

## COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 22 luglio 2010.

**Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Linea C della metropolitana di Roma. Tracciato fondamentale da T2 a T7 (Clodio/Mazzini – Monte compatri/Pantano) - tratta T3 Colosseo - San Giovanni. Approvazione progetto definitivo e finanziamento. (CUP E5110400001007).** (Deliberazione n. 60/2010).

### IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'articolo 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un Programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto Programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 26 febbraio 1992, n. 211 "Interventi nel settore dei sistemi di trasporto rapido di massa" e s.m.i.;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che all'articolo 13 ha recato modifiche al menzionato articolo 1 della legge n. 443/2001 ed ha autorizzato limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel Programma approvato da questo Comitato e visti l'articolo 4, comma 176, della legge n. 350/2003 (legge finanziaria 2004), l'articolo 1, comma 78, della legge 23 dicembre 2005, n. 266 (legge finanziaria 2006), l'articolo 1, comma 977, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 (legge finanziaria 2007), l'articolo 2, comma 257 della legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008) che hanno rifinanziato il Programma medesimo;

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 s.m.i.;

Visto l'art. 60, comma 4, della legge 27 dicembre 2002, n. 289 (legge finanziaria 2003), che riserva il tre per cento degli stanziamenti previsti per infrastrutture alla spesa per la tutela e gli interventi a favore dei beni ed attività culturali, rimettendo ad apposito regolamento – adottato, ai sensi dell'art. 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, dal Ministero di settore di concerto con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti – la definizione dei criteri e delle modalità per l'utilizzo e la destinazione della predetta quota;

Vista la legge 16 gennaio 2003, n. 3, recante "Disposizioni ordinamentali in materia di pubblica amministrazione" che, all'articolo 11, dispone che a decorrere dal 1° gennaio 2003, ogni progetto di investimento pubblico deve essere dotato di un Codice Unico di Progetto (CUP);

Vista la legge 24 dicembre 2003, n. 350 (legge finanziaria 2004), e visto in particolare l'articolo 4, commi 134 e seguenti, ai sensi dei quali la richiesta di assegnazione di

risorse a questo Comitato, per le infrastrutture strategiche che presentino un potenziale ritorno economico derivante dalla gestione e che non siano incluse nei piani finanziari delle concessionarie e nei relativi futuri atti aggiuntivi, deve essere corredata da un'analisi costi-benefici e da un piano economico-finanziario redatto secondo lo schema tipo approvato da questo Comitato;

Visto il decreto-legge 22 marzo 2004, n. 72, convertito – con modificazioni – dalla legge 21 maggio 2004, n. 128, che all'articolo 3 detta disposizioni per l'individuazione della riserva di cui alla citata legge n. 289/2002 per gli esercizi finanziari 2003/2004 a favore del Ministero per i beni e le attività culturali e – nelle more dell'adozione del regolamento di cui all'articolo 60, comma 4, della medesima legge n. 289/2002 – individua la procedura per l'utilizzo della suddetta riserva;

Visto il decreto-legge 31 gennaio 2005, n. 7, convertito – con modificazioni – dalla legge 31 marzo 2005, n. 43, e visti in particolare:

l'articolo 3, comma 1, che estende al 2005 le disposizioni di cui all'articolo 60, comma 4, della legge n. 289/2002 e di cui all'articolo 3 del decreto-legge n. 72/2004, convertito dalla legge n. 128/2004;

l'articolo 3, comma 2, che destina un ulteriore due per cento – a valere sugli stanziamenti previsti per le finalità di cui alla legge n. 443/2001 per gli anni 2005 e 2006 – a progetti di intervento rivolti ad agevolare o promuovere la conservazione o fruizione dei beni culturali;

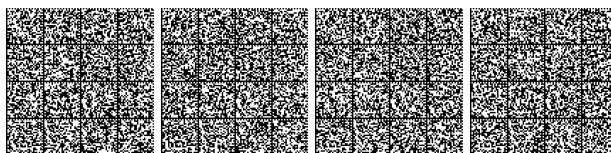
Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, concernente il "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" e s.m.i., e visti in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV, concernente "Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi" e specificamente l'articolo 163, che conferma la responsabilità dell'istruttoria e la funzione di supporto alle attività di questo Comitato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, che può in proposito avvalersi di apposita "Struttura tecnica di missione";

l'articolo 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente la "Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale", come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189;

Visto l'articolo 1, comma 1135, della legge n. 296/2006 che ha esteso al 2007 le disposizioni di cui all'articolo 3, commi 1 e 2, del decreto-legge n. 7/2005, convertito dalla legge n. 43/2005 e visto l'articolo 2, comma 407, della legge n. 244/2007 che ha ulteriormente esteso l'applicazione delle disposizioni recate dall'articolo 3, comma 1, del decreto-legge n. 7/2005, convertito dalla legge n. 43/2005, per l'anno 2007 e fino al giugno 2008;

Visto il decreto-legge 1° ottobre 2007, n. 159, "Interventi urgenti in materia economico-finanziaria, per lo sviluppo e l'equità sociale", convertito con modificazioni dalla legge 29 novembre 2007, n. 222, che, all'articolo 7, comma 1, ha autorizzato per l'anno 2007 la spesa di 500 milioni di euro per la prosecuzione delle spese di investi-



mento finalizzate alla linea C della metropolitana della città di Roma;

Visto il decreto legge 25 giugno 2008, n. 112, “Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione tributaria”, convertito in legge, con modificazioni, dall’articolo 1, comma 1, della legge 6 agosto 2008, n. 133, e visto in particolare l’articolo 6-*quinquies* con il quale è stato istituito, nello stato di previsione del Ministero dello sviluppo economico, a decorrere dall’anno 2009, un fondo per il finanziamento, in via prioritaria, di interventi finalizzati al potenziamento della rete infrastrutturale di livello nazionale, ivi comprese le reti di telecomunicazione e quelle energetiche, di cui è riconosciuta la valenza strategica ai fini della competitività e della coesione del Paese (c.d. “Fondo infrastrutture”);

Visto il decreto legge 29 novembre 2008, n. 185, recante “Misure urgenti per il sostegno a famiglie, lavoro, occupazione e impresa e per ridisegnare in funzione anti-crisi il Quadro Strategico Nazionale”, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, e visti in particolare:

l’articolo 18, che demanda a questo Comitato, presieduto in maniera non delegabile dal Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro dell’economia e delle finanze e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in coerenza con gli indirizzi assunti in sede europea, di assegnare, fra l’altro, una quota delle risorse nazionali disponibili del Fondo aree sottoutilizzate al citato Fondo infrastrutture, anche per la messa in sicurezza delle scuole, per le opere di risanamento ambientale, per l’edilizia carceraria, per le infrastrutture museali ed archeologiche, per l’innovazione tecnologica e le infrastrutture strategiche per la mobilità, fermo restando il vincolo di destinare alle Regioni del Mezzogiorno l’85 per cento delle risorse ed il restante 15 per cento alle Regioni del Centro-Nord e considerato che il rispetto di tale vincolo di destinazione viene assicurato nel complesso delle assegnazioni disposte a favore delle Amministrazioni centrali;

l’art. 20, che prevede la nomina di Commissari straordinari che vigilino sull’adozione degli atti e dei provvedimenti necessari per l’esecuzione delle opere;

l’articolo 21, che per la prosecuzione degli interventi di realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale di cui alla menzionata legge n. 443/2001 autorizza contributi quindicennali pari a 60 milioni di euro annui a decorrere dal 2009 e 150 milioni di euro annui a decorrere dal 2010;

Visto il decreto legge 31 maggio 2010, n. 78, “Misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica”, convertito dalla legge 30 luglio 2010, n. 122, e visto in particolare l’articolo 2 concernente “riduzione e flessibilità negli stanziamenti di bilancio”;

Vista la delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (G.U. n. 51/2002 S.O.), con la quale questo Comitato, ai sensi del più volte richiamato articolo 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° Programma delle infrastrutture strategiche, che all’allegato 1 include, nell’ambito dei “Sistemi urbani”, interventi che riguardano la città di Roma e, più

specificatamente, la Metropolitana C, la Metropolitana B1 ed il Grande Raccordo Anulare per un costo complessivo di 2.892,159 milioni di euro;

Vista la delibera 27 dicembre 2002, n. 143 (G.U. n. 87/2003, errata corregge in G.U. n. 140/2003), con la quale questo Comitato ha definito il sistema per l’attribuzione del CUP, che deve essere richiesto dai soggetti responsabili di cui al punto 1.4 della delibera stessa;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (G.U. n. 248/2003), con la quale questo Comitato ha formulato, tra l’altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull’esecuzione degli interventi inclusi nel Programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 27 maggio 2004, n. 11 (G.U. n. 230/2004), con la quale questo Comitato ha approvato lo schema tipo di piano economico-finanziario ai sensi del richiamato articolo 4, comma 140, della legge n. 350/2003;

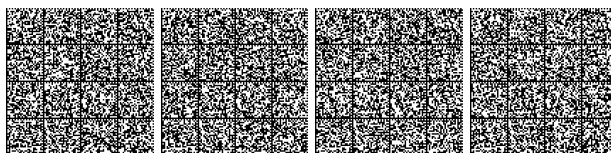
Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 24 (G.U. n. 276/2004), con la quale questo Comitato ha stabilito che il CUP deve essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici, relativi a progetti di investimento pubblico, e deve essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (G.U. n. 199/2006 S.O.), con la quale questo Comitato, nel rivisitare il 1° Programma delle infrastrutture strategiche come ampliato con delibera 18 marzo 2005, n. 3 (G.U. n. 207/2005), all’allegato 1, nell’ambito dei “sistemi urbani”, conferma gli interventi che riguardano la città di Roma con un costo aggiornato di 3.660,494 milioni di euro;

Viste le delibere 1° agosto 2003, n. 65 (G.U. n. 258/2003), 20 dicembre 2004, n. 105 (G.U. n. 149/2005), 27 maggio 2005, n. 39 (G.U. n. 264/2005), 29 marzo 2006, n. 78 (G.U. n. 210/2006), 17 novembre 2006, n. 144 (G.U. n. 264/2006), 28 giugno 2007, n. 46 (G.U. n. 5/2008), 3 agosto 2007, n. 71 (G.U. n. 41/2008 S.O.), 9 novembre 2007, n. 112 (G.U. n. 72/2008 S.O.), e 31 luglio 2009, n. 64 (G.U. n. 5/2010) con le quali questo Comitato ha assunto determinazioni in ordine alla Metropolitana di Roma – linea C – tracciato fondamentale da T2 a T7 (Clodio/Mazzini – Pantano/Monte Compatri) ed i cui contenuti si intendono qui integralmente richiamati;

