importo di 792 milioni di euro il nuovo limite di spesa della medesima tratta, con un incremento di costo rispetto al limite di spesa di 519,8 milioni di euro individuato in sede di approvazione del progetto preliminare;

Vista la delibera 1° agosto 2014, n. 26, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 3 del 2015 Supplemento ordinario, con la quale questo Comitato ha espresso parere sull'XI Allegato infrastrutture al Documento di economia e finanza - DEF 2013, che include, nella tabella 0 - avanzamento Programma infrastrutture strategiche - nell'ambito dei «Sistemi urbani», l'intervento «Metropolitana Linea C: tratta T3»;

Vista la nota 4 agosto 2017, n. 31285, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la quale, in merito in particolare a varianti relative alla Tratta T3, alla Tratta T4-T7 ed al nuovo quadro economico del tracciato fondamentale da T3 a T7 e Deposito di graniti e opere propeedeutiche alla tratta T2, veniva chiesto di «iscrivere l'argomento alla prossima riunione del Comitato»;



Vista la nota del Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento della politica economica (DIPE) 4 ottobre 2017, n. 4706, con la quale venivano fra l'altro richiesti chiarimenti su costo e finanziamento dell'opera, materiale rotabile e avanzamento dei lavori sulle varie tratte, oltre a chiarire che il CIPE non è competente per l'approvazione di varianti già approvate dal soggetto aggiudicatore e già completate, relativamente alle tratte T4-T7;

Vista la nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 21 novembre 2017, n. 8090, con la quale si dava parziale riscontro alle richieste del DIPE avanzate con la citata nota n. 4706 del 2018;

Vista la nota DIPE 22 dicembre 2017, n. 6300, con la quale, fra l'altro, si chiedevano approfondimenti in merito alla tratta T2, alla prospettata riduzione del numero di treni previsti sulla linea C e veniva ribadita l'esigenza di avere urgenti chiarimenti sugli aspetti finanziari ancora non risolti, in merito in particolare alle quote di cofinanziamento del Comune di Roma, stante la copertura statale confermata in 1.907.044.562,81 euro, dalla relazione istruttoria allegata alla nota n. 31285 del 2017 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che alla successiva nota 30 marzo 2018, n. 2872 della medesima amministrazione;

Vista la nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 16 gennaio 2018, n. 333, con la quale la direzione generale competente dava riscontro alle richieste della sopra citata nota 6300 del 2018, rimandando ad una fase successiva i chiarimenti relativi agli aspetti del cofinanziamento degli enti locali;

Viste le note del Comune di Roma 16 febbraio 2018 n. 5619, 2 marzo 2018 n. 1250, 22 marzo 2018 n. 1664, 6 aprile 2018 n. 1921, con le quali il Comune di Roma confermava la quota parte di finanziamento pari a 855.312.801,62 euro, ivi inclusa l'ulteriore finanziamento richiesto, pari a 15.658.232,97 euro;

Vista la nota DIPE 28 marzo 2018, n. 1775, con la quale veniva chiesto alla Regione Lazio di confermare la propria quota di cofinanziamento;

Vista la nota DIPE 18 aprile 2018, n. 2147, con la quale si chiedeva, fra l'altro, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti l'inoltro di una nuova relazione istruttoria;

Vista la nota della Regione Lazio 20 aprile 2018, n. 230460, con la quale si conferma la quota di cofinanziamento di 257.187.565,29 euro per la Metropolitana di Roma - Linea C;

Vista la nota 23 aprile 2018, n. 13065, del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la quale veniva sottoposta in allegato, tra gli altri, una nuova relazione istruttoria relativa alla richiesta di approvazione di varianti alla sola tratta T3, e che dava conto tra l'altro delle coperture finanziarie complessive per l'opera e del fatto che, con decreto ministeriale n. 86 del 2 marzo 2018, sono stati stanziati, a favore di Roma Capitale, 36,4 milioni di euro, posti al di fuori del quadro economico dell'opera, per l'acquisto di 4 treni per la tratta T3.

