

Oggetto: Audizione informale in data 22 marzo 2022 arch. Maria Lucia Conti, nell'ambito dell'esame dello schema di decreto del Presidente del Consiglio dei ministri recante sostituzione dei decreti del Presidente del Consiglio dei ministri 16 aprile 2021 e 5 agosto 2021 di individuazione dei lavori relativi alla linea C della metropolitana di Roma e alla rete tranviaria di Roma - Ipotesi di cronoprogramma interventi -

Come richiesto nel corso della Audizione indicata in oggetto sulla base di un primo esame della documentazione relativa ai due interventi oggetto di sostituzione dei Commissari a suo tempo nominati ho elaborato un cronoprogramma delle attività tenuto conto dello stato delle procedure e delle attività già svolte dai medesimi Commissari:

Per quanto attiene alle quattro tranvie sulla base degli atti sono ipotizzabili i seguenti cronoprogrammi, integrati con brevi notizie di carattere generale, che saranno oggetto di condivisione con Roma Capitale :

CRONOPROGRAMMA	
TRANVIA TERMINI-VATICANO AURELIO	
Il progetto per la realizzazione della nuova linea tranviaria TVA Termini Vaticano Aurelio è inserito nel Piano Urbano della Mobilità sostenibile (PUMS). La nuova infrastruttura consentirà di collegare il nodo di interscambio di p.zza dei Cinquecento – Termini con la zona ovest della città, realizzando un trasporto di superficie sostenibile e di alta capacità, con sostituzione di diverse linee di autobus, riduzione degli agenti inquinanti e miglioramento degli standard di servizio al pubblico.	
Km 8 CIRCA - 24 unità di materiale rotabile	
Costo € 293/ milioni di cui materiale rotabile € 90/milioni	
PNRR 120 milioni compreso materiale rotabile	
attività	tempi
verifica di assoggettabilità a VIA sul progetto di fattibilità	entro aprile 2022
adeguamento progetto di fattibilità alle Linee Guida del Consiglio Superiore LLPP e approvazione del progetto in variante urbanistica da parte del Commissario Straordinario	entro luglio 2022
gara per appalto integrato complesso e affidamento lavori	entro dicembre 2022
redazione della progettazione definitiva, conferenza dei servizi decisoria, verifica della progettazione da parte del MIMS e approvazione in variante urbanistica del progetto definitivo da parte del Commissario straordinario	entro agosto 2023
redazione della progettazione esecutiva e approvazione del progetto da parte del Commissario straordinario	entro novembre 2023
avvio e completamento dei lavori del lotto 1 Km 2 (Termini-Venezia) (PNRR)	entro novembre 2024
avvio e completamento dei lavori del Lungotevere km 2 (prolungamento)	entro novembre 2024
apertura all'esercizio (inizio pre esercizio in parallelo fine lavori) lotto 1 e prolungamento	entro dicembre 2024
avvio e completamento dei lavori del prolungamento km 4 (Aurelio)	entro febbraio 2027
apertura all'esercizio (inizio pre esercizio in parallelo fine lavori)	entro marzo 2027

CRONOPROGRAMMA	
TRANVIA VIALE PALMIRO TOGLIATTI	
L'infrastruttura tranviaria consente di collegare le tre linee della metropolitana, linea B alla stazione di Ponte Mammolo, la linea C alla Stazione di Parco di Centocelle - Togliatti, in corrispondenza di via Casilina, e la linea A all'altezza della stazione di Subaugusta. Il progetto prevede la realizzazione della nuova sede tranviaria al centro dello spartitraffico centrale, particolarmente ampio. Il progetto comprende l'infrastruttura stradale e ferroviaria per il superamento di via Collatina e della sede ferroviaria FR2 (Alta velocità e Roma Sulmona);	
Km 8 circa (1) - 20 unità di materiale rotabile	
costo € 184/milioni di cui 100 PNRR (compreso materiale rotabile)	
attività	tempi
verifica di assoggettabilità a VIA sul progetto di fattibilità	entro aprile 2022
sottoscrizione convenzione ex DM 607/2019 con il MIMS	entro giugno 2022
gara per l'affidamento del completamento del progetto di fattibilità e della redazione del progetto definitivo	entro agosto 2022
completamento della progettazione di fattibilità, redazione della progettazione definitiva, conferenza dei servizi decisoria, verifica della progettazione da parte del MIMS e approvazione in variante urbanistica del progetto definitivo da parte del Commissario straordinario	entro giugno 2023
gara per appalto integrato e affidamento lavori	entro ottobre 2023
redazione della progettazione esecutiva, validazione e approvazione del progetto da parte del Commissario straordinario	entro gennaio 2024
avvio e completamento dei lavori	entro giugno 2026
apertura all'esercizio (inizio pre esercizio in parallelo fine lavori)	entro luglio 2026

