

DELIBERA 20 dicembre 2019.

**Programma delle infrastrutture strategiche (legge n. 443/2001). Linea C della metropolitana di Roma - tracciato fondamentale da T2 a T7, da Clodio/Mazzini a Monte Compatri/Pantano. Tratta T3 San Giovanni - Colosseo/Fori Imperiali: estensione della tratta (esclusa la stazione di Piazza Venezia) e conseguente prosecuzione dello scavo tra Fori Imperiali e Piazza Venezia (CUP E51104000010007).** (Delibera n. 76/2019).

#### 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;

Vista la legge 17 maggio 1999, n. 144, che all'art. 1, comma 5, ha istituito 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;

Visto il «Nuovo piano generale dei trasporti e della logistica» sul quale questo Comitato si è definitivamente pronunciato con la 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;

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;

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», alcuni interventi che riguardano la città di Roma, tra i quali la Linea C della Metropolitana della Capitale;

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

1. la delibera 27 dicembre 2002, n. 143, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 87 del 2003 e con relativa errata corrige pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 140 del 2003, e la delibera 29 settembre 2004, n. 24, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 276 del 2004, con le quali que-

sto Comitato ha definito il sistema per l'attribuzione del CUP e ha stabilito che il CUP stesso dev'essere riportato su tutti i documenti amministrativi e contabili, cartacei ed informatici relativi a progetti di investimento pubblico, e dev'essere utilizzato nelle banche dati dei vari sistemi informativi, comunque interessati ai suddetti progetti;

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

3. la legge 13 agosto 2010, n. 136, come modificata dal decreto-legge 12 novembre 2010, n. 187, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2010, n. 217, che, tra l'altro, ha definito le sanzioni applicabili in caso di mancata apposizione del CUP sugli strumenti di pagamento;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 248 del 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;

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

Visto il decreto legislativo 6 settembre 2011, n. 159, c.d. «Codice Antimafia» e successive modificazioni;

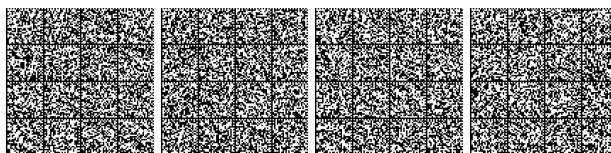
Visto il decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229, concernente «Attuazione dell'art. 30, comma 9, lettere e), f) e g), della legge 31 dicembre 2009, n. 196, in materia di procedure di monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche, di verifica dell'utilizzo dei finanziamenti nei tempi previsti e costituzione del Fondo opere e del Fondo progetti»;

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

1. 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 agli 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 decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, concernente il «Codice dei contratti pubblici», e successive modifiche;

2. la delibera CIPE 28 gennaio 2015, n. 15, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 155 del 2015, che - ai sensi del comma 3 del menzionato art. 36 del decreto-legge n. 90 del 2014 - aggiorna 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 con relativa errata corrige pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 281 del 2011;

Visto il decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, recante «Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto



idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive», convertito dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, e visto in particolare l'art. 3, comma 2, che prevede che con uno o più decreti del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da adottare, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore del decreto stesso, quanto alle opere di cui alle lettere *a)* e *b)*, nonché entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto, quanto alle opere di cui alla lettera *c)*, sono finanziati, a valere sulle risorse di cui ai commi 1 e 1-*bis*, e che fra questi rientra anche la tratta Colosseo-piazza Venezia della Linea C di Roma;

Visto il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, 14 novembre 2014, n. 498, con il quale è stato individuato il finanziamento da assegnare a ciascun intervento previsto dalle lettere *a)* e *b)* dell'art. 3, comma 2, del sopra citato decreto-legge n. 133 del 2014, con l'indicazione dell'articolazione pluriennale, nonché le modalità di utilizzo delle risorse assegnate, di monitoraggio dell'avanzamento dei lavori e di applicazione di misure di revoca;

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 e la relativa documentazione a supporto;

Visto il citato decreto legislativo n. 50 del 2016, e successive modificazioni, concernente il «Codice dei contratti pubblici» e visti in particolare:

1. 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;

2. 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;

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

4. l'art. 214, comma 2, lettere *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;

5. 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 citato decreto legislativo n. 163 del 2006;

6. 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:

6.1 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;

6.2 per gli interventi ricompresi tra le infrastrutture strategiche già inseriti negli strumenti di programmazione approvati, e per i quali la procedura di valutazione d'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;

6.3 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 richiamato 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;