Viste le note 23 aprile 2018, n. 13065, 13066, 13068, 13069 a firma del capo di Gabinetto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con le quali è stata inviata ulteriore documentazione istruttoria relativa alla propo-

sta «Comune di Roma - Metropolitana linea C - Approvazione varianti tratta T3 Fori imperiali/Colosseo - San Giovanni. Nuovo quadro economico tracciato fondamentale da T2 a T7 e Deposito Graniti»;

Vista la nota del Vice Ragioniere generale vicario di Roma Capitale del 24 aprile 2018, prot. n. 41936, con la quale è data conferma che alla Missione 10 «Trasporti e diritto alla mobilità» del bilancio di previsione 2018-2020, esercizio 2019, è stanziato l'importo di 15.658.232,97 euro, finanziato con risorse a carico di Roma Capitale per la realizzazione della linea C della Metropolitana di Roma, tracciato fondamentale da T2 a T7 e Deposito Graniti;

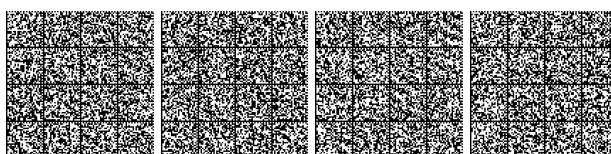
Vista la nota della Regione Lazio, direzione regionale territorio, urbanistica, mobilità, del 24 aprile 2018, prot. 239908, con la quale viene data conferma di aver previsto nel bilancio, su fondi a carico della Regione Lazio, e non delle risorse del Fondo sviluppo e coesione 2014-2020, a valere sulle annualità 2018-21, l'importo di 90.391.215,81 euro, risorse che, oltre a quanto già erogato e impegnato, garantiscono la copertura dell'importo totale previsto a carico della Regione Lazio di 257.187.565,29 euro;

Considerato che le varianti alla Tratta T3 sono sostanziali ma complessivamente non determinano un onere finanziario aggiuntivo e che pertanto il totale del quadro economico del progetto esecutivo della tratta T3 rimane invariato a 792.000.559,64 euro;

Visto il quadro economico trasmesso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la citata nota n. 13065 in data 23 aprile 2018 e che, come risulta dalla nota istruttoria del Ministero «le quote di ciascun soggetto finanziatore sul costo complessivo delle tratte da T3 a T7 e deposito e delle attività propedeutiche dalla T2» sono ripartite come segue:

	Quote di finanziamento T3-T7 e Deposito e attività propedeutiche T2, in euro	Distribuzione percentuale
Stato	1.907.044.562,81	63,2%
Regione Lazio	257.187.565,29	8,5%
Roma Capitale	855.312.801,62	28,3%
Totale complessivo	3.019.544.929,72	100,00%

Preso atto, sotto l'aspetto economico-finanziario, che dal quadro economico generale dell'opera trasmesso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti risulta quale costo complessivo delle tratte del «tracciato fondamentale della Metropolitana di Roma - Linea C» da T2 a T7 e Deposito-officina di Graniti», con la «tratta T2 rappresentata con le sole attività propedeutiche», risulta il seguente l'importo di 3.019.544.929,72 euro (il quale per effetto di arrotondamenti all'unità superiore, delle diverse somme riportate nel quadro economico del Ministero proponente, risulta essere pari a 3.019.544.931 euro), così articolato:



a) tratta T2 (solo attività propedeutiche) per 49.120.004,76 euro;

b) tratta T3 per 792.000.559,64 euro;

c) tratte T4-T7, incluso Deposito – officina di Graniti per 2.178.424.365,32 euro;

Preso atto, inoltre, che il totale di 3.019.544.929,72 euro prevede la seguente ripartizione nel quadro economico di progetto dell'intera opera:

a) totale dei lavori pari a 1.958.041.037,90 euro;

b) oneri vari in carico al contraente generale per 330.916.472,34 euro;

c) somme a disposizione del soggetto aggiudicatore (Roma Metropolitane S.r.l.) per 427.845.484,15 euro;

d) appalti propedeutici già approvati o completati per 27.285.246,06 euro;

e) IVA totale pari a 275.456.689,27 euro;

Preso atto, che nel totale lavori e oneri della sicurezza di cui al punto a) della precedente presa d'atto, non sono inclusi i lavori per la realizzazione della tratta T2 e che per la medesima tratta T2 sono inseriti nel citato quadro economico soltanto i costi per progettazione e opere propedeutiche / archeologiche, pari a 49,12 milioni di euro;

Considerato che la tratta T4-T7 della medesima Linea C della Metropolitana di Roma e le varianti già approvate e completate non sono oggetto di valutazione ed approvazione da parte del CIPE nell'odierna seduta, come del resto chiarito con la nota DIPE 28 marzo 2018, n. 1798;