Vista la delibera 18 dicembre 2008, n. 112 (G.U. n. 50/2009), con la quale questo Comitato ha, tra l’altro, disposto l’assegnazione di 7.356 milioni di euro, al lordo delle preallocazioni richiamate nella delibera stessa, a favore del Fondo infrastrutture per interventi di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Vista la delibera 6 marzo 2009, n. 3, (G.U. n. 129/2009), con la quale questo Comitato ha assegnato al Fondo infrastrutture ulteriori 5.000 milioni di euro, per interventi di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di cui 1.000 milioni di euro destinati al finanziamento di interventi per la messa in sicurezza delle scuole e 200 milioni di euro riservati al finanziamento di interventi di edilizia carceraria;



Vista la delibera 6 marzo 2009, n. 10 (G.U. n. 78/2009), con la quale questo Comitato ha preso atto degli esiti della ricognizione sullo stato di attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche effettuata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Struttura tecnica di missione e dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione ed il coordinamento della politica economica (DIPE) ed ha altresì preso atto della "Proposta di Piano infrastrutture strategiche", predisposta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e che riporta il quadro degli interventi da attivare a partire dall'anno 2009;

Vista la delibera 6 novembre 2009, n. 83, sulla quale la Conferenza unificata ha espresso parere favorevole nella seduta dell'8 luglio 2010 e con la quale questo Comitato ha apportato ulteriori modifiche al quadro di dettaglio degli interventi da attivare a partire dall'anno 2009 già approvato con la citata delibera 6 marzo 2009, n. 10, nonché con le successive delibere 26 giugno 2009, n. 51 (G.U. S.O. n. 14/2010) e 15 luglio 2009, n. 52 (G.U. S.O. n. 14/2010);

Vista la delibera 13 maggio 2010, n. 31, con la quale questo Comitato ha individuato le priorità settoriali cui destinare - con delibere di questo Comitato stesso, secondo modalità temporali compatibili con i vincoli di finanza pubblica correlati all'utilizzo delle risorse del FAS e nel rispetto della chiave di riparto tra Regioni del Centro-Nord e del Mezzogiorno - il residuo disponibile del Fondo infrastrutture, quantificato in 1.424,2 milioni di euro;

Visto il decreto 14 marzo 2003 emanato dal Ministro dell'interno di concerto con il Ministro della giustizia e il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e s.m.i., con il quale - in relazione al disposto dell'articolo 15, comma 5, del decreto legislativo n. 190/2002 (ora articolo 180, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006) - è stato costituito il Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere;

Visto il decreto 24 settembre 2008, n. 182 ("Regolamento Arcus"), con il quale il Ministro per i beni e le attività culturali, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ha disciplinato i criteri e le modalità per l'utilizzo e la destinazione, per la tutela e gli interventi a favore dei beni e delle attività culturali, della quota percentuale degli stanziamenti di cui all'articolo 60, comma 4 della legge n. 289/2002, a partire dal Programma degli interventi per l'anno 2008;

Vista la nota 5 novembre 2004, n. COM/3001/1, con la quale il Coordinatore del predetto Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza delle grandi opere ha esposto le linee guida varate dal Comitato nella seduta del 27 ottobre 2004;

Vista la nota 16 luglio 2010, n. 31033, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno della prima seduta utile di questo Comitato dell'approvazione del progetto definitivo della "Linea C della metropolitana di Roma - Tracciato fondamentale da T2 a T7 da Clodio/Mazzini a Monte Compatri/Pantano: tratta T3 da Colosseo a San Giovanni" e ha contestualmente trasmesso la documentazione istruttoria;

Viste le note 19 luglio 2010, n. 31209, 20 luglio 2010, n. 31458, 20 luglio 2010, n. 31451 e 21 luglio 2010, n. 31766, con le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha completato la trasmissione degli allegati

alla relazione istruttoria sopra citata, incluso il parere dell'Unità tecnica finanza di progetto;

Considerato che con delibere 29 marzo 2006, n. 75 (G.U. n. 197/2006), e 21 febbraio 2008, n. 21 (G.U. n. 217/2008 S.O.), questo Comitato ha quantificato l'entità delle risorse da destinare agli interventi a favore dei beni e delle attività culturali, ai sensi dell'articolo 60, comma 4, della legge n. 289/2002 e s.m.i., a valere sugli stanziamenti per l'attuazione del Programma delle infrastrutture strategiche nelle more dell'approvazione del regolamento previsto dal medesimo articolo 60, comma 4 della legge n. 289/2002;

Considerato che con delibera 18 dicembre 2008, n. 114 (G.U. n. 110/2009), questo Comitato ha accantonato, a valere sullo stanziamento di cui all'articolo 21 del decreto legge n. 185/2008, per la tutela e gli interventi a favore dei beni e delle attività culturali, complessivi 6,3 milioni di euro per 15 anni, subordinandone la definitiva assegnazione alla trasmissione alla Presidenza del Consiglio dei Ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) del decreto previsto all'articolo 2, comma 1, lett. a) del citato regolamento Arcus e che tale definitiva assegnazione è stata effettuata con la delibera 20 maggio 2010, n. 59;

Considerato che nella seduta preparatoria del 20 luglio 2010 il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha consegnato una proposta di modifica della imputazione del finanziamento richiesto per completare la copertura finanziaria dell'opera in oggetto, acquisita con protocollo n. DIPE/3259 di pari data;

Considerato che con riferimento all'imposizione ai fini IVA dei finanziamenti erogati dallo Stato per la realizzazione di infrastrutture di trasporto, il Ministero dell'economia e delle finanze sottolinea che i contributi pubblici erogati per la realizzazione delle linee metropolitane non rientrano nel campo di applicazione dell'imposta, sebbene gli stessi contributi vadano commisurati al costo dell'opera inclusivo dell'IVA sulle voci del relativo quadro economico;

Considerato che il Sindaco del Comune di Roma, con nota 22 luglio 2010, n. 49762, ha trasmesso una nota concernente il cofinanziamento comunale dell'opera;

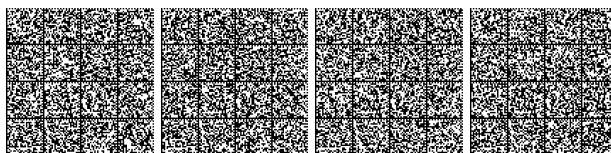
Considerato che nel corso della seduta odierna il Presidente della Regione Lazio ha consegnato una nota concernente la quota di copertura finanziaria a carico della Regione stessa, acquisita con protocollo DIPE/3296 di pari data;

Considerate le osservazioni del Ministero dell'economia e delle finanze (Dipartimento della Ragioneria generale dello Stato) sulla proposta di approvazione del progetto definitivo della citata tratta T3 della linea C della Metropolitana di Roma;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Acquisita in seduta l'intesa del Ministro dell'economia e delle finanze;

Acquisita in seduta l'intesa degli altri Ministri e Sottosegretari presenti;



Prende atto:

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, e in particolare:

*-sotto l'aspetto tecnico-procedurale:*

che con delibera n. 65/2003 questo Comitato ha approvato, con prescrizioni, il progetto preliminare della tratta della tratta T3 (Venezia – San Giovanni);

che con delibera n. 105/2004 questo Comitato ha definito il costo della predetta tratta T3 in 510,5 milioni di euro, successivamente aggiornato con la delibera n. 64/2009 in 459,7 milioni di euro;

che la proposta di approvazione sottoposta all'esame di questo Comitato concerne il progetto definitivo della linea C della metropolitana di Roma limitatamente alla tratta T3 rideterminata da Colosseo a San Giovanni, tratta che costituisce il primo prolungamento verso ovest della c.d. 1<sup>a</sup> fase strategica San Giovanni - Monte Compatri/Pantano;

che la suddetta tratta permette la connessione tra linea C e linea A nel nodo di San Giovanni e tra linea C e linea B nel nodo di Colosseo/Fori imperiali, contribuendo ad implementare l'“effetto rete” per la mobilità cittadina;

che il progetto definitivo è stato trasmesso dal soggetto aggiudicatore al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti in data 9 giugno 2009 e alle amministrazioni competenti in data 4 agosto 2009 e che la trasmissione della documentazione economica del progetto è stata perfezionata in data 16 ottobre 2009;

che le modifiche principali rispetto al progetto preliminare concernono:

l'aggregazione della stazione Venezia alla tratta T2 a seguito del prolungarsi delle indagini archeologiche nell'area di piazza Venezia, della necessità di realizzare un unico pozzo per la connessione con la futura linea D, nonché della necessità di realizzare prima possibile la seconda connessione con le linee esistenti e in particolare quella con la linea B a Colosseo;

l'abbassamento delle gallerie di linea nella zona di San Giovanni (sottoattraversamento dell'attuale stazione San Giovanni della linea A) in terreni archeologicamente sterili e la traslazione della stazione Amba Aradam verso piazzale Ipponio a seguito di richieste della Soprintendenza per i beni archeologici di Roma con conseguente eliminazione del pozzo di introduzione della “tunnel boring machine” (TBM) da Porta Asinaria;

la riorganizzazione della stazione Colosseo (con la nuova denominazione “Fori imperiali”) con localizzazione lungo via dei Fori imperiali, all'interno del limite “sterile” della collina Velia, svincolata quindi da possibili criticità archeologiche, e la sua connessione con l'omonima stazione della linea B, anche per consentire la continuità di esercizio della linea B durante i lavori, con conseguente abbandono della soluzione di un'unica stazione di interscambio su doppio livello localizzata nell'area dell'esistente stazione della linea B;

la modifica del sistema costruttivo delle stazioni (realizzazione “a scatola” e con metodologia archeologica fino al terreno “vergine”), anche a seguito del loro spostamento, e la conseguente adozione di gallerie di li-

nea di diametro di 6,70 m in sostituzione del diametro di 10,10 m previsto nel progetto preliminare, diametro allora adottato per limitare le lavorazioni degli “allarghi” di banchina delle stazioni e divenuto influente proprio per la nuova tecnologia costruttiva adottata;

