

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE CONSULTIVA:

DL 17/2022: Misure urgenti per il contenimento dei costi dell'energia elettrica e del gas naturale, per lo sviluppo delle energie rinnovabili e per il rilancio delle politiche industriali. C. 3495 Governo (Parere alle Commissioni riunite VIII e X) (<i>Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni</i>)	34
ALLEGATO 1 (<i>Parere approvato</i>)	38

ATTI DEL GOVERNO:

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 quali interventi infrastrutturali prioritari per la cui realizzazione o il cui completamento si rende necessaria la nomina di commissari straordinari. Atto n. 365 (<i>Seguito dell'esame e rinvio</i>)	35
ALLEGATO 2 (<i>Documentazione trasmessa alla Commissione</i>)	40
ALLEGATO 3 (<i>Parere approvato</i>)	47

ATTI DEL GOVERNO:

Proposta di nomina dell'arch. Giuseppe Leoni a presidente dell'Aero Club d'Italia. Nomina n. 109 (<i>Esame e rinvio</i>)	36
UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI	37

SEDE CONSULTIVA

Mercoledì 23 marzo 2022. – Presidenza della presidente Raffaella PAITA.

La seduta comincia alle 15.10.

DL 17/2022: Misure urgenti per il contenimento dei costi dell'energia elettrica e del gas naturale, per lo sviluppo delle energie rinnovabili e per il rilancio delle politiche industriali.

C. 3495 Governo.

(Parere alle Commissioni riunite VIII e X).

(Seguito dell'esame e conclusione – Parere favorevole con condizioni e osservazioni).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato da ultimo nella seduta del 22 marzo 2022.

Domenico FURGIUELE (LEGA), *relatore*, sottolinea che la proposta di parere è stata integrata con i rilievi elaborati a partire suggerimenti dei colleghi e del dibattito svoltosi nel corso delle ultime sedute. Illustra quindi una proposta di parere favorevole con condizioni e osservazioni (*vedi allegato 1*).

Mauro ROTELLI (FDI) ringrazia il relatore manifestando soddisfazione per l'inserimento dell'osservazione di cui alla lettera b), sull'esenzione dai pedaggi autostra-

dali per i mezzi che svolgono attività di trasporto di persone nell'ambito di missioni umanitarie, con particolare riferimento alla situazione ucraina.

Carmela GRIPPA (M5S) ringrazia il relatore per aver accolto le condizioni e osservazioni proposte della sua parte politica e preannuncia il voto favorevole del Movimento 5 Stelle.

Davide GARIGLIO (PD) ringrazia il relatore per il lavoro svolto. Considera particolarmente positivo l'inserimento della condizione n. 1, volta a correggere la stortura consistente nel prevedere un credito d'imposta unicamente per le tipologie di mezzi di ultima generazione, trascurando invece gli autoveicoli più datati. Dopo aver ricordato ancora l'inserimento dell'osservazione di cui alla lettera *a*), con il sostegno alle misure del «ferrobonus» e del «marebonus», preannuncia il voto favorevole della propria parte politica.

Elena MACCANTI (LEGA) fa presente che il lavoro della Commissione, grazie all'impegno del relatore, si è svolto in modo particolarmente armonioso, coinvolgendo anche la minoranza. Si augura che le condizioni apposte alla proposta di parere si trasformino nel corso del dibattito in emendamenti effettivamente approvati al testo del provvedimento.

Antonio PENTANGELO (FI) ringrazia il relatore per l'accoglimento delle osservazioni e preannuncia il voto favorevole della propria parte politica.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con condizioni e osservazioni del relatore (*vedi allegato 1*).

La seduta termina alle 15.20.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 23 marzo 2022. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA.

La seduta comincia alle 15.20.

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 quali interventi infrastrutturali prioritari per la cui realizzazione o il cui completamento si rende necessaria la nomina di commissari straordinari.

Atto n. 365.

(Seguito dell'esame e rinvio).

La Commissione prosegue l'esame del provvedimento, rinviato nella seduta del 16 marzo.

Raffaella PAITA, *presidente e relatrice*, avverte che l'arch. Maria Lucia Conti ha trasmesso i cronoprogrammi richiesti dalla Commissione nel corso dell'audizione svoltasi il giorno precedente (*vedi allegato 2*).

Illustra quindi una proposta di parere favorevole con osservazioni (*vedi allegato 3*).

Andrea CASU (PD) dichiara di considerare l'inserimento all'interno del parere dei cronoprogrammi appena trasmessi un passaggio utile e importante, che interviene in una fase molto anticipata non essendo ancora state assunte le funzioni di commissario straordinario. Ugualmente rilevante è il richiamo al ricorso al metodo dei lotti costruttivi e alle procedure previste per le infrastrutture inserite nel PNRR. Conclude che tale percorso va esteso da questo momento in poi a tutte le procedure assimilabili a quella in esame.