Considerato che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto, con la citata relazione istruttoria del 20 aprile 2018, di:

a) approvare ai sensi e per gli effetti dell'art. 169 del decreto legislativo 163 del 2006 esclusivamente le varianti della tratta T3 «San Giovanni - Colosseo/Fori Imperiali» rispetto al progetto approvato con delibera CIPE n. 60 del 2010, derivanti dalla redazione del progetto esecutivo;

b) autorizzare l'utilizzo dei finanziamenti in modo che l'erogazione dei contributi sia commisurata, in relazione all'avanzamento dei lavori, alle quote percentuali di contribuzione fra gli enti finanziatori applicate all'importo complessivo della spesa di cui al Quadro economico, superando le suddivisioni finanziarie tra le diverse tratte definite nelle precedenti delibere riguardanti la Linea C di Roma;

Considerato, sotto l'aspetto procedurale, che nella seduta preparatoria al CIPE, del 20 marzo 2018, è stato convenuto di eseguire i dovuti approfondimenti istruttori emersi a seguito della nota n. 7872 con medesima data, con la quale il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo ha evidenziato la necessità di procedere quanto prima alla sostituzione del soggetto aggiudicatore degli «interventi MIBACT» già previsti con la citata delibera n. 60 del 2010 per la tratta T3 della Linea C della Metropolitana di Roma, fra i quali la messa in sicurezza «dell'attico del Colosseo»;

Considerato che, conseguentemente agli approfondimenti istruttori richiesti, la proposta di approvazione delle varianti alla tratta T3 non è stata sottoposta all'attenzione di questo Comitato nella seduta del CIPE fissata per il giorno 21 marzo 2018;

Considerato che con nota 18 aprile 2018, n. 4448, il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo – Segretariato generale ha comunicato l'esito della riunione tecnica tenutasi in data 17 aprile 2018 presso i suoi uffici, per l'attuazione degli «interventi MIBACT», fra i quali la messa in sicurezza «dell'attico del Colosseo», che formeranno oggetto di una apposita e diversa delibera e che, pertanto, tale aspetto è svincolato dall'approvazione delle varianti alla tratta T3 oggetto della presente delibera;

Considerato che nella successiva riunione preparatoria del CIPE del 24 aprile 2018, in merito alla proposta formulata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è stato ritenuto opportuno adottare delibere differenti per l'approvazione delle varianti della tratta T3, oggetto della presente delibera, e per la modifica del soggetto aggiudicatore dell'intervento specifico di «messa in sicurezza dell'attico del Colosseo» richiesta dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo;

Considerato che nella seduta odierna il Comitato ha approvato la delibera n. 35 del 2018 inerente il cambio del soggetto aggiudicatore per la realizzazione delle opere di «messa in sicurezza dell'attico del Colosseo», richiesta dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo;

Preso atto sotto l'aspetto tecnico che:

a) la tratta T3, rideterminata da Colosseo a San Giovanni, costituisce il primo prolungamento verso ovest della c.d. 1° fase strategica da San Giovanni a Monte Compatri/Pantano della Linea C della Metropolitana di Roma;

b) la suddetta tratta permette la connessione tra Linea C e Linea B, contribuendo a creare «l'effetto rete» per la mobilità cittadina;

c) il cronoprogramma del progetto esecutivo prevede due differenti fasi attuative:

1) la prima fase prevede il completamento del pozzo situato in Via Sannio, degli interventi archeologici conseguenti e delle opere di linea;

2) la seconda fase attuativi prevede il completamento delle restanti opere, inclusa la stazione Fori Imperiali/Colosseo, con conclusione dei lavori dopo 84,5 mesi e attivazione dopo 91 mesi dalla consegna delle aree;

d) il progetto esecutivo è stato approvato dal soggetto aggiudicatore con atto di approvazione n. 3 del 15 febbraio 2013;

e) il Voto n. 67 del 12 maggio 2016 del Comitato tecnico permanente per la sicurezza dei sistemi di trasporto ad impianti fissi ha espresso parere favorevole in linea tecnico-economica sul progetto in argomento e ai fini del rilascio del nulla osta tecnico ai fini della sicurezza, subordinatamente a osservazioni e prescrizioni;