la 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;

lo spostamento del pozzo di intertratta a ridosso del mercato di via Sannio trasformando il manufatto in pozzo multifunzionale;

le modifiche ai pozzi di intertratta Amba Aradam – Colosseo con unificazione in un unico manufatto ubicato a piazza Celimontana;

l'ottimizzazione dei tracciati da San Giovanni al Celio, con allontanamento altimetrico e planimetrico dai monumenti (Santo Stefano Rotondo, San Clemente, chiesa S. Maria in Domnica, acquedotto Celimontano);

l'ottimizzazione dei tracciati dal Celio a via dei Fori imperiali, con allontanamento dai monumenti (Basilica di Massenzio, Colonnacce al Foro di Nerva, Foro di Cesare, Villa Rivaldi, Fori in generale);

eliminazione della comunicazione doppia pari/dispari in via dei Fori imperiali, che implicava la necessità di un pozzo costruttivo in un'area densamente ricca di ritrovamenti archeologici e realizzazione della comunicazione pari/dispari all'interno della stazione Fori imperiali;

interventi di salvaguardia messi a punto sulla base delle linee guida del Comitato tecnico scientifico;

la trasformazione del museo dei Fori in centro servizi destinato ai fruitori dell'area archeologica e della stazione e il suo inserimento nella stazione Fori imperiali quale opera a tutti gli effetti della linea C e previsione di ulteriori opere compensative e integrative;

i trattamenti di consolidamento del terreno applicabili per gallerie scavate a piena sezione che, a seguito dell'abbandono – richiesto dalla Soprintendenza archeologica di Roma – della tecnica del “jet-grouting” (iniezione di malta cementizia a pressione nel terreno dal piano di campagna) ha richiesto il ricorso a tecniche alternative in parte non previste nel progetto preliminare;

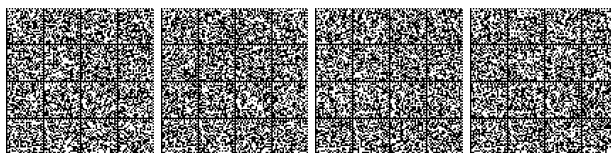
altre modifiche e ottimizzazioni generali concernenti tra l'altro il monitoraggio, l'adeguamento alla normativa vigente, lo studio di impatto per le vibrazioni, le opere tecnologiche e impiantistiche;

che le opere principali del citato progetto definitivo dislocate lungo la linea sono le seguenti:

stazione “Fori imperiali”, collegata all'esistente stazione Colosseo della linea B tramite cunicoli pedonali e comprendente al suo interno il centro servizi dei Fori imperiali, la comunicazione pari/dispari e la sottostazione elettrica;

due pozzi costruttivi per la realizzazione dei cunicoli di collegamento tra la stazione “Fori imperiali” e la stazione “Colosseo”;

un pozzo di ventilazione ubicato a piazza Celimontana;



due pozzi costruttivi “compensation grouting” al largo dell’Amba Aradam;

stazione “Amba Aradam/Ipponio” ubicata a piazzale Ipponio, che funge anche da manufatto di introduzione della TBM, originariamente previsto nel pozzo di via Sannio;

un pozzo multifunzionale ubicato nei giardini di via Sannio, comprendente anche una comunicazione sotterranea pari/dispari;

che il progetto include importanti opere integrative e compensative concernenti interventi a tutela dei principali monumenti dislocati lungo la linea;

che ai sensi dell’articolo 166, comma 1, del codice dei contratti, è stata redatta e trasmessa – in allegato alla relazione istruttoria – la relazione del progettista attestante la rispondenza del citato progetto definitivo al progetto preliminare e alle eventuali prescrizioni dettate in sede di approvazione dello stesso, con particolare riferimento alla compatibilità ambientale e alla localizzazione dell’opera;

che l’avvio del procedimento di dichiarazione di pubblica utilità è avvenuto in data 6 agosto 2009 mediante la pubblicazione sui quotidiani “Il Messaggero”, “La Repubblica” e “Il Corriere della sera”;

che la conferenza di servizi si è tenuta in data 23 ottobre 2009;

che il Consiglio superiore dei lavori pubblici ha espresso il proprio parere in data 18 dicembre 2009;

che il Ministero per i beni e le attività culturali in data 22 ottobre 2009 ha espresso parere favorevole con prescrizioni, successivamente integrato in data 19 novembre 2009 con ulteriori prescrizioni formulate in data 11 novembre 2009 dalla Soprintendenza speciale per i beni archeologici di Roma;

che la Regione Lazio ha espresso parere favorevole con prescrizioni e raccomandazioni con nota 21 gennaio 2010, dando conto dei pareri espressi, tra gli altri, da:

il Comune di Roma (parere favorevole con osservazioni e prescrizioni) in data 22 ottobre 2009;

il Comando provinciale dei vigili del fuoco di Roma (parere favorevole con prescrizioni) in data 23 ottobre 2009;

che, al fine di contenere l’impatto del costo del progetto sul bilancio pubblico, il Ministero per i beni e le attività culturali, il Comune di Roma, il soggetto aggiudicatore e il Commissario straordinario per la prosecuzione ed il completamento delle nuove linee della metropolitana di Roma e Napoli hanno definito una nuova proposta progettuale nell’ambito di un “documento di sintesi” sottoscritto in data 27 aprile 2010;

che, in data 24 giugno 2010, il soggetto aggiudicatore ha trasmesso al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la predetta proposta di rivisitazione del progetto definitivo della tratta T3 da Colosseo a San Giovanni, per un costo aggiornato di 792 milioni di euro, contenente un nuovo quadro economico, un nuovo piano economico finanziario e una nuova ripartizione dei finanziamenti, a fronte di soluzioni progettuali ed esecutive limitate a interventi relativi alle sole funzioni trasportistiche, nonché

riduzione o eliminazione di interventi non direttamente connessi con il sistema metropolitano;

che, in particolare, non risultano inserite nel progetto definitivo in approvazione le seguenti opere compensative, non direttamente connesse e condizionanti la realizzazione dell’opera:

il concorso di idee e la perimetrazione dell’area Colosseo, connessi alla realizzazione della stazione “Fori imperiali”;

la realizzazione del centro servizi all’interno della stazione “Fori imperiali”;

la demolizione del muro di sostegno del Belvedere Cederna progettato da Muñoz;

la sistemazione a “parco lineare integrato” delle Mura Aureliane a Porta Metronia;

gli interventi di restauro su parte delle Mura Aureliane nel tratto tra Porta Asinaria e Porta Metronia;

lo scatolare a tergo delle Mura Aureliane tra Porta Asinaria e il confine della zona del Laterano;

il restauro dell’acquedotto Celimontano;

collegamento tra la stazione “Fori imperiali” e il Foro della Pace/Basilica di Massenzio nell’ambito del già citato Centro servizi/museo dei Fori;

che risulta ridimensionata in planimetria e in alzata la stazione “Fori imperiali”, con conseguente riduzione degli interventi geotecnici previsti per la Basilica di Massenzio e Villa Rivaldi;

che, per la stazione Amba Aradam/Ipponio, la Soprintendenza speciale per i beni archeologici di Roma sta valutando la possibilità di effettuare dall’alto le operazioni di iniezioni di cemento (jet-grouting) necessarie per realizzare il tampone di contrasto tra le paratie dello scatolare;

che per il pozzo ubicato nei giardini di via Sannio il manufatto sarà allungato in direzione di piazzale Appio per consentire l’inserimento di un apparato di binario aggiuntivo originariamente previsto nella stazione di Fori imperiali;

che la relazione istruttoria dà conto degli elaborati del progetto definitivo relativi alla risoluzione delle interferenze e agli immobili da espropriare;

che con riferimento alle osservazioni della Regione Lazio concernenti gli aspetti relativi al “piano di gestione materiali” il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha sospeso “qualsiasi considerazione in attesa dell’approfondimento delle tematiche da parte della Commissione interministeriale di cui alla legge n. 1042/1969”;

- sotto l’aspetto attuativo:

che il Soggetto aggiudicatore è confermato in Roma Metropolitane S.r.l.;

che 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 nella A.T.I. tra 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.;



che con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 1° agosto 2008 e s.m.i. è stato nominato il Commissario straordinario per la prosecuzione ed il completamento della linea metropolitana di Roma e Napoli nella persona di Roberto Cecchi;

che l'esecuzione di lavori avrà una durata di 66 mesi e la conclusione di questi ultimi è prevista entro il 31 dicembre 2016;

- sotto l'aspetto finanziario:

che il costo della proposta di progetto definitivo della tratta T3 da San Giovanni a Colosseo trasmessa dal soggetto aggiudicatore in data 24 giugno 2010 e sottoposta all'approvazione di questo Comitato è pari a 792.000.559,64 euro, così articolato:

(euro)

Voci costo	Importo
Lavori a corpo	481.844.340,19
di cui: oneri della sicurezza non ribassabili	100.135.920,53
Fornitura treni	55.019.704,04
TOTALE lavori e forniture	536.864.044,23
Somme in carico a contraente generale	105.184.315,17
Somme a disposizione soggetto aggiudicatore	74.539.287,98
IVA	75.412.912,26
TOTALE investimento	792.000.559,64

che il quadro economico include apposita voce relativa al costo complessivo del Commissario straordinario per il sistema metropolitano romano, ai sensi del citato articolo 20 del decreto legge n. 185/2008, per un importo di circa 870.000 euro come da citata nota del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 21 luglio 2010;

che il suddetto quadro economico non prevede importi alla voce "opere integrative e compensative";

che, per la copertura finanziaria dell'intervento, la quota a carico dello Stato (70 per cento del costo complessivo), pari a 554.400.559,64 euro, è così articolata:

118.728.276,70 euro a carico delle risorse della legge n. 211/1992;

4.384.000 euro a carico di quota delle risorse di cui alla legge n. 166/2002 assegnate con delibera n. 65/2003;

347.066.000 euro a carico delle risorse di cui alla legge n. 222/2007;