Visto l'art. 1, comma 15, del decreto-legge n. 32 del 2019 convertito con modificazioni dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, il quale stabilisce che «Per gli anni 2019 e 2020, per gli interventi di cui all'art. 216, comma 1-*bis*, del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50, le varianti da apportare al progetto definitivo approvato dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), sia in sede di redazione del progetto esecutivo sia in fase di realizzazione delle opere, sono approvate esclusivamente dal soggetto aggiudicatore qualora non superino del 50 per cento il valore del progetto approvato; in caso contrario sono approvate dal CIPE»;

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. 292 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, pub-



blicata 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 con la quale nell'approvare il progetto definitivo della tratta T3 (San Giovanni-Colosseo/Fori Imperiali) si limitava la tratta fino all'altezza dei Fori Imperiali e si escludeva conseguentemente dall'ambito della medesima tratta T3 la stazione di piazza Venezia; 20 gennaio 2012, n. 6, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 88 del 2012; 11 luglio 2012, n. 84, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 207 del 2012; 11 dicembre 2012, n. 127, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 145 del 2013; 21 dicembre 2012, n. 137, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 121 del 2013; 26 aprile 2018, n. 35, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 153 del 2018; 26 aprile 2018, n. 36, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 243 del 2018; e 21 novembre 2019, n. 67, in corso di perfezionamento e riguardante in particolare «Interventi di tutela di piazza del Colosseo»;

Considerato che con le sopra richiamate delibere, i cui contenuti si intendono qui integralmente richiamati, questo Comitato ha assunto determinazioni in ordine alla Metropolitana di Roma - Linea C - Tracciato fondamentale da T2 a T7 (Clodio/Mazzini-Pantano/Monte Compatri), inerente per altro le coperture e l'estensione delle diverse tratte del tracciato fondamentale da T2 a T7 (Clodio/Mazzini - Pantano/Monte Compatri);

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 «Programma infrastrutture strategiche», nell'ambito dei «Sistemi urbani», nell'infrastruttura «Roma Metro C/Metro B1 e Grande Raccordo Anulare», l'intervento «Metropolitana Linea C: tratta T3»;

Vista la delibera 28 novembre 2018, n. 82, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 79 del 2019, con la quale è stato modificato il «Regolamento interno del Comitato interministeriale per la programmazione economica» di cui alla delibera 30 aprile 2012, n. 62, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 122 del 2012;

Vista la nota 9 dicembre 2019, n. 48051, con la quale il Capo di Gabinetto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'iscrizione all'ordine del giorno della prima riunione utile di questo Comitato dell'argomento «Comune di Roma - Linea C della Metropolitana di Roma. Prolungamento delle gallerie di linea della tratta T3 - prosecuzione dello scavo tra «Fori imperiali» e piazza Venezia. Individuazione delle risorse poste a copertura dell'intervento ex decreto-legge n. 133 del 2014, art. 3, comma 2, lettera a)» e ha trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

Vista la nota 9 dicembre 2019, n. 5935-P, acquisita con protocollo DIPE 10 dicembre 2014, n. 6444, con

la quale il Direttore del Parco archeologico del Colosseo, istituito con decreto del Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo 12 gennaio 2017, n. 15, ha comunicato a Roma metropolitana S.r.l. (Roma Metropolitana) il parere favorevole alle opere di scavo a mezzo di TBM (*Tunnel Boring Machine*) delle gallerie del prolungamento fino a piazza Venezia della tratta T3 della Linea C della Metropolitana di Roma, subordinatamente al rispetto di n. 2 prescrizioni:

1. presentazione dei testimoniali di stato sui monumenti interessati dalle attività in oggetto, ove mancanti;

2. avvenuta posa in opera ed attivazione della strumentazione di monitoraggio dei monumenti interessati dal passaggio delle gallerie secondo modalità analoghe a quelle già in uso concordate per la tratta T3, sin qui realizzata, i cui *report* dovranno essere condivisi secondo le modalità vigenti;

Vista la nota 18 dicembre 2019, n. 8977, con la quale il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti - Direzione generale per i sistemi di trasporto ad impianti fissi e il trasporto pubblico locale ha fornito elementi integrativi della istruttoria ed ha trasmesso ulteriore documentazione a supporto;

Considerato che:

1. con la delibera n. 65 del 2003, questo Comitato, a seguito dell'inserimento della Linea C della Metropolitana di Roma nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche e nell'ambito della istruttoria per l'approvazione del progetto preliminare delle tratte della medesima Linea C:

1.1. ha preso atto, in sintesi, della ridefinizione del c.d. «tracciato fondamentale» della Linea C della Metropolitana di Roma, tratte da T2 a T7 anche con opere di adeguamento della ferrovia «Roma-Pantano» a linea metropolitana e del deposito «Graniti», mentre è stata rinviata l'approvazione delle tratte T1, C1 (diramazione verso Teano-Colli Aniene-Ponte Mammolo) e T6 - dal bivio Torrenova a Tor Vergata - dando priorità attuativa alla prosecuzione della linea verso Pantano rispetto alla diramazione verso Tor Vergata;