f) la nota n. 25400 del 12 luglio 2017 di Roma Capitale ha fornito riscontri alle osservazioni e prescrizioni del Comitato tecnico permanente, concludendo che la richiesta di ripristinare in corrispondenza della stazione Fori imperiali/Colosseo una comunicazione tra i binari nelle due direzioni risulta eccessivamente onerosa, con costi variabili tra i 90 e i 250 milioni di euro nelle quattro ipotesi formulate, e pertanto ha proposto di lasciare invariata la configurazione del progetto esecutivo, con marcia su binario banalizzato fra il pozzo di via Celimontana e la stazione summenzionata, anche in considerazione dell'intenzione di proseguire l'opera e di non fare della fermata Fori imperiali/Colosseo il capolinea della linea C della Metropolitana di Roma.

g) la relazione istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 20 aprile 2018, n. RU.3483, illustra le varianti oggetto di approvazione, così sintetizzabili:

1) Accesso disabili: modifica del manufatto di stazione in corrispondenza di via del Colosseo a seguito della richieste dell'Ente ISMA, relative al mantenimento dell'accesso carrabile per i disabili durante la durata dei lavori:

i. prevedere in sotterraneo, la realizzazione della parte terminale della banchina del binario dispari verso Amba Aradam, con galleria in allargato e non più a cielo aperto fra paratie;

ii. spostare l'asse del binario dispari, allontanandolo dal corpo della stazione per liberare gli spazi necessari fra le paratie e la galleria di banchina, per consentire l'esecuzione delle opere provvisoriale per la realizzazione della galleria di banchina;

2) Pozzo 3.2, parte a: inserimento di una nuova comunicazione pari/dispari per esigenze di esercizio della tratta T3, con il conseguente spostamento planimetrico del Pozzo, sempre restando nei giardini di piazza Celimontana, e il suo ingrandimento, in modo tale da poter accogliere il nuovo apparato di scambi:

i. avvicinare le due gallerie di linea per inserire le stesse nel Pozzo medesimo, riducendo la lunghezza del ramo della connessione;

ii. mantenere la forma circolare del Pozzo;

iii. ridurre al minimo lo sviluppo degli inevitabili allarghi delle gallerie necessario per ubicare gli apparati di scambio della connessione pari/dispari;

iv. nuovo studio dei tracciati della tratta che si sviluppa dalla stazione Amba Aradam sino al Colosseo, con un nuovo andamento plano-altimetrico delle gallerie di linea, tale da consentire l'ubicazione dei due nuovi scambi in corrispondenza del Pozzo, pur rimanendo all'interno della fascia che delimita la localizzazione stabilita dal progetto definitivo;

v. approfondimento delle livellette per ubicare la realizzazione degli allarghi a foro cieco in un contesto di terreni più favorevole;

3) Pozzo 3.2, parte b:

i. nel progetto esecutivo il tracciato tra la Stazione Fori Imperiali e Amba Aradam è stato modificato con l'obiettivo di avvicinare le gallerie di linea per realizzare in corrispondenza del Pozzo 3.2 multifunzionale di aereazione un'ulteriore comunicazione tra i binari pari/dispari, oltre quella presente nel Pozzo 3.3 in prossimità della Stazione San Giovanni;

ii. il pozzo di aereazione 3.2 è situato tra le stazioni Fori Imperiali e Amba Aradam-Ipponio con una pianta circolare di diametro pari a 34,80 metri fuori tutto;

iii. la funzionalità del pozzo è quella di ventilare le gallerie durante l'esercizio normale e di smaltire i fumi in caso di emergenza incendi, e quella di garantire l'accesso dei Vigili del fuoco e dell'esercente attraverso un'unica scala. Il pozzo ospita al suo interno una connessione ferroviaria pari/dispari tra i binari della linea;

4) Pozzo 3.3, parte a:

i. il Pozzo Multifunzionale 3.3 è localizzato tra le stazioni Amba Aradam/Ipponio e San Giovanni, e ricade interamente all'interno dell'area dei giardini di Via Sannio in prossimità delle Mura Aureliane. La struttura, con la funzione di ventilare le gallerie e garantire l'accesso dei Vigili del fuoco, è costituita da un pozzo profondo e alloggia al suo interno una serie di locali tecnici distribuiti ai vari livelli. Sebbene il manufatto non abbia subito variazioni nel suo perimetro, ha richiesto, fra le altre modifiche apportate, il prolungamento del trattamento della galleria del binario pari – con inserimento di un apparato di binario aggiuntivo in direzione Amba Aradam – per consentire la partenza della TBM in modo corretto;

ii. è stato ripristinato lo schema a doppia comunicazione a crociera, invece che semplice, come era nel progetto definitivo;