84.222.282,94 euro, a completamento della quota a carico dello Stato e oggetto di finanziamento con la presente delibera;

che la Regione Lazio, con nota del 5 luglio 2010 n. 185, si è impegnata a coprire la quota a proprio carico (12 per cento del costo complessivo), pari a 95.040.000 euro, di cui 85.170.000 euro a carico delle risorse di cui all'articolo 16 della legge regionale 6 febbraio 2003, n. 2 (legge finanziaria regionale per l'esercizio 2003);

che il Comune di Roma, con nota del 24 giugno 2010 n. 43756, si è impegnato a coprire la quota a proprio carico (18 per cento del costo complessivo) pari a 142.560.000 euro;

che per il completamento della quota statale della copertura finanziaria dell'opera il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti propone:

l'assegnazione di 17.400.000 euro a valere sulle risorse del Programma delle infrastrutture strategiche rese disponibili dall'articolo 21 del decreto legislativo n. 185/2008;

l'assegnazione di 24.822.282,94 euro a valere sul Fondo infrastrutture;

l'assegnazione di 42.000.000 euro a valere sulle risorse destinate ad interventi per la tutela e dei beni e delle attività culturali ai sensi dell'articolo 60, comma 4, della legge 27 dicembre 2002, n. 289;

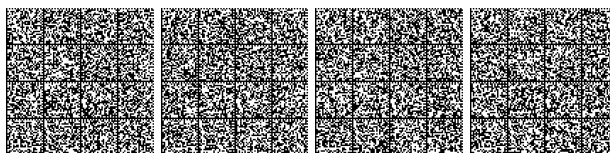
che il fabbisogno finanziario previsto per annualità è il seguente:

(milioni di euro)

Annualità	2006-2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Importo	27	26	78	124	138	151	132	89	27

che sono stati trasmessi gli schemi di piano economico-finanziario di cui all'articolo 4, commi 134 e 140, della legge n. 350/2003 relativi all'intero tracciato fondamentale della linea C e alla tratta T3;

che il parere dell'Unità tecnica finanza di progetto, trasmesso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con nota 20 luglio 2010, n. 31451, evidenzia che il contributo pubblico richiesto dal soggetto aggiudicatore è in linea con le esigenze finanziarie del progetto, privo di un potenziale ritorno finanziario derivante dalla gestione, ma suscettibile di determinare significativi benefici alla collettività;



che nel suddetto parere, l'Unità tecnica finanza di progetto sottolinea comunque l'incompletezza della documentazione istruttoria relativamente alla causa dell'aumento di costo della tratta T3, passato da un valore di circa 510 milioni di euro a 792 milioni di euro, anche al fine di una corretta allocazione dei rischi di costruzione dell'opera;

che, per quanto concerne la tratta T2 Clodio/Mazzini – Colosseo, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha riferito che sono iniziate da parte del soggetto aggiudicatore Roma Metropolitane S.r.l. le sole attività propedeutiche, utilizzando risorse già stanziare in base alla legge n. 222/2007, art. 7, comma 1, e riportandone il seguente quadro economico aggiornato:

(euro)

Voce	Importo
Somme per oneri vari a carico del Contraente generale	37.409.207,02
Somme a disposizione del soggetto aggiudicatore	7.156.885,43
IVA	4.553.912,28
Totale investimento	49.120.004,73

che il nuovo quadro finanziario del tracciato fondamentale della linea C (tratte T2-T7 e Deposito Graniti) ha un costo pari a circa 3.379,6 milioni di euro;

che, a seguito della presente assegnazione, sono complessivamente disponibili risorse pari a circa 2.728 milioni di euro;

che il costo della tratta T2 deve considerarsi provvisorio a motivo di problematiche archeologiche non ancora superate;

Delibera:

### *1 Approvazione progetto definitivo*

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'articolo 166 del decreto legislativo n. 163/2006, nonché ai sensi dell'articolo 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e s.m.i., è approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, il progetto definitivo della "tratta T3 Colosseo – San Giovanni del tracciato fondamentale da T2 a T7 (Clodio/Mazzini – Monte Compatri/Pantano) della linea C della Metropolitana di Roma". L'approvazione sostituisce ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato.

1.2 L'importo di 792 milioni di euro, sinteticamente esposto nella precedente presa d'atto, costituisce il "limite di spesa" dell'opera di cui al punto 1.1.

1.3 Le prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti cui resta subordinata l'approvazione del progetto sono riportate nella prima parte dell'allegato 1 che forma parte integrante della presente delibera mentre le raccomandazioni sono riportate nella seconda parte del suddetto allegato 1.

1.4 La documentazione relativa alla risoluzione delle interferenze è contenuta negli elaborati progettuali indicati nella prima parte dell'allegato 2 alla presente delibera, mentre la documentazione relativa agli espropri è contenuta negli elaborati progettuali indicati nella seconda parte del medesimo allegato 2 che forma parte integrante della presente delibera.

### *2 Assegnazione finanziamenti*

2.1 Per la realizzazione dell'opera di cui al punto 1.1 è disposta a favore del soggetto aggiudicatore l'assegnazione, a valere sul contributo pluriennale autorizzato dall'articolo 21, comma 1, del decreto legge n. 185/2008, e decorrente dal 2010, di un contributo massimo di 1.571.523 euro per 15 anni.

Il suddetto contributo, suscettibile di sviluppare, al tasso attualmente praticato dalla Cassa depositi e prestiti, un volume di investimento di 17.400.000 euro, è quantificato includendo, nel costo di realizzazione degli investimenti, anche gli oneri derivanti da eventuali finanziamenti necessari.

2.2 Per la realizzazione dell'opera di cui al punto 1.1 è altresì disposta l'assegnazione di 24.822.282,94 euro a valere sull'ammontare delle risorse residue del Fondo infrastrutture di cui alla presa d'atto.

2.3 I finanziamenti di cui al punto 2.2 saranno comunque erogati secondo modalità temporali compatibili con i vincoli di finanza pubblica correlati all'utilizzo delle risorse del FAS, e tenuto conto delle riduzioni operate dal citato decreto legge n. 78/2010.



### 3. Altre disposizioni di carattere finanziario

3.1 L'efficacia della approvazione di cui al punto 1.1 e della assegnazione dei finanziamenti statali di cui al punto 2 è condizionata ai provvedimenti che i Ministeri per i beni e le attività culturali e delle infrastrutture e dei trasporti adotteranno per l'assegnazione alla tratta T3 della linea C della metropolitana di Roma dei 42 milioni di euro originariamente facenti parte delle risorse destinate ad interventi per la tutela dei beni e delle attività culturali ai sensi dell'articolo 60, comma 4, della legge 27 dicembre 2002, n. 289, di cui alla presa d'atto.

3.2 L'efficacia della approvazione di cui al punto 1.1 e della assegnazione dei finanziamenti statali di cui al punto 2 è altresì subordinata alla formalizzazione degli impegni finanziari assunti dal Presidente della Regione Lazio e dal Sindaco del Comune di Roma in ordine al cofinanziamento dell'opera per le rispettive quote, come riportate nella presa d'atto, entro sessanta giorni dalla pubblicazione della presente delibera nella *Gazzetta ufficiale* della Repubblica italiana. Il Ministero delle infrastrutture dovrà comunicare alla Presidenza del Consiglio dei Ministri – DIPE l'avvenuta formalizzazione delle disponibilità sopra richiamate.

3.3 Il quadro finanziario aggiornato costi-disponibilità del tracciato fondamentale della linea C della metropolitana di Roma è riportato nell'allegato 3 che forma parte integrante della presente delibera.

Qualsiasi variazione degli importi ivi compresi dovrà essere oggetto di preventiva comunicazione alla Presidenza del Consiglio dei Ministri – DIPE ai fini di una presa d'atto o di una delibera di questo Comitato.

3.4 Il compenso destinato al Commissario di cui al decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 5 agosto 2009 dovrà essere determinato a decorrere dalla data di effettivo inizio dell'attività commissariale e tenendo conto delle riduzioni di cui all'articolo 6 del richiamato decreto legge n. 78/2010.

3.5 Eventuali oneri aggiuntivi dovuti alla gestione e allo smaltimento delle terre di scavo secondo la normativa vigente dovranno essere ricondotti nell'ambito del limite di spesa di cui al punto 1.2.

### 4. Disposizioni finali

4.1 Con riferimento al "piano di gestione materiali" il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti comunicherà alla Presidenza del Consiglio dei Ministri – DIPE l'esito dell'"approfondimento delle tematiche da parte della Commissione interministeriale di cui alla legge n. 1042/1969".

4.2 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti componenti il progetto definitivo approvato con la presente delibera e fornirà assicurazioni alla Presidenza del Consiglio dei Ministri – DIPE in ordine alla completezza degli elaborati del progetto definitivo, con riferimento in particolare agli immobili di cui è prevista l'espropriazione.

4.3 Il Soggetto aggiudicatore provvederà, prima dell'inizio dei lavori previsti nel citato progetto definitivo, a fornire assicurazioni al predetto Ministero sull'avvenuto recepimento, nel progetto esecutivo, delle prescrizioni riportate nel menzionato allegato 1; il citato Ministero procederà, a sua volta, a dare comunicazione al riguardo alla Presidenza del Consiglio dei Ministri – DIPE.

4.4 Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà a svolgere le attività di supporto intese a consentire a questo Comitato di espletare i compiti di vigilanza sulla realizzazione delle opere ad esso assegnati dalla normativa citata in premessa, tenendo conto delle indicazioni di cui alla delibera n. 63/2003 sopra richiamata.

4.5 Il protocollo d'intesa tra la Prefettura competente-UTG, la Società Roma Metropolitane s.r.l. e il Contraente generale, previsto al punto 4.3 della delibera n. 105/2004 citata nelle premesse, e relativo al "Tracciato fondamentale" della linea C della Metropolitana di Roma, deve essere riferito anche alle opere oggetto del progetto definitivo approvato al punto 1 della presente delibera.

4.6 Ai sensi della delibera n. 24/2004, il CUP assegnato all'opera dovrà essere evidenziato in tutta la documentazione amministrativa e contabile riguardante l'opera stessa.

Roma, 22 luglio 2010

*Il presidente:* BERLUSCONI

*Il segretario:* MICCICHÈ

Registrato alla Corte dei conti il 10 febbraio 2011

Ufficio di controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 2, Economia e finanze, foglio n. 173.