1.2. ha approvato - tra l'altro - il progetto preliminare della tratta «T2 Clodio/Mazzini-piazza Venezia» e della tratta T3 «piazza Venezia-San Giovanni» della Linea C della Metropolitana di Roma;

2. il progetto preliminare del 2003 di cui al punto precedente prevedeva la suddivisione della Linea C nelle seguenti tratte:



Tratte nel 2003	Denominazione	Stazioni (n. )	Sviluppi (m)	
			Linea	Raccordi di servizio
T1	Tor di Quinto - Clodio/Mazzini	5	6.387	
T2	Clodio/Mazzini - Venezia	6	3.878	
T3	Venezia - San Giovanni	3	3.198	
T4	San Giovanni - Malatesta	4	2.985	482
T5	Malatesta - Teano - Alessandrino	5	4.263	
T6	Alessandrino - Bivio Torrenova - Tor Vergata (*)	5	5.403	805
T7	Bivio Torrenova - Pantano (**) (***)	9	8.130	420
C1	Teano - Colli Aniene - Ponte Mammolo (****)	5	5.088	934
	totale	42	39.332	2.641

(\*) compreso il Deposito di Tor Vergata;

(\*\*) la tratta T7 rappresenta il previsto adeguamento a linea metropolitana di un tratto della ferrovia concessa Roma-Pantano-San Cesario allora in avanzata fase di ammodernamento e predisposizione a linea metro, con i fondi della legge n. 910 del 1986, nella tratta Torrenova-Pantano;

(\*\*\*) compreso il Deposito-Officina di Graniti;

(\*\*\*\*) compreso il prolungamento Colli Aniene-Ponte Mammolo e raccordo con linea 2 della ferrovia metropolitana (FM2);

3. in particolare la tratta T3, da Venezia a San Giovanni, comprendeva nel 2003 le stazioni Venezia, Colosseo e Amba Aradam;

4. lo stesso progetto preliminare prevedeva fra piazza Venezia e Colosseo, le seguenti opere:

4.1. stazione Venezia, di elevato pregio architettonico, ubicata nella omonima piazza;

4.2. comunicazione pari/dispari per l'inversione di marcia dei treni sotto via dei Fori imperiali, davanti al Foro di Cesare, realizzata in sotterraneo;

4.3. pozzo di metà tratta tra «Venezia» e «Colosseo»;

4.4. stazione «Colosseo», realizzata modificando l'esistente manufatto della stazione della Linea B inglobandone tutte le funzioni;

5. il 12 ottobre 2006 è stato sottoscritto tra soggetto aggiudicatore e contraente generale Consorzio Metro C S.c.p.a. - costituito da Astaldi S.p.a., Vianini lavori S.p.A., Consorzio cooperative costruzioni, Ansaldo trasporti sistemi ferroviari S.p.a. - il contratto per la realizzazione del tracciato fondamentale da T2 a T7 e Deposito graniti;

6. con la delibera n. 60 del 2010, questo Comitato:

6.1. ha preso atto e approvato le significative modifiche apportate al progetto preliminare di cui alla citata delibera n. 65 del 2003, tra le quali si evidenziano in particolare:

6.1.1. l'aggregazione della stazione «Venezia», di piazza Venezia, alla Tratta T2, per la quale la redazione del progetto definitivo era prevista in fase successiva, a seguito del prolungarsi delle indagini archeologiche nell'area di piazza Venezia nonché per l'esigenza di realizzare un unico pozzo per la connessione della linea C con la futura Linea D e di garantire prima possibile la seconda connessione con le altre due linee esistenti di

metropolitane a Roma, a «Colosseo» con la Linea B e a «San Giovanni» con la Linea A;

6.1.2. la riorganizzazione della stazione «Colosseo» (con la nuova denominazione «Fori imperiali»), da localizzare lungo via dei Fori imperiali, attestando conseguentemente lo scavo delle due gallerie (binario pari - BP e binario dispari - BD) sotto i Fori imperiali;

6.2. ha approvato il progetto definitivo della tratta T3, rideterminata da «Colosseo/Fori imperiali» (stazione compresa) a «San Giovanni» (stazione esclusa), e prevedendo conseguentemente l'esclusione della stazione di piazza Venezia dalla tratta T3 e conseguente riduzione dello scavo delle gallerie sotto i Fori imperiali;