5) Pozzo 3.3, parte b: necessità di svincolare l'esecuzione delle gallerie di linea fra il Pozzo 3.3 e il manufatto della stazione San Giovanni dalla realizzazione delle gallerie con TBM in direzione Fori Imperiali:

i. sono stati eliminati i cunicoli di collegamento tra le gallerie in corrispondenza del Pozzo per il *Compensation Grouting* nella tratta tra la stazione Amba Aradam e il Pozzo 3.2;

ii. le comunicazioni tra binario pari/dispari sono state localizzate solo in corrispondenza del Pozzo 3.2 e Pozzo 3.3, eliminando la comunicazione prevista nel progetto definitivo in corrispondenza della stazione Fori Imperiali/Colosseo ;

6) Pozzo di *Compensation Grouting*

i. il Pozzo provvisorio per *Compensation Grouting* a Largo Amba Aradam è uno solo, ed è localizzato nei giardini in corrispondenza di Porta Metronia. Pertanto, una volta stabilizzate le letture del monitoraggio delle mura, il pozzo verrà interamente rinterrato. Questa nuova soluzione di tracciato individuata in sede di progettazione esecutiva ha consentito di mettere a punto una diversa soluzione, che riduce i due pozzi previsti a Largo Amba Aradam ad un unico pozzo;

ii. la nuova configurazione della tratta Fori Imperiali - Pozzo 3.2 - Amba Aradam – Pozzo 3.3, individuata in sede di progettazione esecutiva, ha consentito di determinare una alternativa atta a mitigare le conseguenze della notevole distanza interstazionale presente nella tratta, ai fini dell'evacuazione in sicurezza degli utenti in caso di emergenza;



7) Stazione Fori Imperiali/Colosseo:

i. la delibera n. 60 del 2010 già prevedeva una modifica della stazione Fori Imperiali/Colosseo connessa essenzialmente all'eliminazione del Centro servizi/Museo dei Fori, con sostanziale riduzione della volumetria dello «scatolare» previsto al di sotto della sede di via dei Fori Imperiali. Il progetto esecutivo della stazione, pur redatto in linea con tale soluzione, presenta, invece, ulteriori modifiche determinate da una diversa soluzione costruttiva per il collegamento con la stazione Colosseo della Linea B, il mantenimento dell'accesso carrabile al «villino Rivaldi», l'obbligo di mantenere aperto il traffico su via dei Fori Imperiali e quello di non realizzare griglie su via dei Fori Imperiali;

ii. la stazione Fori Imperiali è inserita in un ampio manufatto-contenitore, costituito da un pozzo rettangolare per il quale la variante prevede la scelta di realizzare una parte dei binari di stazione in galleria per limitare l'impatto sulle preesistenze dal lato di via del Colosseo.

iii. il collegamento tra la stazione Fori Imperiali e la stazione Colosseo della Linea B, prevede una variante per realizzare una diversa soluzione che modifica solo il cunicolo che attraversa la galleria esistente;

iv. la nuova soluzione ottimizza ulteriormente quella precedente, pur garantendo le stesse funzionalità, infatti, riduce e rende più agevoli i percorsi degli utenti e comporta una minor profondità di scavo del Pozzo Colosseo rispetto allo scenario precedente;

v. è stata aumentata la dimensione e modificata la posizione delle scale interne di collegamento fra la stazione Colosseo/Fori Imperiali e la stazione Colosseo della Linea B ed è stato ridisegnato il percorso del cunicolo di collegamento per migliorare la fruibilità da parte dei disabili, riducendo la pendenza longitudinale ed inserendo un mancorrente di separazione tra i flussi;

vi. è stata inserita la S.S.E. (Sotto-Stazione elettrica), da realizzarsi a cielo aperto, in corrispondenza di Via dei Fori Imperiali per una profondità di circa 8 m, nella zona adiacente la stazione, lato Piazza Venezia, davanti al Muro del Muñoz, nella tratta prima della Basilica di Massenzio;