**LINEA C DELLA METROPOLITANA DI ROMA TRACCIATO FONDAMENTALE DA T2  
A T7, DA CLODIO/MAZZINI A MONTE COMPATRI/PANTANO**

- **Tratta T3, da Colosseo a San Giovanni**

**Parte 1 – Prescrizioni**

**Parte 2 – Raccomandazioni**



## Parte 1 - PRESCRIZIONI

1. Come già effettuato per il tracciato fondamentale, l'impianto sprinkler dovrà essere esteso a tutta la banchina rilevato che esistono punti della banchina stessa che distano oltre 30 m da una delle uscite.
2. Relativamente agli impianti elevatori si rileva che nella stazione Amba Aradam gli ascensori in comunicazione diretta atrio-banchina superano l'altezza di 17 m, occorre verificare che siano presenti due cabine adiacenti aventi ciascuna una porta di emergenza attraverso la quale effettuare il trasbordo degli utenti da una cabina all'altra.
3. Relativamente all'impianto idrico di stazione deve essere approfondito il dimensionamento delle vasche e delle pompe di aggotamento.
4. Relativamente alla variante introdotta per l'illuminazione in galleria, che prevede la realizzazione di corpi illuminanti alimentati dal circuito di illuminazione di emergenza dotato di un dispositivo a controllo centralizzato, è necessario che nei successivi sviluppi progettuali vengano effettuati alcuni approfondimenti dato che risulta che tale dispositivo sia derivato dal circuito di alimentazione di riserva.
5. Per quanto riguarda i sottoservizi è necessario un maggiore approfondimento in merito allo spostamento di collettori fognari di particolare rilevanza.
6. Relativamente all'impianto di ventilazione, nelle successive fasi di progettazione, in relazione alla più puntuale definizione delle necessità funzionali architettoniche strutturali delle stazioni, dovrà essere verificata la disposizione del plenum di entrata per la centrale di immissione nella stazione Fori Imperiali al fine di ottimizzare gli spazi.
7. Nelle successive fasi di progettazione dovrà essere approfondita la rispondenza alla normativa UNI 11168-1 relativa ai percorsi per i non vedenti.
8. Relativamente all'attrezzaggio impiantistico elettroferroviario e civile ed alla dotazione del materiale rotabile si confermano per analogia le valutazioni già espresse per le altre tratte della Linea.
9. Dovrà essere effettuata una preventiva opera di bonifica da ordigni bellici inesplosi (con particolare riferimento alle fasi di ricerca, localizzazione e recupero) in conformità con il Capitolato Speciale BCM del Ministero della Difesa ed. 1984 e delle altre disposizioni in materia avvalendosi, ove necessario, dei competenti organi dell'Amministrazione Militare.



10. Per quanto concerne le regole di sicurezza per la costruzione e l'installazione di scale mobili e marciapiedi mobili, siano prese in considerazione le prescrizioni della norma UNI 115:2008 anziché della norma UNI 115:2005 (ritirata).
11. Nei luoghi dove sono presenti brusche variazioni litologiche, si dovrà procedere con la massima attenzione, eseguendo ulteriori indagini specifiche o realizzando pozzi esplorativi o indagando i terreni anche in corso d'opera mediante cunicoli di prova.
12. I terreni che presentano scadenti caratteristiche geotecniche dovranno essere adeguatamente consolidati in modo da migliorare i parametri di resistenza e deformabilità dei terreni in modo da scavare le gallerie in sicurezza e senza cedimenti.
13. Le tecniche di scavo e di realizzazione delle opere devono tenere conto delle condizioni al contorno dello scavo, come la pressione litostatica, quella idrostatica e di filtrazione (anche negativa, vedi falda in pressione), le variazioni laterali e verticali di litologia e permeabilità.
14. Deve essere assicurata l'impermeabilizzazione di tutte le opere in progetto.
15. deve essere prestata massima attenzione agli attraversamenti o ai tratti nei quali la linea corre lungo vecchi affluenti del fiume Tevere con particolare riguardo al tratto che corre all'interno della Valle del Fosso dell'Acqua Mariana intercettando la falda e l'acqua di percolazione e infiltrazione che viene drenata ed incanalata lungo la valle stessa. Tutte le opere dovranno pertanto essere impermeabilizzate sia in fase realizzativa, sia in fase di esercizio, progettando idonei drenaggi anche al fondo dello scavo in modo da permettere il naturale deflusso delle acque sotterranee possibilmente alterando poco il loro gradiente ed in modo che non si possano innescare fenomeni di consolidamento degli strati argillosi con conseguente innesco di cedimenti differenziali sui manufatti presenti in superficie.
16. Deve essere evitata qualsiasi interferenza tra le opere in progetto ed eventuali strutture sotterranee presenti in alcune zone, come paratie e/o pali di fondazione di edifici di civile abitazione e di opere pubbliche.
17. La progettazione e la realizzazione di qualsiasi opera dovrà essere eseguita nel più assoluto rispetto delle norme tecniche vigenti in materia di costruzioni in zona sismica ed in particolare:
  - Legge n. 64 del 02/02/1974;
  - D.M. Min. LL.PP. 11/3/1988 "Norme tecniche riguardanti le indagini sui terreni e sulle rocce, la stabilità dei pendii naturali e delle scarpate, i criteri generali e le prescrizioni per la progettazione, l'esecuzione ed il collaudo delle opere di sostegno delle terre e delle opere di fondazione";



- Circ. Regione Lazio del 29/10/1980 n. 3317 e Circ. Regione Lazio del 11/9/1982 n. 2950; D.G.R.L. n. 2649 del 18/05/1999;
- Circ. Regione Lazio del 23/11/1982 n. 769 con particolare riguardo alle indicazioni relative alle distanze di sicurezza da tenere rispetto alle pareti verticali ed in conformità con la normativa vigente in tema di costruzioni;
- Circ. Min. LL.PP. del 24/9/1988 n. 30488 riguardante le istruzioni alle norme tecniche di cui al D.M. LL.PP. 11/3/1988;
- D.M. LL.PP. 16/11/1996 "Norme tecniche relative ai criteri generali per la verifica di sicurezza delle costruzioni e dei carichi e dei sovraccarichi";
- D.M. LL.PP. 16/1/1996 "Norme tecniche per le costruzioni in zone sismiche";
- Circ. Min. LL.PP. del 10/04/1997 n. 65/AA.GG. riguardante le istruzioni alle norme tecniche di cui al D.M. 16/01/1996;
- Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri n. 3274 del 20 marzo 2003 e normative tecniche per le costruzioni in zona sismica e nota esplicativa dell'Ordinanza emanata dal Dipartimento della Protezione Civile della Presidenza dei Ministri in data 4 giugno 2003;
- D.G.R.L. n.766 del 01/08/2003.

18. E' stata valutata l'eventuale interferenza tra i cavi della rete elettrica di alimentazione tranviaria ed il tracciato della metropolitana. Sono stati individuati due punti di interferenza:

- P.le Ipponio;
- Colosseo / Via dei Fori Imperiali.  
In sede degli specifici incontri tecnici sono state risolte le suddette interferenze. I preventivi di spesa e la tempistica di intervento sono le seguenti:
- Spostamento cavi su p.le Ipponio: costo € 302.600,00 circa - tempo previsto circa 80 gg.
- Spostamento cavi di via Fori Imperiali fronte Colosseo: costo € 286.000,00 circa - tempo previsto circa 60 gg.

E' necessario che sia garantita la copertura economica delle spese citate.

19. Analogamente a quanto descritto per il sistema di alimentazione elettrica del sistema tram, è necessario che sia garantita la copertura economica delle spese per gli interventi necessari nella fase di esercizio e post operam.

20. Nel progetto è presente lo studio di impatto solo in fase di cantiere e mancano valutazioni relative alla fase di esercizio. Premesso che per la fase di cantiere dovranno essere le imprese esecutrici dei lavori a presentare richiesta di N.O., eventualmente in deroga, dovrà essere predisposta una relazione revisionale di impatto acustico in fase d'esercizio che indichi la presenza di eventuali ricettori sensibili e preveda le opportune opere di mitigazione, da verificare successivamente in esercizio della linea.



21. Negli elaborati vengono indicate sommariamente le sistemazioni superficiali nel post-operam ma manca una chiara lettura per ogni area della situazione vegetazionale nell'ante operam, con indicazione degli abbattimenti e/o spostamenti delle alberature, ed il dettaglio delle sistemazioni nel post-operam, precisando gli spessori di terreno utili, le essenze arboree/arbustive, i materiali di arredo, i sistemi di irrigazione e di approvvigionamento idrico e quanto altro per la completa comprensione delle ipotesi progettuali.
22. Si evidenzia che la progettazione delle aree verdi dovrà essere concordato con il Servizio Giardini del Comune di Roma, che successivamente dovrà gestire tali aree.
23. Si fa presente che le sistemazioni dovranno essere tali da costituire una congrua compensazione sia rispetto all'ante operam, sia per compensare i disagi derivanti dalla presenza dei cantieri per tempi sicuramente prolungati.
24. E' da approfondire la compatibilità del progetto di sistemazione del parco lungo le mura con i lavori in corso di esecuzione nell'area per la sistemazione di Largo di Porta Metronia e delle fasce lungo le mura (Parco delle Mura Aureliane).
25. I filtri a prova di fumo siano realizzati in conformità ai requisiti di cui al D.M. 30/11/1983.
26. All'interno dei filtri sia previsto un idrante UNI 70 corredato di tubazioni e lancia il cui attacco sia ripetuto anche nella zona posta al piede del vano scala, nonché impianti di diffusione sonora ed impianto citofonico per il collegamento con la superficie.
27. La ventilazione dei filtri attraverso camini sia realizzata mediante condotti ad andamento prevalentemente verticale; non si considerano efficaci tratti a sviluppo orizzontale quale quello previsto per il pozzo di Via Ipponio. Per lo stesso pozzo, al fine di evitare l'ingresso dei fumi nel vano scala in caso di esodo dalla banchina, si ritiene necessaria la realizzazione di un sistema a lama d'aria in corrispondenza delle porte tagliafuoco dei filtri attestata sulla galleria.
28. Gli accessi per i soccorritori tramite i pozzi dovranno essere attestati, per quanto possibile in relazione all'urbanizzazione di superficie, su ampi spazi carrabili (superficie indicativa 500 mq) costantemente sgomberi atti a consentire l'avvicinamento dei mezzi di soccorso e muniti di idrante UNI 70 soprasuolo per il rifornimento dei mezzi antincendio.
29. Le asole per il calaggio dei materiali/attrezzature di soccorso siano allestite con piattaforma montacarichi dotata di sistema di movimentazione elettrica e manuale.
30. L'ascensore inserito nel vano scala di evacuazione (via Ipponio) ed i montacarichi previsti negli altri pozzi siano di tipo antincendio, secondo i requisiti previsti dalla vigente normativa.