7. il progetto definitivo approvato prevede, in variante rispetto al progetto preliminare del 2003 - nel quale le TBM proseguivano senza soluzione di continuità fino alla stazione «Venezia» - l'arresto delle stesse TBM al di sotto della via dei Fori imperiali, in corrispondenza del Vittoriano;

8. con la delibera n. 36 del 2018, questo Comitato tra l'altro:

8.1. ha preso atto che, con la nota n. 25400 del 12 luglio 2017, Roma Capitale, ha manifestato l'intenzione di proseguire l'opera e di non fare della fermata «Fori imperiali/Colosseo» il capolinea della Linea C della Metropolitana di Roma;

8.2. ha approvato le varianti della tratta T3 «San Giovanni-Colosseo/Fori imperiali» della Metropolitana di Roma - Linea C al progetto definitivo approvato con la precedente delibera n. 60 del 2010, derivanti dalla redazione del progetto esecutivo presentato con la documentazione oggetto della delibera n. 36 del 2018;

Preso atto dell'attività istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e, in particolare, che:



sotto l'aspetto tecnico-procedurale

1. la Linea C della Metropolitana di Roma è ad oggi in esercizio tra «Monte Compatri/Pantano» e «San Giovanni» (Tratte da T7 a T4) ed è stata attivata in tre fasi successive, il 9 novembre 2014 da «Monte Compatri/Pantano» a «Parco di Centocelle», il 29 giugno 2015 da «Parco di Centocelle» a «Lodi» e il 12 maggio 2018 da «Lodi» a «San Giovanni»;

2. attualmente è in costruzione la tratta T3, come modificata con la delibera n. 60 del 2010, da «San Giovanni» a «Fori imperiali/Colosseo», con due nuove stazioni («Amba Aradam» e «Colosseo/Fori imperiali») con estensione delle gallerie di linea oltre la stazione «Fori imperiali» per circa 500 metri (m), senza raggiungere piazza Venezia;

3. risultano pressoché completate le due gallerie di linea e lo scavo della stazione «Amba Aradam» e dei pozzi 3.2 e 3.3, mentre è in corso lo scavo della stazione «Colosseo/Fori imperiali»;

4. con riferimento allo scavo delle gallerie di linea, le due TBM stanno scavando l'ultimo tratto tra la stazione «Colosseo/Fori imperiali» e le progressive di fine tratta del progetto esecutivo della tratta T3 verso piazza Venezia;

5. in particolare i due tratti terminali delle gallerie della tratta T3, aventi funzione di «tronchini» di ricovero a monte della stazione «Colosseo/Fori imperiali», hanno termine, secondo la delibera n. 60 del 2010, alle progressive metriche, calcolate dal termine della tratta T4 della stazione «San Giovanni», -2977,297 per il binario pari e -2950,495 per il binario dispari, come previste nel progetto esecutivo della tratta T3;

6. il suddetto progetto esecutivo, al fine di garantire adeguate condizioni di sicurezza per l'arresto delle due TBM e il loro interrimento, lungo il tracciato della futura Linea C verso piazza Venezia, prevede anche specifiche operazioni per l'abbandono e la messa in sicurezza di parte delle macchine di scavo TBM, che poi successivamente avrebbero dovuto essere rimosse nel momento della realizzazione della continuazione della Linea C verso piazza Venezia, con lo scavo tramite più costose tecniche tradizionali da piazza Venezia verso i Fori Imperiali;

7. prima della rimozione dei componenti delle TBM era previsto dalla delibera n. 60 del 2010 un riempimento completo di tutta la camera di scavo, da re-

alizzare con calcestruzzo magro nonché la realizzazione di un «timpano» in calcestruzzo armato gettato in opera all'interno degli scudi esterni delle TBM, che sarebbero stati lasciati in sito, per preservare le parti di TBM che saranno interrate lungo il tracciato, prima di essere successivamente rimosse in fase di ultimazione dello scavo previsto con modalità tradizionali dalla stazione di piazza Venezia verso Fori imperiali;

8. il 5 luglio 2019, con nota n. 5214, Roma Metropolitane, nell'ambito delle sedute del tavolo tecnico istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha:

8.1. confermato l'interesse di Roma Capitale per la realizzazione della Tratta T2, sulla base di un progetto aggiornato e modificato (*project review* in corso), procedendo, nel caso, ad un nuovo affidamento;

8.2. confermato da parte di Roma Metropolitane i vantaggi derivanti dalla realizzazione delle gallerie di linea del percorso dai Fori imperiali a piazza Venezia, in prosecuzione dello scavo con le TBM evitando l'arresto delle due TBM alle progressive di fine tratta T3 sopra citata;