8) Stazione Amba Aradam

i. le varianti rispetto al progetto definitivo riguardano: la modifica della dimensione dello scatolare, una diversa quota dei livelli e degli spazi, nonché un aumento del numero di scale per gli accessi ai vari piani;

ii. la stazione è localizzata tra le stazioni di Colosseo e di San Giovanni, e la sua realizzazione deve tener conto dei vincoli archeologici;

9) Interferenze

i. le maggiori novità sono rappresentate con la tabella seguente che riporta il riepilogo degli importi stimati in fase di redazione del progetto esecutivo, mettendoli a confronto con quanto previsto nella fase definitiva del progetto:

Opera manufatto di riferimento	Importo in euro Progetto Definitivo	Importo in euro Progetto Esecutivo
POZZI L.GO AMBA ARADAM	200.889,51	40.397,91
POZZO 3.2 P.zza Celimontana	2.583.406,14	469.490,68
POZZO 3.3 Via Sannio	81.652,09	91.539,31
POZZI di collegamento Linee B-C	1.685.335,36	1.434.146,95
STAZIONE FORI IMPERIALI	1.243.480,58	
STAZIONE AMBA ARADAM	2.089.090,12	1.518.823,95
TOTALE	7.883.853,80	3.554.398,80

Dal punto di vista tecnico le principali variazioni sono dovute:

i. Pozzi a Largo dell'Amba Aradam: la riduzione dell'importo economico è legata all'eliminazione di un pozzo con eliminazione dell'interferenza con la rete Italgas e Telecom e sensibile riduzione dell'interferenza con infrastruttura ACEA.

ii. Pozzo 3.2: la differenza sostanziale riguarda l'eliminazione della deviazione del cavidotto ad alta tensione della società Terna;

iii. Pozzo 3.3: sostanzialmente invariato;

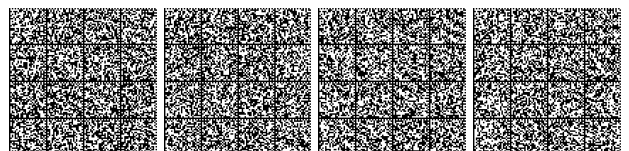
iv. stazione Fori Imperiali e Pozzo di collegamento con la linea B: la riduzione dell'importo economico è legata in parte alla successiva comunicazione da parte di ATAC della dismissione dei cavi elettrici nell'area del cantiere e, in misura maggiore, alla riduzione dei preventivi di altri enti quali Acea distribuzione rete e pubblica illuminazione, ACEA Ato2 Rete idrica e innaffiamento, Telecom Italia, in conseguenza della nuova configurazione della stazione, della eliminazione di un pozzo per la connessione con la linea B ed alla modifica delle fasi del cantiere;

v. Stazione Amba Aradam/Ipponio: la riduzione dell'importo è dovuta alla successiva comunicazione da parte di ATAC della dismissione dei cavi elettrici nell'area del cantiere e alla revisione dell'importo del preventivo di ACEA;

Preso atto sotto l'aspetto attuativo che:

a) il soggetto aggiudicatore è confermato in Roma Metropolitane S.r.l.;

b) la realizzazione del tracciato fondamentale della linea C della Metropolitana di Roma è stata affidata a Contraente generale, individuato il 3 marzo 2006, a seguito di gara, nell'A.T.I. «Astaldi S.p.A., Vianini lavori S.p.A., Consorzio cooperative costruzioni, Ansaldo trasporti sistemi ferroviari S.p.A.», poi costituitasi nella società di progetto Metro C S.c.p.a.;



c) in data 15 dicembre 2013 è iniziato il pre-esercizio della tratta Pantano – Parco di Centocelle, mentre l'esercizio della tratta è avvenuto in data 9 novembre 2014;

d) in data 29 giugno 2015 l'esercizio della Linea C è stato esteso fino alla fermata della Metropolitana denominata «Lodi»;

e) il 12 maggio 2018 è previsto l'avvio del collegamento della Linea C con la Linea A, presso la stazione di San Giovanni;