31. I vani di accesso/evacuazione verticali ed i relativi camminamenti orizzontali siano serviti da impianto di illuminazione di emergenza con autonomia di funzionamento di 120'.
32. Al fine di garantire la protezione dei percorsi di esodo in banchina dall'irraggiamento, venga realizzato un impianto di spegnimento automatico ad acqua, anche di tipo lineare, posizionato sulla banchina in corrispondenza della linea di sbarco dai veicoli.
33. La scocca del veicolo, l'arredo e gli allestimenti interni, gli isolamenti termici/acustici, siano realizzati per quanto possibile con materiale incombustibile, limitando la classe di reazione alla classe 1.
34. Le carrozze siano dotate di sistemi di rapida installazione (martinetti) per il sollevamento in caso di emergenza.
35. I pozzi di accesso ai soccorritori siano dotati di attrezzature atte a favorire le prime operazioni di soccorso (barelle, fioretti, ecc.).
36. Le gallerie e le stazioni siano dotate di sistema radio per le comunicazioni dei vigili del fuoco.
37. In luogo dei punti di ricarica degli autorespiratori vengano individuate misure alternative da concordare con il Comando provinciale, secondo gli indirizzi di cui alla nota prot. N. 32101 01 4101 105 del 20/04/2009 del Ministro dell'Interno, Direzione Centrale per la prevenzione e la sicurezza tecnica.
38. Per la sistemazione dei pozzi di intertratta si rimanda allo specifico parere di conformità rilasciato dal Comando provinciale prot n. 72993 del 23/10/2009.
39. Qualsiasi lavorazione di competenza della Società Italgas dovrà sempre garantire la funzionalità, l'integrità e la continuità e del servizio, anche in presenza di eventuali adeguamenti provvisori o definitivi della rete, per i quali gli oneri derivanti saranno a carico dell'Ente richiedente.
40. La Società Telecom evidenzia in ogni caso la necessità di mantenere per i propri impianti, qualora presenti, razionali ed irrinunciabili condizioni, da considerare sia in fase di organizzazione dei cantieri sia in fase di realizzazione delle opere, che ne garantiscano la funzionalità, l'integrità e la continuità del servizio, anche, se necessario, con adeguamenti e/o spostamenti provvisori e/o definitivi.

Resta inteso che gli oneri derivanti a questa società per gli eventuali lavori di spostamento e/o adeguamento degli impianti di TLC, correlati alla realizzazione delle opere in oggetto, saranno addebitati all'ente che ne ha motivato la necessità nel rispetto delle normative vigenti; saranno redatti, dopo eventuale determinazione



congiunta e puntuale degli interventi da effettuare, opportuni preventivi che quando accettati costituiranno la base di partenza di questa società.

Al fine di garantire inoltre gli eventuali futuri collegamenti cui questa società deve far fronte ai sensi del D.L. 259/03 (codice delle comunicazioni elettroniche) si chiede siano realizzate e rese disponibili le necessarie infrastrutture per le quali sin da ora dichiariamo la nostra disponibilità a fornire tutte le indicazioni tecniche.

Ricordiamo che l'art. 86 del D.L. 259/03 infatti così recita : "...le infrastrutture di reti pubbliche di comunicazioni, di cui agli articoli 87 e 88 del succitato D.L. 259/03, sono assimilate ad ogni effetto alle opere di urbanizzazione primaria di cui all'art. 16, comma 7, del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n. 380..."

41. Si fa presente che la Società Acea Ato 2 ha partecipato rilasciando le proprie indicazioni tecniche e vincolando il parere favorevole al rispetto di alcune prescrizioni tecniche in fase realizzativa. Si precisa che il parere, rilasciato in tale sede, fa riferimento alle opere illustrate negli elaborati progettuali trasmessi in relazione alla risoluzione delle interferenze con i pubblici servizi, opere come sotto elencate:

- Stazione Fori Imperiali;
- Pozzi di piazza Colosseo per collegamento linea B - linea C;
- Pozzo di aerazione tratto Colosseo/San Giovanni;
- Pozzo per collegamento P/D di largo dell'Amba Aradam;
- Pozzo per compensation grouting a largo dell'Amba Aradam;
- Stazione dell'Amba Aradam/Ipponio;
- Interventi di presidio fabbricati;
- Pozzo multifunzionale tratto Amba Aradam/San Giovanni.

In merito, non si sono rilevate particolari interferenze con impianti idrici e fognari di primaria importanza presenti in tali aree di intervento, se non con reti locali le cui soluzioni di spostamento sono state rappresentate nel progetto e condivise con codesta Società e Metro C SpA.

In particolare, per quanto concerne lo spostamento degli impianti idrico potabili, sono stati trasmessi i progetti preliminari di spostamento ed i relativi preventivi di spesa con nota Acea Ato 2 S.p.A. prot. n. 781 del 29/07/2009.

Invece, relativamente allo spostamento degli impianti fognari, le soluzioni di spostamento dovranno essere condivise anche con il XII Dipartimento del Comune di Roma.



## Parte 2 - RACCOMANDAZIONI

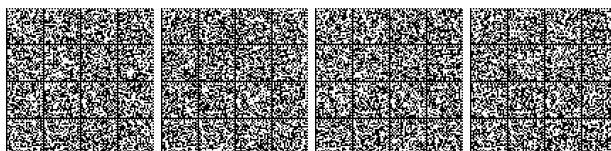
1. Relativamente all'attuale localizzazione delle due stazioni della tratta Amba Aradam/Ipponio e Fori Imperiali, che presenta una notevole distanza interstazionale di circa 1.800 m, evenienza in parte compensata dalla realizzazione, circa 300 m dalla stazione Amba Aradam di un collegamento sotterraneo fra la galleria del binario pari e quella del binario dispari, con la funzione di via di fuga fra le gallerie di linea, al fine di assicurare una corretta evacuazione degli utenti in caso di emergenza lungo la tratta Amba Aradam/Ipponio - Fori Imperiali, questa Direzione Generale aveva già esposto, a Roma Metropolitane s.r.l. con le note sopraccitate, alcune considerazioni (peraltro già rappresentate in sede di Conferenza di Servizi) di seguito riportate.

"In relazione alla suddetta distanza interstazionale, si ritiene che la realizzazione del cunicolo di collegamento fra le gallerie di binari, non sia una misura sufficientemente compensativa ai fini della sicurezza; pertanto questa Direzione Generale ritiene opportuno che nelle successive fasi di progettazione siano studiati i seguenti adeguamenti progettuali:

- 1- allargamento del suddetto cunicolo di collegamento binario pari-binario dispari sotto Via Amba Aradam;
- 2- allargamento ed adattamento alla funzione di via di fuga fra le gallerie di linea, al fine di realizzare un ulteriore percorso di evacuazione degli utenti in caso di emergenza lungo la tratta, del cunicolo di collegamento tra le due gallerie realizzato in corrispondenza del pozzo di aerazione P 3.2, sito in piazza Celimontana, attualmente previsto ad escluso uso dei VV. F. per l'accesso in linea in caso di emergenza."

Questa Amministrazione prende atto delle difficoltà realizzative evidenziate nella documentazione di approfondimento presentata da Roma Metropolitane in esito alle richieste ministeriali, ma ribadisce la necessità di sviluppare, in fase di progettazione esecutiva, l'effettiva possibilità di realizzare quanto richiesto e/o comunque di studiare proposte alternative atte a mitigare le conseguenze, ai fini della sicurezza e di una corretta evacuazione degli utenti in caso di emergenza, della notevole distanza interstazionale presente nella tratta.

2. L'esigenza di inserire la linea in un contesto urbano così particolare come quello in esame ha alcune volte determinato una non piena rispondenza alle norme tecniche per quanto riguarda le caratteristiche plano-altimetriche del tracciato; nel merito si ritiene che, considerate le difficoltà di inserimento della linea e tenuto conto della tipologia di sistema adottata, le soluzioni proposte possano ritenersi ammissibili, seppur, in alcuni casi, condizionanti le velocità di esercizio; ad esempio, sulle curve al di sotto di 300 m la velocità massima deve essere imposta inferiore a 80 km/h.





3. Per le eventuali installazioni dei centri informativi e per le strutture di cantierizzazione occorrerà definire e valutare gli inserimenti che seppure temporanei dovranno tener conto di un'adeguata presentazione e fruizione della lettura dello stato di avanzamento dell'opera di notevole rilevanza per la città.
4. Il cronoprogramma dei lavori sia rimodulato al fine di garantire che la riduzione della lunghezza delle banchine di stazione di Colosseo della linea B non si verifichi nel periodo 15 novembre/15 febbraio, periodo in cui, a causa delle avverse condizioni atmosferiche e per la presenza di festività, si aggraverebbero le criticità già caratterizzanti il caotico traffico cittadino.
5. In ciascun anno nel periodo 15 novembre/15 febbraio, le lavorazioni previste non comportino chiusure anticipate dell'orario di apertura all'esercizio della linea B o della sola stazione di Colosseo.
6. La sistemazione superficiale di piazzale Ipponio preveda, per entrambe le direzioni di marcia, la realizzazione di appositi golfi di fermata dedicati ai servizi urbani da ubicare nelle immediate vicinanze degli ingressi della metro.
7. La sistemazione superficiale lungo via Parsalo preveda la realizzazione di parcheggi dedicati al "kiss & ride" anche sul lato opposto a quelli già previsti nel piano.
8. Si completi lo studio delle cavità sotterranee presenti lungo il tracciato e nelle zone limitrofe alla linea stessa, con particolare riguardo a quelle cavità la cui volta è crollata progressivamente e/o nelle quali non è stato possibile investigare l'entità dello sviluppo.
9. La bonifica o i consolidamenti delle cavità presenti lungo il tracciato dovranno essere eseguiti in via preventiva, prima dell'inizio dei lavori di scavo della metropolitana, e verificando se i metodi usati risultano idonei alle caratteristiche della cavità e dei terreni circostanti (sia mediante sbancamenti fino alle quote delle cavità stesse, sia mediante il riempimento dei vuoti costipando per strati gli stessi terreni scavati fino alla quota di progetto, o mediante l'introduzione di miscele cementizie autolivellanti o mediante la compartimentazione ed il confinamento della cavità tramite paratie di micropali affiancati e/o rivestimenti in PVC).
10. Nel caso si rendano necessari consolidamenti sul patrimonio edilizio presente in superficie, sia riservata particolare attenzione ai possibili cedimenti dell'opera terreno-fondazione dei fabbricati soprattutto in fase esecutiva, prevedendo un monitoraggio topografico sia degli edifici che si prevede di consolidare sia degli edifici non sede di interventi preventivi che, tuttavia possono risentire dell'edificazione dell'opera, anche in aree limitrofe.