CRONOPROGRAMMA	
TRANVIA VIA TIBURTINA	
Il nuovo percorso tranviario si dirama dalla rete esistente in piazzale del Verano, all'intersezione con viale Regina Elena e si sviluppa lungo la direttrice di via Tiburtina, utilizzando in gran parte la corsia preferenziale esistente, fino ad attestarsi con il nuovo capolinea nel piazzale Ovest della Stazione Tiburtina, in corso di riqualificazione.	
Km 1,3	
costo € 23/milioni (senza materiale rotabile)	
attività	tempi
verifica di assoggettabilità a VIA sul progetto di fattibilità	entro aprile 2022
sottoscrizione convenzione ex DM 607/2019 con il MIMS	entro giugno 2022
gara per l'affidamento del completamento del progetto di fattibilità e della redazione del progetto definitivo	entro agosto 2022
completamento della progettazione di fattibilità, redazione della progettazione definitiva, conferenza dei servizi decisoria, verifica della progettazione da parte del MIMS e approvazione in variante urbanistica del progetto definitivo da parte del Commissario straordinario	entro giugno 2023
gara per appalto integrato e affidamento lavori	entro ottobre 2023

redazione della progettazione esecutiva, verifica, validazione e approvazione del progetto da parte del Commissario straordinario	entro dicembre 2023
avvio e completamento dei lavori	entro novembre 2024
apertura all'esercizio (inizio pre esercizio in parallelo fine lavori)	entro dicembre 2024

CRONOPROGRAMMA	
TRANVIA TERMINI-TOR VERGATA	
L'infrastruttura occupa in larga parte il sedime dell'attuale ferrovia Roma Giardinetti, di cui è prevista la totale riqualificazione, nel tratto ferrovie Laziali – Giardinetti. Prevede inoltre il prolungamento dei due estremi da Laziali alla stazione Termini e da Giardinetti all'università Tor Vergata.	
Km 12,8 comprende deposito di Centocelle Est - 20 unità di materiale rotabile	
costo € 213/ milioni (compreso materiale rotabile)	
attività	tempi
sottoscrizione convenzione ex DM 607/2019 con il MIMS	entro giugno 2022
gara per l'affidamento del completamento del progetto di fattibilità e della redazione del progetto definitivo	entro agosto 2022
completamento della progettazione di fattibilità, redazione della progettazione definitiva, conferenza dei servizi decisoria e procedura di VIA, verifica della progettazione da parte del MIMS e approvazione in variante urbanistica del progetto definitivo da parte del Commissario straordinario	entro luglio 2023
gara per appalto integrato e affidamento lavori	entro novembre 2023
redazione della progettazione esecutiva, verifica, validazione e approvazione del progetto da parte del Commissario straordinario	entro febbraio 2024
avvio e completamento dei lavori (1)	entro aprile 2027
apertura all'esercizio (inizio pre esercizio in parallelo fine lavori)	entro maggio 2027
1) Possibilità di suddivisione in 3 lotti di cui uno manutenzione straordinaria in sede	

Per quanto attiene alla Metro C con riferimento ai quesiti posti in sede di audizione si conferma che il progetto definitivo della sub-tratta Venezia-Fori Imperiali è già stato oggetto di Conferenza dei Servizi e dell'istruttoria di Roma Metropolitane ed è in via di completamento la procedura di avviso pubblico per la reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio e la dichiarazione di pubblica utilità. Il MIMS ha in corso di rilascio il Nulla Osta per la Sicurezza (art. 3 DPR 753/1980).