Tenuto conto della proposta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la quale si chiede al CIPE di:

a) approvare ai sensi e per gli effetti dell'art. 169 del decreto legislativo 163 del 2006 le varianti della tratta T3 «San Giovanni - Colosseo/Fori Imperiali» rispetto al progetto approvato con delibera CIPE n. 60 del 2010, derivanti dalla redazione del progetto esecutivo;

b) autorizzare l'utilizzo dei finanziamenti in modo che l'erogazione dei contributi sia commisurata, in relazione all'avanzamento dei lavori, alle quote percentuali di contribuzione fra gli enti finanziatori applicate all'importo complessivo della spesa di cui al Quadro economico, superando le suddivisioni finanziarie tra le diverse tratte definite nelle precedenti delibere CIPE riguardanti la Linea C di Roma;

Valutato che l'utilizzo dei finanziamenti in modo che l'erogazione dei contributi sia commisurata, in relazione all'avanzamento dei lavori, alle quote percentuali di contribuzione fra gli enti finanziatori applicate all'importo complessivo della spesa di cui al Quadro economico, superando le suddivisioni finanziarie tra le diverse tratte definite nelle precedenti delibere CIPE riguardanti la Linea C di Roma, possa determinare miglioramenti nella gestione finanziaria dell'opera e nella velocità di attuazione, fermo restando il rispetto della normativa vigente, in particolare in materia di contabilità pubblica;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi dell'art. 3 del vigente regolamento di questo Comitato di cui alla delibera del 30 aprile 2012, n. 62;

Vista la nota 24 aprile 2018, n. 2320, predisposta per la seduta del Comitato congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri – Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica e il Ministero dell'economia e delle finanze, e posta a base dell'esame della presente proposta nell'odierna seduta del Comitato;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Delibera:

Le disposizioni del seguente punto 1 sono adottate ai sensi e per gli effetti del combinato disposto degli articoli 214, comma 11, e 216, commi 1, 1-bis e 27, del decreto legislativo n. 50 del 2016, e del decreto legislativo n. 163 del 2006 e successive modificazioni, da cui deriva la sostanziale applicabilità di tale previgente disciplina a tutte le procedure, anche autorizzative, avviate prima del 19 aprile 2016.

1 Approvazione delle varianti alla tratta T3 e utilizzo dei finanziamenti.

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 169 del decreto legislativo 163 del 2006 sono approvate le varianti derivanti dalla redazione del progetto esecutivo, della tratta T3 «San Giovanni - Colosseo/Fori Imperiali» della Metropolitana di Roma – Linea C, rispetto al progetto definitivo approvato con la precedente delibera n. 60 del 2010.

1.2 Le varianti, di cui al precedente punto 1.1, sono approvate senza variazione dei costi previsti per la realizzazione della tratta T3 e, pertanto, il limite di spesa per la realizzazione della tratta T3 è confermato in 792.000.559,54 euro.

1.3 L'importo complessivo di spesa previsto per la tratta T3 - T7 e deposito - officina graniti e attività propedeutiche della tratta T2 risulta essere pari a 3.019.544.929,72 euro.

1.4 Si autorizza l'utilizzo dei finanziamenti in modo che l'erogazione dei contributi sia commisurata, in relazione all'avanzamento dei lavori, alle quote percentuali di contribuzione fra gli enti finanziatori, superando le suddivisioni finanziarie tra le diverse tratte definite nelle precedenti delibere CIPE, riguardanti la Linea C della Metropolitana di Roma.

1.5 La copertura finanziaria dell'importo complessivo di spesa della tratta T3 - T7 e deposito - officina graniti e attività propedeutiche della tratta T2, di cui al precedente punto 1.3, è garantita come da tabella seguente:

Stato	Roma Capitale	Regione Lazio
1.907.044.562,81	855.312.801,62 euro	257.187.565,29 euro

1.6 Il CIPE dovrà essere tempestivamente informato degli esiti della *project review* in corso per la tratta T2.

1.7 Si prescrive di provvedere in via prioritaria appena si renderanno disponibili le necessarie risorse, alla copertura finanziaria dell'acquisto di almeno un treno.

1.8 Si raccomanda, in fase realizzativa delle varianti di cui al precedente punto 1.1, di dare massima attenzione alle indicazioni già pervenute da parte del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo.

2 Altre disposizioni

2.1 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi al progetto.

2.2 Ai sensi della delibera n. 24 del 2004, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione riguardante l'opera stessa.

Roma, 26 aprile 2018

Il Presidente: GENTILONI SILVERI

Il Segretario: LOTTI

Registrato alla Corte dei conti il 3 ottobre 2018

Ufficio controllo atti Ministero economia e finanze, reg.ne prev. n. 1235

18A06626