8.3. ha posto all'attenzione dei soggetti cofinanziatori l'opportunità di proseguire lo scavo delle gallerie di linea per la tratta T3, oltre le progressive già fissate dal progetto esecutivo della tratta stessa e in particolare a ridosso dell'impronta della futura stazione di piazza Venezia, sottolineando l'urgenza dei provvedimenti in merito, in considerazione dello stato di avanzamento dello scavo;

9. il Dipartimento mobilità e trasporti - Direzione infrastrutture e trasporti di Roma Capitale, con nota 29 novembre 2019, n. 45917, ha confermato la volontà dell'Amministrazione capitolina di procedere con l'istanza di realizzazione dello scavo delle gallerie verso piazza Venezia, nelle more della presentazione del progetto consistente nel prolungamento delle gallerie con scavo meccanizzato oltre la fine della tratta T3 determinata dalla delibera n. 60 del 2010;

10. la proposta progettuale presentata dal Contraente generale a Roma Metropolitane e a Roma Capitale consiste nel prolungamento dello scavo delle due TBM fino alla progressiva metrica -3193,907 per il binario pari (per ulteriori 217 m) e fino alla progressiva metrica -3166,083 per il binario dispari (per ulteriori 215 m);

Tappe realizzative della linea C della Metropolitana di Roma

Tratte	Denominazione	Lunghezza in km	Data di apertura al pubblico
T7-T5	Monte Compatri/Pantano - Parco di Centocelle	12,8	9 novembre 2014
T5-T4	Parco di Centocelle - Lodi	5,4	29 giugno 2015
T4	Lodi - S. Giovanni	0,5	12 maggio 2018
T3	S.Giovanni - Colosseo/Fori Imperiali	2,8	In costruzione
T3	Fori Imperiali - Venezia (stazione esclusa)	0,2	Estensione tratta in approvazione con la presente delibera
T2	Venezia (stazione inclusa) - Clodio/Mazzini	3,9	Progetto definitivo da approvare



11. con le nuove progressive di arresto le due TBM risulterebbero all'interno dei diaframmi perimetrali del pozzo costruttivo della stazione «Venezia» e non interferenti con altre opere, dove sarebbero messe in sicurezza con lavorazioni e predisposizioni analoghe a quelle già previste in corrispondenza della fine della tratta T3 dal progetto esecutivo esistente;

12. il progetto di prolungare le gallerie è, per altro, coerente con il prolungamento verso piazza Venezia e l'impostazione di realizzare la tratta T2, facendo della stazione Venezia una stazione «passante»;

13. lo stesso intervento di prolungamento, permetterebbe di garantire cadenzamenti più ravvicinati di quelli attuali, che non penalizzino quelli previsti con il terminale della stazione «Colosseo/ Fori imperiali», attraverso la realizzazione di una comunicazione ferroviaria semplice pari-dispari in ingresso alla stazione «Venezia», mantenendo anche il «tronchino» di ricovero già previsto e lo scambio di binario dei treni che dovessero, nelle more del proseguimento della tratta T2, arrivare e partire dalla stazione «Venezia»;

14. per la realizzazione di tale tratto di gallerie di circa 215/217 m non risulterebbe la necessità di specifiche opere di presidio e/o protezione del contesto urbano, storico e monumentale, poiché le gallerie si trovano ad un livello di oltre 30 metri sotto il piano di calpestio, significativamente inferiore al livello archeologico, descritto nella sezione stratigrafica del percorso («terreni di riporto antichi e recenti» e «strutture antropiche») come non più profondo di 15 metri rispetto al piano di calpestio, fermo restando il sistema di controllo e monitoraggio da installare e gestire durante l'intera fase realizzativa e mantenere durante la fase *post-operam*;

15. in sintesi i motivi che giustificano il prolungamento delle gallerie di linea nella fase costruttiva attuale sono i seguenti:

15.1. possibilità di recupero, durante le fasi di scavo del pozzo costruttivo della futura stazione «Venezia», dei componenti delle TBM evitando il loro interrimento al di sotto dei Fori imperiali, come previsto dalla delibera n. 60 del 2010;

15.2. possibilità di evitare il futuro scavo a ritroso da piazza Venezia ai Fori imperiali per circa 215/217 metri per completare la galleria e rimuovere/recuperare le TBM, scavo che sarebbe dovuto avvenire con modalità tradizionale a costi e tempi superiori di quelli realizzabili con l'attuale proposta in esame;

15.3. minori rischi costruttivi nella realizzazione delle opere in sotterraneo del percorso in galleria fra la stazione «Venezia» e l'attuale fine tratta della tratta T3 prevista sotto i Fori imperiali;

15.4. minori tempi esecutivi stimati nell'ordine di tre-cinque mesi;