Luciano NOBILI (IV) formula un ringraziamento all'arch. Conti per avere trasmesso in tempi rapidissimi i cronoprogrammi relativamente ad un'opera che è ferma da così tanti anni. Sottoscrive in pieno le osservazioni apposte alla proposta di parere, tutte corrispondenti a misure volte a velocizzare il più possibile il completamento degli interventi.

Raffaella PAITA, *presidente e relatrice*, ricorda che la Commissione ha intenzione

di effettuare un sopralluogo in merito all'opera in oggetto.

La Commissione approva la proposta di parere favorevole con osservazioni (*vedi allegato 3*).

La seduta termina alle 15.25.

ATTI DEL GOVERNO

Mercoledì 23 marzo 2022. — Presidenza della presidente Raffaella PAITA. — Interviene il viceministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, Alessandro Morrelli.

La seduta comincia alle 15.25.

Proposta di nomina dell'arch. Giuseppe Leoni a presidente dell'Aero Club d'Italia.

Nomina n. 109.

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame del provvedimento.

Roberto ROSSO (FI), *relatore*, fa presente che la Commissione è chiamata ad esprimersi sulla proposta di nomina dell'architetto Giuseppe Leoni a presidente dell'Aero Club d'Italia (Atto n. 109).

Ricorda che, secondo lo statuto approvato con decreto del Presidente della Repubblica 18 marzo 2013, n. 53, l'Aero Club d'Italia (Ae.C.I.) è un ente di diritto pubblico non economico sottoposto alla vigilanza della Presidenza del Consiglio dei Ministri, del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Ministero della Difesa, del Ministero dell'interno e del Ministero dell'economia e delle finanze, avente lo scopo di promuovere, disciplinare ed inquadrare tutte le attività tese allo sviluppo dell'aviazione nei suoi aspetti culturali, didattici, turistici, sportivi, promozionali, di utilità sociale e civile, nonché delle attività collegate.

Esso riunisce in organismo federativo nazionale associazioni ed enti italiani che si interessano alle attività predette.

L'Aero Club d'Italia, in quanto esercita attività sportiva, è per gli sport aeronautici l'unica Federazione del Comitato Olimpico Nazionale Italiano (C.O.N.I.).

Ai sensi dell'articolo 26 dello statuto, il Presidente dell'Aero Club d'Italia è nominato, su designazione dell'Assemblea dell'Aero Club d'Italia, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro della difesa, con il Ministro dell'interno e con il Ministro dell'economia e delle finanze. Rileva che i concerti non risultano allo stato trasmessi alla Commissione.

Il Presidente dura in carica 4 anni e può essere nominato consecutivamente per non più di tre mandati.

Il Presidente ha la legale rappresentanza dell'Aero Club d'Italia, sovrintende all'attività dell'ente stesso, ha la responsabilità generale dell'area tecnico-sportiva, convoca le riunioni degli organi collegiali e ne fissa l'ordine del giorno, vigila sull'attuazione delle deliberazioni collegiali. Al Presidente medesimo spettano le funzioni apicali di programmazione, indirizzo e controllo dell'intera attività dell'ente, ivi compresa quella agonistico-sportiva, sentito il Consiglio Federale.

Con delibera n. 5 del 26 giugno 2021, l'Assemblea dell'Aero Club d'Italia ha designato l'architetto Giuseppe Leoni quale Presidente per il quadriennio 2021-2025.

La proposta di nomina da parte del Presidente del Consiglio è ora sottoposta al parere parlamentare ai sensi della legge 24 gennaio 1978, n. 14.

Come risulta dal *curriculum* allegato, l'architetto Leoni di fatto è alla guida dell'Aero Club d'Italia dalla fine del 2002: egli ha infatti ricoperto la carica di Commissario straordinario dell'ente dal novembre 2002 al 2006, è stato Presidente dal 2006 al 2009 e di nuovo Commissario straordinario dal 2009 al 2013. Dal 6 luglio 2013 risulta di nuovo Presidente dell'ente.

È stato inoltre membro del Consiglio nazionale del CONI dal 2002 al 2013 e parlamentare dal 1987 al 2012.

Diego DE LORENZIS (M5S) manifesta alcune rilevanti perplessità della propria forza politica rispetto alla nomina dell'arch. Giuseppe Leoni. Tali perplessità sono riconducibili a due differenti ordini di motivazioni.