11. Si realizzino opere di sostegno e rivestimenti provvisori ed impermeabilizzazioni per tutti gli scavi a cielo aperto e in sotterraneo. Particolare attenzione deve essere posta al terreno di riporto, di spessore anche consistente che, dalle prospezioni eseguite, risulta anche sede di circolazione idrica; pertanto le opere di sostegno siano progettate anche in considerazione delle spinte idrostatiche e di filtrazione;
12. Si raccomanda che le sistemazioni superficiali in fase attuativa vengano concordate con l'Ufficio competente (Ufficio Città storica).
13. Ambito Amba Aradam - Ipponio  
Relativamente alla deviazione prevista per la linea 673 (via Druso, via delle Terme di Caracalla), si richiede di valutare la fattibilità di una revisione delle fasi semaforiche dell'intersezione Terme di Caracalla - Druso, soprattutto in direzione Amba Aradam, per evitare di compromettere in maniera significativa il tempo giro della linea, rispetto al percorso originario (Navicella, San Gregorio).
14. Ambito Fori – Colosseo  
Relativamente alle macrofasi 1-5, per quanto riguarda le fermate delle linee di TPL di scambio con la stazione Metro B Colosseo, si richiede una collocazione quanto più possibile prossima all'uscita della stazione, garantendo percorsi pedonali adeguati a smaltire l'ingente flusso previsto (nell'ora di punta di un giorno ferialo medio è stato conteggiato un flusso di 2.400 passeggeri discesi alla stazione di Colosseo e contestualmente un flusso di circa 1.500 passeggeri è salito sulle linee di TPL di transito alla coppia di fermate prospiciente).
15. Stazione Amba Aradam - Ipponio  
Si richiede di prevedere una coppia di fermate per le linee passanti, in prossimità delle entrate/uscite dalla stazione. Si osserva inoltre che la corsia riservata di via dei Laterani verrà ripristinata al termine dei lavori. Si suggerisce di valutare l'opportunità di prevedere la sistemazione post operam della sosta sul lato destro con stalli disposti a spina in modo da massimizzare l'offerta di sosta sull'asse.
16. Tra le principali interferenze previste con l'esercizio della Linea B si riscontra la previsione di paralizzare le banchine della fermata Colosseo garantendo una lunghezza libera di 110 m. Si ritiene necessario aumentare, per quanto possibile, tale lunghezza per tener conto delle imprecisioni di frenatura non essendo al momento disponibili dispositivi di arresto al bersaglio; Durante tutta la durata delle lavorazioni occorre garantire un agevole accesso ai locali degli interruttori extrarapidi che, nel progetto definitivo presentato, ricadono all'interno della porzione di banchina interessata dal cantiere.
17. Le pavimentazioni delle stazioni, dei cunicoli e delle banchine dovranno essere realizzati con materiali di tipo e lavorazioni tali da presentare caratteristiche di non



scivolosità e antiriflesso conformemente alle norme nazionali per gli edifici pubblici e per l'accessibilità da parte dei disabili.

18. L'installazione dei controsoffitti dovrà garantire facilità di pulizia e manutenzione, favorendo un facile smontaggio e rimontaggio delle parti.
19. I pannelli di rivestimento di grandi dimensioni in materia a base vetrosa dovranno avere caratteristiche tali da garantire adeguata resistenza al vandalismo e facilità di pulizia.
20. I rivestimenti dei cunicoli a mosaico con tessere di dimensioni 2,5 x 2 x 1 a pasta vetrosa a tinta unita saranno preferibilmente di colore chiaro.
21. Inoltre si chiede un coinvolgimento dell'Esercente in fase di redazione del progetto esecutivo finalizzato all'approfondimento degli aspetti relativi alle interferenze con l'esercizio della Linea B della metropolitana anche in base ad una più precisa definizione delle varie fasi esecutive.

#### **Aspetti di competenza del Municipio I**

22. Occorre verificare il posizionamento provvisorio degli stalli Taxi e linee G.T. (8 linee) durante il periodo interessato dalle varie fasi di lavorazione.
23. Occorre che venga semaforizzato il passaggio pedonale fronte ingresso metro B Colosseo nelle fasi di lavorazione durante le quali lo stesso rimane attivo.
24. Occorre prevedere lo spostamento delle o.s.p. ambulanti attualmente presenti sul marciapiede fronte ingresso metro B Colosseo o in alternativa lo studio di nuovi banchi più decorosi per la vendita di souvenir.
25. Occorre predisporre un adeguato impianto di illuminazione dei percorsi pedonali sia in fase di cantierizzazione che nella successiva sistemazione definitiva.
26. Occorre che nella predisposizione del "Concorso di idee" per la sistemazione superficiale di piazza del Colosseo venga preventivamente consultato il Municipio Roma Centro Storico (Presidenza e U.O. Tecnica) e che, comunque, venga considerata anche la sistemazione delle scarpate e dei marciapiedi fronte Colosseo lato Stazione Metro B Colosseo e la parte della piazza lato via San Giovanni in Laterano.
27. Occorre che in caso di rimozione di pavimentazioni selciate, anche temporanea, i sampietrini e gli altri manufatti in pietra siano opportunamente custoditi durante lo svolgimento del cantiere e, in caso di sospensione, depositati in luogo sicuro in accordo con la U.O.T. Municipale.



28. Occorre istituire il senso unico di marcia in via dei Fori Imperiali direzione via Labicana proponendo la svolta a sinistra in piazza del Colosseo verso via N. Salvi per i veicoli provenienti da via dei Fori Imperiali spostando la fermata in via degli Annibaldi (prossimità largo Agnesi) per permettere, utilizzando l'attuale scalinata, l'accesso alla stazione Metro B Colosseo.
29. Occorre istituire in largo C. Ricci senso unico di marcia direzione via dei Fori imperiali eliminando di conseguenza la svolta a sinistra per via Cavour da via dei Fori Imperiali (allo scopo di fluidificare la circolazione all'intersezione con via dei Fori Imperiali eliminando una fase semaforica).
30. Infine allo scopo di coordinare il più possibile le opere di cantierizzazione nelle diverse fasi di intervento tra i municipi I e IX e con eventuali altri soggetti interessati (ATAC - TRAMBUS - Enti Gestori PP.SS., ecc.) si raccomanda di predisporre un Gruppo di Lavoro composto da personale qualificato delle U.I.T.S. e delle U.O.T. interessate.

#### **Aspetti di competenza del Municipio IX**

31. Ridefinire secondo le indicazioni del Municipio la sistemazione superficiale delle opere compensative ed integrative proposte da Roma Metropolitane S.r.l., per l'area di piazzale Metronio, con particolare riguardo alla pavimentazione, al verde e alla ricollocazione dei chioschi attualmente insistenti nelle aree oggetto delle opere di riqualificazione, delimitate da via Gallia, via Pannonia e viale Ipponio.
32. Realizzare il previsto nuovo accesso all'area della bocciola da via Locri sulla base di progetto di dettaglio concordato con il Municipio.
33. Verificare la compatibilità della sistemazione superficiale e delle opere di installazione dei pozzi di ventilazione e delle botole di accesso e di calaggio dei materiali alle gallerie della metropolitana sottostanti con quella prevista dal progetto preliminare, a cura del Dipartimento VIII del nuovo assetto del mercato di via Sannio e delle postazioni degli ambulanti attualmente gravitanti sull'area del mercato.
34. Considerare la riduzione delle fasi della cantierizzazione in termini di tempi e di modalità previsti per i lavori della nuova ubicazione della stazione Amba Aradam, nell'area di piazzale Ipponio, in quanto tale "spazio" si configura come nodo strategico, in termini morfologici e di viabilità, dell'intero ambito nord-ovest del territorio del Municipio IX.

Definire, in ogni caso, d'intesa con il Municipio un percorso che garantisca il transito tra l'area occupata dalla Società Romulea ed il cantiere.



**PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001)  
LINEA C DELLA METROPOLITANA DI ROMA  
TRACCIATO FONDAMENTALE DA T2 A T7 (CLODIO/MAZZINI – MONTE  
COMPATRI/PANTANO) – TRATTA T3 COLOSSEO – SAN GIOVANNI  
APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO E FINANZIAMENTO  
(CUP E51I0400001007)**

**Parte 1<sup>^</sup> - RISOLUZIONE DELLE INTERFERENZE**

La documentazione relativa alla risoluzione delle interferenze è contenuta nei seguenti elaborati:

CX 3 D X ZXX KX R 1B 001 a

CX 3 D X ZXX KX R 1C 001

CX 3 D X ZXX KX R 9M 001

CX 3 D X ZXX KX R 9M 002

CX 3 D X ZXX IE S 3K 001

CX 3 D X ZXX IE S 3K 002

CX 3 D X ZXX IE S 3K 003

CX 3 D X ZXX IE S 3K 004

CX 3 D X ZXX IE S 3K 005

CX 3 D X ZXX IE S 3K 006

CX 3 D X ZXX IE D 2E 001

CX 3 D X ZXX IE D 2E 002

CX 3 D X ZXX IE D 2E 003

CX 3 D X ZXX IE D 2E 004

CX 3 D X ZXX IE D 2E 005

CX 3 D X ZXX IE D 2E 006

CX 3 D X ZXX IE D 2E 007

CX 3 D 2 Q18 KA D 2B 001

CX 3 D 2 Q18 KA D 2B 002

CX 3 D 2 Q18 KB D 2B 001



CX 3 D 2 Q18 KB D 2B 002  
CX 3 D 2 Q18 KC D 2B 001  
CX 3 D 2 Q18 KC D 2B 002  
CX 3 D 2 Q18 KD D 2B 001  
CX 3 D 2 Q18 KD D 2B 002  
CX 3 D 2 Q18 KE D 2B 001  
CX 3 D 2 Q18 KE D 2B 002  
CX 3 D 2 Q18 KX D 2B 001  
CX 3 D 2 Q18 KX D 2B 002