15.5. riduzione dei costi di realizzazione del tratto di gallerie compreso tra la stazione «Venezia» e le progressive di fine tratta T3;

16. l'Assemblea Capitolina, con deliberazione n. 79 del 2019, verbale n. 67, seduta pubblica del 18-21 ottobre 2019, ha deliberato di procedere alla messa in liquidazione di Roma Metropolitane s.r.l., ai sensi degli articoli 2484 e seguenti del codice civile, e alla nomina di un liquidatore o di un Collegio dei liquidatori, fornendo

indirizzo affinché l'organo liquidatorio ponga in essere tra l'altro «la prosecuzione dell'esercizio provvisorio dell'impresa, per il completamento delle importanti opere e attività già affidate, con particolare attenzione ai lavori della tratta T3 della Metro C»;

#### *sotto l'aspetto finanziario*

1. il costo del prolungamento della tratta T3, sulla base della stima del Contraente generale e dell'istruttoria condotta dall'Alta sorveglianza di Roma Metropolitane, è pari a 7.206.229,64 euro per lavori, cui devono essere aggiunte le somme a disposizione del Contraente generale e della stazione appaltante nonché l'IVA, per una spesa complessiva di 9.279.359,97 euro, ridottosi di circa 92.000 euro a seguito di approfondimenti dell'Alta sorveglianza di Roma Metropolitane;

2. il decreto-legge n. 133 del 2014 ha inserito l'intervento «Metropolitana Linea C - Tratta Colosseo-piazza Venezia» tra quelli ammessi a contribuzione statale;

3. con il decreto n. 498 del 2014 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze è stata definita l'entità dei contributi statali da assegnare ai singoli interventi e sono state individuate le modalità di erogazione dei contributi medesimi;

4. con il suddetto decreto è stato assegnato al Comune di Roma per la Tratta Colosseo-piazza Venezia un contributo di 155 milioni di euro, di cui 10 milioni risultano disponibili per l'anno 2019 sul capitolo 7426 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;

Preso atto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con la citata nota 18 dicembre 2019, n. 8977, ha ulteriormente precisato che:

1. il prolungamento della tratta T3 e l'attuale scavo proposto fino a piazza Venezia, dai Fori imperiali, costituisce nei fatti lo sviluppo aggiornato dello scenario progettuale delle tratte T2 e T3 del progetto preliminare del 2003;

2. le gallerie di linea BP e BD di Venezia-Fori imperiali vedono confermato lo scavo meccanizzato con TBM, e presentano un tracciato leggermente traslato verso nord rispetto al tracciato del progetto preliminare al fine di permettere un migliore ingresso nella futura stazione di piazza Venezia, ma in ogni caso «rimane sostanzialmente coerente nella direzione e nella localizzazione con il tracciato del progetto preliminare del 2003»;

3. il costo del prolungamento delle gallerie di linea, a seguito degli approfondimenti di Roma Metropolitane, è stato aggiornato con la documentazione integrativa in 9.279.359,97 euro in luogo di 9.371.157,28 euro riportato nella relazione istruttoria;

4. detto costo è relativo alla realizzazione del solo scavo per il prolungamento delle gallerie di linea mentre il costo delle attività di messa in sicurezza delle macchine di scavo resta compreso nel quadro economico del progetto esecutivo di cui alla delibera n. 36 del 2018;

5. la variante che conseguentemente dovrebbe derivare dal prolungamento della tratta T3 delle gallerie di linea, dovrà essere approvata dal soggetto aggiudicatore ai sensi dell'art. 1, comma 15, del decreto-legge n. 32 del 2019, convertito dalla legge n. 55 del 2019, dopo la de-



libera di questo Comitato, tenendo conto di prescrizioni, raccomandazioni e osservazioni derivanti dai pareri prescritti per legge includendo le opere di fine tratta, già previste e finanziate nel progetto definitivo della tratta T3;

6. l'utilizzo delle risorse di cui al decreto-legge n. 133 del 2014 è ammissibile in quanto il progetto della tratta Venezia-Fori imperiali/Colosseo è stato trasmesso all'allora Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro dicembre 2014, per quanto riguarda la documentazione tecnica, ed entro febbraio 2015, per quanto riguarda la documentazione economica, in linea quindi con le scadenze previste dalla suddetta norma;

Considerato che l'Assessore alla Città in movimento di Roma Capitale, con la nota 17 dicembre 2019, n. 48645, allegata alla documentazione istruttoria trasmessa dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti con la citata nota 18 dicembre 2019, n. 8977, ha ribadito la volontà di Roma Capitale di procedere nell'immediato con la realizzazione del prolungamento della Linea C nel percorso piazza Venezia-Fori imperiali/Colosseo precisando che tale volontà si inserisce nel più ampio scenario del Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS), adottato con la delibera di Assemblea capitolina n. 60 del 2019 e che prevede il completamento del tracciato fondamentale della Linea C fino a Clodio/Mazzini;