E' di fondamentale importanza completare al più presto l'iter istruttorio sul progetto definitivo avviato da Commissario per procedere con l'avvio della progettazione esecutiva, prevedendo la possibilità di una sua approvazione per stralci.

Ciò consentirebbe di anticipare, ad esempio, in un primo stralcio esecutivo le attività propedeutiche quali lo spostamento dei pp. ss., nonché l'esecuzione delle indagini, la redazione dei testimoniali di stato e l'installazione del monitoraggio di controllo su monumenti e fabbricati storici.

Tutte queste attività – sviluppate in parallelo alle fasi di completamento del progetto esecutivo – potrebbero portare ad un risparmio anche di 6 mesi sul programma dei lavori complessivo. Con l'approvazione del progetto definitivo della sub-tratta entro giugno 2022, le citate attività propedeutiche potrebbero partire entro la fine del 2022.

Ciò consentirebbe anche di avviare il prima possibile le attività di cantierizzazione su piazza Venezia, con l'obiettivo di raggiungere, alla fine del 2024, una configurazione del cantiere stabile che consenta di adottare tutti gli accorgimenti possibili per minimizzare l'impatto sul contesto circostante.

Sulla base del lavoro già svolto dall'Ing. Gentile in qualità di commissario con Roma Metropolitane ed il Contraente generale dal punto di vista tecnico appare possibile ipotizzare un completamento della concertazione con i vari soggetti coinvolti entro l'estate dell'anno in corso, sia per quanto riguarda la tratta T2 che anche per l'opzione relativa alla Tratta T1. Non mi è possibile prevedere le tempistiche e gli esiti delle attività che Roma Capitale ha avviato per la definizione del contenzioso con il Contraente generale, preso atto che da un lato è stato costituito il Collegio Consultivo Tecnico ma dall'altro la maggior parte delle riserve è oggetto dei diversi giudizi pendenti.

Per assicurare il mantenimento dei livelli occupazionali per le lavoratrici e i lavoratori impegnati nei cantieri della Metro C è di fondamentale importanza dare immediata continuità alle attività progettuali e realizzative dell'Opera, consentendo così – sia al Contraente generale Metro C Scpa che alla Stazione Appaltante Roma Metropolitane Srl – di poter pianificare e programmare le attività sulle nuove tratte, e quindi l'impegno delle risorse necessarie, in modo di poter stabilizzare da subito i livelli occupazionali attuali (dedicati solo alla Tratta T3) e poi, nel breve-medio termine, di aumentarli progressivamente, prima per la fase di progettazione e poi per la fase realizzativa delle nuove tratte.

Tale effetto positivo sarebbe naturalmente esteso anche alle Imprese affidatarie e sub-affidatarie di Metro C, ed a tutto il conseguente indotto in termini di fornitori. In termini quantitativi, da valutazioni esposte dal Contraente generale, nel caso di avvio delle attività su tutte le nuove tratte (Venezia, T2 e T1) si arriverebbe ad avere impegnati, nel periodo 2023-2033 circa 2.000 addetti all'anno (tra diretti ed indiretti), con punte di oltre 3.000 per due-tre anni.

Si rappresenta al riguardo l'importanza che per sia normativamente inserita per le opere complesse lineari come le ferrovie e le metropolitane che durano molti anni la possibilità della realizzazione per stralci costruttivi sulla base di un progetto complessivo approvato.

Si allega un ipotesi di cronoprogramma, integrato con brevi notizie di carattere generale, che sarà oggetto di condivisione con Roma Capitale e tutti i soggetti coinvolti nella realizzazione dell'opera dal finanziamento all'esecuzione:

LINEA C della Metropolitana di Roma Cronoprogramma attuativo – situazione e ipotesi di lavoro

PRIMA FASE STRATEGICA

La Prima Fase Strategica, da S. Giovanni a Monte Compatri/Pantano (tratte da T4 a T7, con Deposito di Graniti) è stata completata ed aperta al pubblico in Tre Fasi Funzionali tra il 2014 ed il 2018.