CX 3 D 2 S35 KX D 2B 001  
CX 3 D 2 S35 KX D 2B 002  
CX 3 D 2 S35 KX D 2B 003  
CX 3 D 2 S35 KX D 2B 004  
CX 3 D 2 S35 KX D 2B 005  
CX 3 D 2 S35 KX D 2B 006  
CX 3 D 2 S35 KX D 2S 001  
CX 3 D 2 S35 KA D 2B 001  
CX 3 D 2 S35 KB D 2B 001  
CX 3 D 2 S35 KC D 2B 001  
CX 3 D 2 S35 KD D 2B 001  
CX 3 D 2 S35 KE D 2B 001  
CX 3 D 2 S35 KF D 2B 001

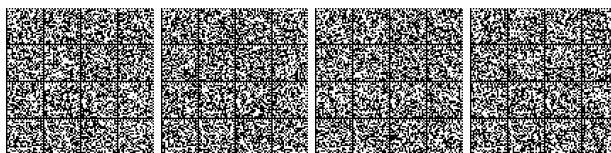
CX 3 D 2 S09 KX D 2B 001 a  
CX 3 D 2 S09 KX D 2B 002 a  
CX 3 D 2 S09 KA D 2B 001 a  
CX 3 D 2 S09 KA D 2B 002  
CX 3 D 2 S09 KB D 2B 001 a  
CX 3 D 2 S09 KB D 2B 002 a  
CX 3 D 2 S09 KC D 2B 001 a  
CX 3 D 2 S09 KC D 2B 002  
CX 3 D 2 S09 KD D 2B 001 a  
CX 3 D 2 S09 KD D 2B 002 a  
CX 3 D 2 S09 KE D 2B 001 a  
CX 3 D 2 S09 KE D 2B 002



CX 3 D 2 P32 KX D 2B 001  
CX 3 D 2 P32 KX D 2B 002  
CX 3 D 2 P32 KA D 2B 001  
CX 3 D 2 P32 KA D 2B 002  
CX 3 D 2 P32 KB D 2B 001  
CX 3 D 2 P32 KB D 2B 002  
CX 3 D 2 P32 KC D 2B 001  
CX 3 D 2 P32 KD D 2B 001  
CX 3 D 2 P32 KD D 2B 002  
CX 3 D 2 P32 KE D 2B 001  
CX 3 D 2 P32 KE D 2B 002

CX 3 D 2 Q15 KX D 2B 001 a  
CX 3 D 2 Q15 KX D 2B 002 a  
CX 3 D 2 Q15 KA D 2B 001 a  
CX 3 D 2 Q15 KA D 2B 002  
CX 3 D 2 Q15 KB D 2B 001 a  
CX 3 D 2 Q15 KC D 2B 001 a  
CX 3 D 2 Q15 KD D 2B 001 a  
CX 3 D 2 Q15 KD D 2B 002 a  
CX 3 D 2 Q15 KE D 2B 001 a  
CX 3 D 2 Q15 KE D 2B 002 a

CX 3 D 2 Q19 KX D 2B 001  
CX 3 D 2 Q19 KX D 2B 002  
CX 3 D 2 Q19 KA D 2B 001  
CX 3 D 2 Q19 KA D 2B 002  
CX 3 D 2 Q19 KB D 2B 001  
CX 3 D 2 Q19 KB D 2B 002  
CX 3 D 2 Q19 KC D 2B 001  
CX 3 D 2 Q19 KC D 2B 002  
CX 3 D 2 Q19 KD D 2B 001  
CX 3 D 2 Q19 KD D 2B 002



CX 3 D 2 Q19 KE D 2B 001

CX 3 D 2 Q19 KE D 2B 002

CX 3 D 2 P17 KX D 2B 001 a

CX 3 D 2 P17 KX D 2B 002 a

CX 3 D 2 P17 KA D 2B 001 a

CX 3 D 2 P17 KA D 2B 002 a

CX 3 D 2 P17 KB D 2B 001 a

CX 3 D 2 P17 KB D 2B 002 a

CX 3 D 2 P17 KC D 2B 001 a

CX 3 D 2 P17 KD D 2B 001 a

CX 3 D 2 P17 KE D 2B 001 a

CX 3 D 2 P17 KE D 2B 002

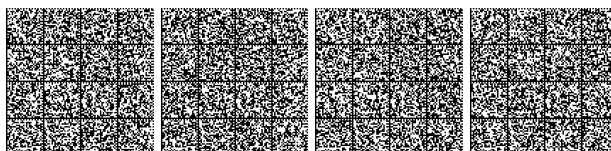




**Parte 2^ - ESPROPRI**

La documentazione relativa agli espropri è contenuta nei seguenti elaborati progettuali:

CX 3 D X E03 TX D AB 001 a  
CX 3 D X E03 TX D AB 002 a  
CX 3 D X E03 TX D AB 003 a  
CX 3 D X E03 TX D AB 004 a  
CX 3 D X E03 TX D AB 005 a  
CX 3 D X E03 TX A AA 001 a  
CX 3 D X E03 TX A AA 002 a  
CX 3 D X E03 TX A AA 003 a  
CX 3 D X E03 TX A AA 004 a  
CX 3 D X E03 TX R 9D 001 a  
CX 3 D X EC3 TX D AB 001  
CX 3 D X EC3 TX D AB 002  
CX 3 D X EC3 TX D AB 003  
CX 3 D X EC3 TX D AB 004  
CX 3 D X EC3 TX D AB 006  
CX 3 D X EC3 TX D AB 008  
CX 3 D X EC3 TX A AA 001  
CX 3 D X EC3 TX A AA 002  
CX 3 D X EC3 TX A AA 003  
CX 3 D X EC3 TX A AA 004  
CX 3 D X EC3 TX A AA 006  
CX 3 D X EC3 TX A AA 008  
CX 3 D X EC3 TX R 9D 001  
CX 3 D X EC3 TX R 9D 002  
CX 3 D X EC3 TX R 9D 003  
CX 3 D X EC3 TX R 9D 004  
CX 3 D X EC3 TX R 9D 005  
CX 3 D X EC3 TX R 9D 006  
CX 3 D X EC3 TX R 9D 007  
CX 3 D X EC3 TX R 9D 008



**PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001).  
LINEA C DELLA METROPOLITANA DI ROMA.  
TRACCIATO FONDAMENTALE DA T2 A T7 (CLODIO/MAZZINI – MONTE COMPATRI/PANTANO)  
TRATTA T3 COLOSSEO – SAN GIOVANNI.  
APPROVAZIONE PROGETTO DEFINITIVO E FINANZIAMENTO  
(CUP E5110400001007)**

**QUADRO FINANZIARIO AGGIORNATO COSTI - DISPONIBILITÀ DEL TRACCIATO FONDAMENTALE  
DELLA LINEA C DELLA METROPOLITANA DI ROMA**



(euro)

Fonti finanziamento		Tratte				1 <sup>a</sup> fase strategica T4-T7 e deposito graniti	
Fonte	Riferimenti	T2 Clodio/Mazzini - Colosseo	T3 Colosseo - S. Giovanni	T4 S. Giovanni - Malatesta T5 Malatesta - Teano - Alessandrino	T6A Alessandrino - Bivio Torrenova T7 Torrenova - Pantano e deposito graniti		Totale
<b>STATO</b>							
Legge Obiettivo	Delibera 65/2003	17.696.000	4.384.000	51.911.000	242.009.000	316.000.000	293.920.000
Legge Obiettivo	Delibera 46/2007				230.843.000	230.843.000	230.843.000
Legge Obiettivo	Delibera 60/2010		17.400.000			17.400.000	0
	<i>Sub totale Legge Obiettivo</i>	17.696.000	21.784.000	51.911.000	472.852.000	564.243.000	524.763.000
Legge 21/1/1992	Delibera 71/2000 Dip.Trasp.li Terrestri D.D n. 1034/2002			462.488.000	69.063.000	531.551.000	531.551.000
Legge 21/1/1992	Delibera 70/2000 Dip.Trasp.li Terrestri D.D n. 1034/2002						
Legge 21/1/1992	Del. CIPE 76/2001		118.728.277			118.728.277	0
	<i>Sub totale legge 21/1/1992</i>	0	118.728.277	462.488.000	69.063.000	650.279.277	531.551.000
Legge 22/2/2007		16.688.000	347.066.000	61.232.000	75.014.000	500.000.000	136.246.000
Fondo infrastrutture	delibera 60/2010		24.822.283			24.822.283	0
Fondi ARCUS	delibera 60/2010		42.000.000			42.000.000	0
Altre fonti da definire		504.223.000				504.223.000	0
<b>TOTALE Stato</b>		<b>538.607.000</b>	<b>554.400.560</b>	<b>575.631.000</b>	<b>616.929.000</b>	<b>2.285.567.560</b>	<b>1.192.560.000</b>
<b>COMUNE DI ROMA</b>							
Cofinanziamento	Deliberazione C.C.n. 108/12.5.2005	92.172.699	142.560.000	361.289.000	158.639.000	754.660.699	519.928.000
Da finanziare		46.326.301				46.326.301	0
<b>TOTALE Comune di Roma</b>		<b>138.499.000</b>	<b>142.560.000</b>	<b>361.289.000</b>	<b>158.639.000</b>	<b>800.987.000</b>	<b>519.928.000</b>
<b>REGIONE LAZIO</b>							
Cofinanziamento regionale	art. 16 LR. 2/2003	1.071.000	85.170.000		105.759.000	192.000.000	105.759.000
Da finanziare		91.262.000	9.870.000			101.132.000	0
<b>TOTALE Regione Lazio</b>		<b>92.333.000</b>	<b>95.040.000</b>	<b>0</b>	<b>105.759.000</b>	<b>293.132.000</b>	<b>105.759.000</b>
<b>TOTALE INVESTIMENTO</b>		<b>769.439.000</b>	<b>792.000.560</b>	<b>936.920.000</b>	<b>881.327.000</b>	<b>3.379.686.560</b>	<b>1.818.247.000</b>