Considerato che la delibera n. 60 del 2010 ha anticipato la fine della tratta T3 a nei Fori imperiali a circa 200 metri dalla fermata di piazza Venezia, mentre precedentemente arrivava a piazza Venezia, fermata inclusa;

Considerato che ora si propone di prolungare le gallerie della tratta T3 fino alla stazione di piazza Venezia, per il solo scavo delle gallerie con rivestimento al rustico, rimanendo esclusa la fermata di piazza Venezia;

Ritenuto che il Comitato, avendo stabilito con la delibera n. 60 del 2010 la limitazione nello scavo del progetto definitivo della tratta T3 «San Giovanni-Colosseo/Fori Imperiali» all'area sottostante i Fori Imperiali con esclusione della stazione di piazza Venezia dalla tratta T3, può prevedere la possibile estensione della medesima tratta fino a piazza Venezia (fermo restando l'esclusione della stazione di piazza Venezia per la mancanza ad oggi di adeguate coperture) e conseguente prosecuzione dello scavo tra Fori Imperiali e piazza Venezia;

Considerato che tale prolungamento dovrà essere conseguentemente oggetto di una variante alla tratta T3;

Preso atto che la suddetta variante non può che essere approvata dal soggetto aggiudicatore ai sensi dell'art. 1, comma 15, del decreto-legge n. 32 del 2019 convertito con modificazioni dalla legge 14 giugno 2019, n. 55;

Considerato che il suddetto prolungamento permetterà la continuazione dei lavori delle TBM, evitando che queste vengano smantellate parzialmente e interrato sotto i Fori imperiali, invece di essere poi rimosse in futuro con maggiori costi (scavo con tecnica tradizionale a partire da piazza Venezia) e con tempi più lunghi;

Valutato di dover intervenire per evitare i maggiori costi e ritardi di esecuzione come sopra descritti;

Considerato che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e Roma Capitale ritengono che per realizzare il prolungamento delle gallerie di linea della tratta T3 occorre preliminarmente modificare il perimetro della

medesima tratta T3, ridefinendone le progressive di fine tratta lato «Venezia», e successivamente approvare la variante al progetto esecutivo della tratta T3;

Ritenuto quindi che questo Comitato possa approvare l'estensione della tratta T3 lavorata a rustico fino a piazza Venezia, così come in precedenza con la delibera n. 60 del 2010 ne aveva ridotto l'estensione ai Fori Imperiali, sempre prevedendo la lavorazione a rustico per la parte finale;

Considerato che dopo la delibera di questo Comitato, ai sensi del citato art. 1, comma 15, del decreto-legge n. 32 del 2019, il soggetto aggiudicatore Roma Metropolitane dovrà approvare la variante al progetto senza bisogno di sottoporla a questo Comitato;

Considerato quindi che viene portato all'approvazione di questo Comitato solo la modifica dell'estensione della tratta T3 rispetto alla tratta T2;

Considerato che il parere favorevole espresso dal direttore del Parco archeologico del Colosseo e trasmesso a Roma Metropolitane con la citata nota 9 dicembre 2019, n. 5935, è subordinato al rispetto delle seguenti prescrizioni;

1. presentazione dei «testimoniali di stato» sui monumenti interessati dalle attività in oggetto, ove mancanti;
2. avvenuta posa in opera ed attivazione della strumentazione di monitoraggio dei monumenti interessati dal passaggio delle gallerie secondo modalità analoghe a quelle già in uso e concordate per la tratta T3, i cui report dovranno essere condivisi secondo le modalità vigenti;

Ritenuto che dette prescrizioni dovranno essere tenute in debito conto dal soggetto aggiudicatore nel provvedimento di approvazione della variante relativa al prolungamento delle gallerie di linea fino a piazza Venezia ed in particolare nel porre in sicurezza l'area sovrastante lo scavo relativa ai Fori imperiali;

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;

Tenuto conto dell'esame della proposta svolto ai sensi dell'art. 3 del vigente regolamento di questo Comitato di cui alla delibera 28 novembre 2018, n. 82, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 79 del 2019;

Vista la nota 19 dicembre 2019, n. 6663, predisposta congiuntamente dalla Presidenza del Consiglio dei ministri - Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica (DIPE) e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posta a base dell'odierna seduta di questo Comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Considerato il dibattito svolto in seduta, ed in particolare che:

1. il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto di modificare le decisioni assunte con le delibere n. 60 del 2010 e n. 36 del 2018, relativamente al tracciato della tratta T3 della Linea C della metropolitana di Roma;
2. il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo ha condiviso la proposta con le sopra citate due prescrizioni della medesima amministrazione;



3. il Comune di Roma ha precisato che il prolungamento rappresenta una approvazione fondamentale per garantire la futura approvazione del progetto definitivo e della realizzazione della stazione di piazza Venezia in tempi tali da poter ipotizzare un'apertura in vista del prossimo anno giubilare 2025;

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 della previgente disciplina, di cui al decreto legislativo in ultimo citato, a tutte le procedure, anche autorizzative, avviate prima del 19 aprile 2016.

1. È approvata la modifica del perimetro della tratta T3 della Linea C della Metropolitana di Roma, previsto dalle precedenti delibere CIPE n. 60 del 2010 e n. 36 del 2018 come citate in premessa, al fine di portare le gallerie di linea della tratta a ridosso del corpo della futura stazione «Venezia», con l'estensione delle progressive di fine tratta T3, calcolate dal termine della tratta T4 della stazione «San Giovanni» e fino alla progressiva metrica -3193,907 per il binario pari e alla progressiva metrica -3166,083 per il binario dispari, in luogo delle progressive precedentemente assunte rispettivamente pari a progressiva metrica -2977,297 per il binario pari e progressiva metrica -2950,495 per il binario dispari.

2. Il costo aggiuntivo relativo al prolungamento delle gallerie di linea della tratta T3 di cui al punto 1.1 è di 9.279.359,97 euro.

3. La copertura finanziaria dell'importo dell'intervento è a carico delle risorse iscritte sul capitolo n. 7426 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per l'anno 2019, che costituiscono quota parte dell'assegnazione disposta in favore della tratta Colosseo-piazza Venezia della Linea C della Metropolitana di Roma, dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e del-

le finanze, n. 498 del 2014, a valere sulle risorse stanziante dall'art. 3 del decreto n. 133 del 2014, convertito dalla legge n. 164 del 2014.

4. Ai sensi dell'art. 1, comma 15, del decreto-legge n. 32 del 2019, convertito con modificazioni dalla legge n. 55 del 2019, dopo la presente delibera, il soggetto aggiudicatore dovrà approvare la variante relativa ai lavori di scavo della parte finale della tratta T3, tenendo conto di prescrizioni, raccomandazioni e osservazioni derivanti dai pareri prescritti per legge, ed in particolare del Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo - Parco archeologico del Colosseo.

5. Roma Capitale dovrà informare questo Comitato, appena possibile, circa la successiva fase procedurale e realizzativa della stazione di piazza Venezia, e ove possibile della tratta T2. Nella progettazione della stazione di piazza Venezia dovrà essere incluso dal soggetto aggiudicatore all'uopo individuato, anche il completamento della tratta in galleria della tratta T3 sotto i Fori imperiali ancora priva di attrezzaggio.

6. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvederà ad assicurare, per conto di questo Comitato, la conservazione dei documenti relativi all'intervento di cui al predetto punto 1.

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

Roma, 20 dicembre 2019

*Il Presidente:* CONTE

*Il segretario:* FRACCARO

*Registrato alla Corte dei conti il 28 febbraio 2020  
Ufficio di controllo sugli atti del Ministero dell'economia e delle finanze, n. 166*

20A01514

## ESTRATTI, SUNTI E COMUNICATI

### CAMERA DI COMMERCIO, INDUSTRIA, ARTIGIANATO E AGRICOLTURA DI VICENZA

#### Provvedimenti concernenti i marchi di identificazione dei metalli preziosi.

Ai sensi dell'art. 29, comma 5° e 6° del decreto del Presidente della Repubblica 30 maggio 2002, n. 150, si rende noto che le sottoelencate imprese hanno cessato la propria attività e sono state cancellate dal registro degli assegnatari di cui all'art. 14 del decreto legislativo 22 maggio 1999, n. 251.

Nella stessa tabella viene riportato anche il numero dei punzoni recanti il marchio identificativo che le stesse imprese hanno dichiarato di aver smarrito durante tutto il periodo di attività.

I punzoni delle imprese elencate, recanti le impronte dei marchi di identificazione, restituiti alla Camera di commercio di Vicenza sono stati tutti deformati.

Gli eventuali detentori dei punzoni smarriti o comunque non restituiti sono invitati a consegnarli alla Camera di commercio I.A.A. di Vicenza; ogni loro uso è considerato illegale e sanzionabile a termini di legge (comma 1° dell'art. 25 del decreto legislativo 22 maggio 1999, n. 251).