TRATTA T3

La tratta T3 è in corso di realizzazione. I lavori sono iniziati nel 2013 e secondo l'ultimo cronoprogramma aggiornato si concluderanno entro il 2024. Devono però essere valutati – come segnalato dal Contraente generale - gli effetti sui cantieri del periodo di emergenza sanitaria da COVID-19, degli imprevedibili aumenti di costo dell'energia e dei materiali, nonché delle criticità di approvvigionamento di materie prime dovute al conflitto bellico in Ucraina.

TRATTA VENEZIA-FORI IMPERIALI

Il progetto definitivo della sub-tratta Venezia-Fori Imperiali è già stato oggetto della Conferenza dei Servizi (nell'ambito della quale, tra l'altro, si è conclusa con esito positivo la verifica di ottemperanza alle prescrizioni VIA) e dell'istruttoria di Roma Metropolitane (Alta Sorveglianza e Organismo di Ispezione e verifica Progetti); E' in via di completamento la procedura di avviso pubblico per la reiterazione del vincolo preordinato all'esproprio e la dichiarazione di pubblica utilità; è in fase di rilascio da parte del MIMS il Nulla Osta per la Sicurezza (art. 3 DPR 753/1980).

Il finanziamento necessario è in corso di stanziamento a valere sui fondi indicati dal comma 393 dell'art. 1 della Legge 234/2021 (Legge di Bilancio 2022), fermo restando che verrà definitivamente assegnato con l'approvazione del progetto definitivo.

Con i poteri del Commissario Straordinario appare plausibile l'ipotesi di procedere entro il II trimestre del 2022 all'approvazione del citato progetto definitivo ed al contestuale Ordine di Servizio di inizio attività (progettazione esecutiva e lavori) per il Contraente generale.

A seguire, stimando circa 180 giorni per la redazione del progetto esecutivo e per l'istruttoria di Roma Metropolitane, si potrebbe arrivare all'approvazione del progetto esecutivo entro il IV trimestre del 2022 ed all'avvio dei lavori entro il I trimestre del 2023 (tempi necessari alla gestione degli affidamenti).

Nell'ipotesi di procedere allo sviluppo ed all'approvazione per stralci del progetto esecutivo - fatto salvo il rigoroso rispetto dei limiti di finanziamento definiti con l'approvazione del progetto definitivo - si potrebbe riuscire ad attivare, già nel III trimestre 2022, i cantieri relativi alle attività propedeutiche quali gli spostamenti dei pp. ss., le indagini archeologiche di prima fase, gli accertamenti ed i testimoniali sui monumenti e fabbricati storici interessati, l'installazione e l'avvio del monitoraggio geotecnico-strutturale sulle pre-esistenze ricadenti nell'area di influenza dei lavori. Ciò potrebbe portare ad una riduzione di circa 4-6 mesi del programma lavori standard.

Per quanto riguarda invece la fase esecutiva dell'opera, il Contraente generale ha stimato in circa 10 anni il tempo necessario per la realizzazione delle opere e delle forniture, una volta avuta la consegna delle prime aree operative. Alla luce di quanto prima evidenziato per la fase progettuale, ciò porta a stimare una possibile ultimazione dei lavori all'inizio del 2033.

Le suddette tempistiche sono valutate sulla base di quanto registrato per la tratta T3, considerando che gli effetti di alcuni eventi che hanno portato ad un allungamento dei tempi della T3 possono ora essere minimizzati.

Si tratta, a titolo indicativo, dei tempi per lo spostamento dei pp.ss., delle procedure con la Soprintendenza per le autorizzazioni alla rimozione dei reperti che verranno incontrati negli scavi, delle previsioni progettuali di spazi nelle stazioni dedicati per la valorizzazione di tali reperti, dell'adozione di specifiche misure di mitigazione dell'impatto ambientale indotto dalle attività di cantiere (es. riduzione delle limitazioni imposte dalle deroghe alla zonizzazione acustica dell'area), della pianificazione e condivisione preventiva del programma delle prove funzionali con l'esercente ATAC.

TRATTA T2

La progettazione definitiva della Tratta T2 è stata sospesa nel 2010, alla luce degli esiti delle attività propedeutiche completate tra il 2007 ed il 2010 (indagini, rilievi sul patrimonio storico e monumentale, scavi archeologici, analisi di interazione).

Con uno studio condotto nel II trimestre del 2021, su richiesta dell'allora Commissario Straordinario, si è definito uno scenario progettuale, procedurale e realizzativo che può consentire, nel perimetro dell'attuale contratto del suddetto Contraente, di arrivare al più presto ad uno sblocco delle attività di progettazione del Contraente generale sulla Tratta T2 fino a Clodio/Mazzini e ad un eventuale conseguente avvio della fase realizzativa in tempi rapidi.

Nell'ambito dei fondi indicati dal comma 393 dell'art. 1 della Legge 234/2021 (Legge di Bilancio 2022) è in corso di stanziamento un finanziamento parziale per la Tratta T2, utile per la copertura economica della progettazione (definitiva ed esecutiva) della Tratta e della realizzazione di un suo lotto costruttivo.

Ciò fermo restando che tale finanziamento verrà definitivamente assegnato con l'approvazione del progetto definitivo.

Con i poteri del Commissario Straordinario appare plausibile l'ipotesi - previa concertazione con gli Enti finanziatori - di procedere entro il II trimestre del 2022 alla ripresa delle attività di progettazione definitiva da parte del Contraente generale. Considerando le tempistiche per la redazione e quelle per l'acquisizione delle necessarie autorizzazioni (anche ambientali), si può ipotizzare entro il IV trimestre del 2023 l'approvazione del progetto definitivo e la contestuale emissione dell'Ordine di Servizio di inizio attività (progettazione esecutiva e lavori) per il Contraente generale. Con tale progetto verranno definiti i possibili lotti costruttivi sulla base dei quali - una volta apportata la necessaria modifica normativa - sarà possibile integrare e/o modulare gli ingenti finanziamenti necessari alla copertura del costo complessivo della Tratta.

A seguire, stimando circa 240 giorni per la redazione del progetto esecutivo e per l'istruttoria di Roma Metropolitana, si potrebbe arrivare all'approvazione del progetto esecutivo entro il III trimestre del 2024 ed all'avvio dei lavori entro il IV trimestre del 2024 (tempi necessari alla gestione degli affidamenti).

Nell'ipotesi di procedere allo sviluppo ed all'approvazione per stralci del progetto esecutivo - fatto salvo il rigoroso rispetto dei limiti di finanziamento definiti con l'approvazione del progetto definitivo - si potrebbe riuscire ad attivare, già dall'inizio del II trimestre 2024, i cantieri relativi alle attività propedeutiche quali gli spostamenti dei pp. ss., le indagini archeologiche di prima fase, gli accertamenti ed i testimoniali sui monumenti e fabbricati storici interessati, l'installazione e l'avvio del monitoraggio geotecnico-strutturale sulle pre-esistenze ricadenti nell'area di influenza dei lavori. Ciò potrebbe portare ad una riduzione di circa 4-6 mesi del programma lavori standard.

Per quanto riguarda invece la fase esecutiva dell'opera, il Contraente generale ha stimato in circa 10 anni il tempo necessario per la realizzazione delle opere e delle forniture, una volta avuta la consegna delle prime aree operative. Alla luce di quanto prima evidenziato per la fase progettuale, ciò porta a stimare una possibile ultimazione dei lavori entro la fine del 2034.

Le suddette tempistiche sono valutate sulla base di quanto registrato per la tratta T3, considerando che gli effetti di alcuni eventi che hanno portato ad un allungamento dei tempi della T3 possono ora essere minimizzati.

Si tratta, a titolo indicativo, dei tempi per lo spostamento dei pp.ss., delle procedure con la Soprintendenza per le autorizzazioni alla rimozione dei reperti che verranno incontrati negli scavi, delle previsioni progettuali di spazi nelle stazioni dedicati per la valorizzazione di tali reperti, dell'adozione di specifiche misure di mitigazione dell'impatto ambientale indotto dalle attività di cantiere (es. riduzione delle limitazioni imposte dalle deroghe alla zonizzazione acustica dell'area), della pianificazione e condivisione preventiva del programma delle prove funzionali con l'esercente ATAC.

TRATTA T1

La tratta T1 – oggetto di un progetto preliminare approvato da Roma Capitale nel 2009 – è una delle opzioni dell'attuale contratto con il Contraente generale Metro C, attivabile su richiesta della Stazione Appaltante.

Con uno studio condotto nel II trimestre del 2021, su richiesta dell'allora Commissario Straordinario, si è definito uno scenario progettuale, procedurale e realizzativo che può consentire, attivando la prevista opzione, di arrivare al più presto ad uno sblocco delle attività di progettazione del Contraente generale sulla Tratta T1, da Farnesina a Clodio/Mazzini, e ad un eventuale conseguente avvio della fase realizzativa in tempi rapidi.

Gli esiti di tale studio evidenziano che qualora l'opzione venisse esercitata entro il IV trimestre del 2022, le tempistiche di progettazione e realizzazione della tratta T1 potrebbero essere sviluppate in parallelo con quelle analoghe della tratta T2, con il conseguimento di significativi vantaggi relativi soprattutto alla realizzazione delle gallerie di linea con TBM.

Da tale studio sono emersi i conseguenti importanti e significativi potenziali vantaggi quali: l'installazione di un unico campo base logistico per le TBM (ubicato nell'area della Farnesina), a servizio dello scavo delle gallerie TBM fino alla Stazione Venezia, con conseguente riduzione di impatto ambientale nell'area di Clodio/Mazzini e migliore gestione dell'impatto nell'area di Farnesina (maggiori spazi, minore congestione di traffico, configurazione di cantiere stabile per l'intera durata dei lavori, possibilità di definire delle azioni di mitigazione semi-permanenti,); la riduzione dei tempi complessivi di realizzazione delle gallerie dalla Stazione Farnesina alla Stazione Venezia, con conseguenti vantaggi anche in termini di riduzione dell'impatto complessivo del cantiere TBM; l'unico mobilizzo e smobilizzo delle TBM, con conseguente riduzione degli oneri da riconoscere al Contraente generale; l'eliminazione delle predisposizioni da realizzare in corrispondenza del terminale di Clodio-Mazzini per consentire l'arrivo delle TBM provenienti da Farnesina, qualora le due tratte non siano eseguite in parallelo; un'unica attivazione della tratta dalla Stazione Farnesina alla Stazione Venezia (e conseguente apertura al pubblico), che consente, tra l'altro, di studiare ed attuare in una sola fase la riorganizzazione del trasporto pubblico di superficie, nonché di mitigare gli impatti sullo stesso di più attivazioni disgiunte; la minimizzazione dei rischi connessi alle usuali problematiche iniziali correlate alla partenza dello scavo delle gallerie, che vengono limitati solamente a due macchine TBM.

In sintesi da quanto sopra è ipotizzabile la seguente attuazione dell'intervento:

LINEA C - CRONOPROGRAMMA ATTUATIVO - IPOTESI DI LAVORO			
	<i>SUB-TRATTA VENEZIA-FORIIMP.</i>	<i>TRATTA T2</i>	<i>TRATTA T1</i>
ESERCIZIO OPZIONE DI CONTRATTO			IV TRIM. 2022
RIPRESA PROGETTAZIONE DEFINITIVA		I ITRIM 2022	
APPROVAZIONE PROG. DEFINITIVO	I ITRIM 2022	IV TRIM 2023	
APPROVAZIONE PROG. ESECUTIVO	IV TRIM 2022	III TRIM 2024	
AVVIO LAVORI	1 TRIM 2023	IV TRIM 2024	
ULTIMAZIONE LAVORI	1 TRIM 2033	IV TRIM 2034	IV TRIM 2034

Si resta a disposizione per ulteriori chiarimenti e precisazioni ritenute necessarie.

Roma 22 Marzo 2022

Arch Maria Lucia Conti