In primo luogo, l'Aero Club d'Italia, in quanto ente pubblico non economico, è soggetto ad un parere parlamentare quanto alla nomina del proprio presidente per effetto della legge n. 14 del 1978. Nello specifico, l'architetto Giuseppe Leoni sarebbe designato per la quarta volta presidente, laddove lo statuto dell'AeCI, all'articolo 26, comma 2, stabilisce che il presidente può essere nominato consecutivamente per non più di tre mandati: l'architetto Leoni è alla presidenza dell'ente sostanzialmente dal 2002. Inoltre, con la legge n. 8 del 2018, che modifica il decreto legislativo 23 luglio 1999, n. 242, viene stabilito che i presidenti degli enti sportivi non possano svolgere più di tre mandati, anche non consecutivi: qualora le federazioni sportive nazionali non adeguino ai propri statuti alle disposizioni predette, il CONI previa diffida nomina un commissario *ad acta* che vi provvede entro 60 giorni dalla data della nomina. In realtà, lo statuto dell'AeCI non è mai stato adeguato e il CONI non è mai intervenuto, mentre avrebbe dovuto farlo entro il 20 maggio 2020.

Questo è il primo ordine di perplessità, in merito alle quali chiede delucidazioni anche al Governo. Fa presente che l'AeCI non è una semplice associazione sportiva, bensì un ente pubblico non economico di grande rilevanza, vigilato dalla Presidenza del Consiglio, da quattro Ministeri e dal CONI. Il governo deve dunque dirimere con rapidità questi dubbi.

In secondo luogo, ricorso le modalità con cui Leoni ha sempre gestito l'ente che

gli era affidato. È ricorso infatti in maniera massiva allo strumento dell'ordinanza presidenziale, senza che ricorressero i prescritti motivi di indifferibilità e di urgenza, e anche in periodi di *prorogatio*: in proposito chiede che lo stesso Leoni venga audito per fornire chiarimenti. Aggiunge che le ordinanze presidenziali che non sono mai state ratificate dal consiglio federale e che con esse sono stati attivati atti di straordinaria amministrazione anche onerosi, quindi passibili di procedimento per danno erariale; al riguardo risultano allo stato pendenti procedimenti dinanzi alla Corte dei conti. Con tali ordinanze l'arch. Leoni ha anche conferito finanziamenti ai club associati allo scopo di farli partecipare all'elezione delle cariche federali: hanno quindi partecipato all'elezione del presidente anche club che non avrebbero dovuto a causa della loro insolvenza nei confronti dell'AeCI stesso; vi sono in proposito anche denunce alla procura della Repubblica. Spera che durante l'audizione tali dubbi vengano chiariti e il governo possa assumere una posizione precisa in merito.

Raffaella PAITA, *presidente*, ricorda che un'audizione dell'architetto Leoni è già programmata per la prossima settimana.

Nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 15.40.

**UFFICIO DI PRESIDENZA INTEGRATO
DAI RAPPRESENTANTI DEI GRUPPI**

Mercoledì 23 marzo 2022.

L'ufficio di presidenza si è riunito dalle 15.40 alle 15.55.

ALLEGATO 1

DL 17/2022: Misure urgenti per il contenimento dei costi dell'energia elettrica e del gas naturale, per lo sviluppo delle energie rinnovabili e per il rilancio delle politiche industriali. C. 3495 Governo.**PARERE APPROVATO**

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato, per i profili di competenza, il disegno di legge di conversione del decreto-legge 1° marzo 2022, n. 17, recante misure urgenti per il contenimento dei costi dell'energia e del gas naturale, per lo sviluppo delle energie rinnovabili e per il rilancio delle politiche industriali (C. 3495 Governo),

considerato che l'articolo 6 reca una serie di interventi in sostegno dell'autotrasporto che risultano allo stato inadeguati, in considerazione della gravissima emergenza che sta attraversando il settore a seguito dell'eccezionale aumento dei prezzi del carburante e dell'energia conseguente alla crisi in Ucraina;

rilevato che, in data 18 marzo 2022, il Governo ha adottato un decreto-legge recante misure urgenti per contrastare gli effetti economici e umanitari della crisi ucraina, che reca interventi per il contenimento dell'aumento dei prezzi dell'energia nonché diverse misure di sostegno alle imprese di autotrasporto, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* del 21 marzo 2022;

rilevato altresì che nella *Gazzetta ufficiale* del 21 marzo 2022 è stato altresì pubblicato il decreto del Ministro dell'economia e delle finanze del 18 marzo 2022 che dispone la riduzione delle aliquote di accisa applicate alla benzina, al gasolio e ai GPL usati come carburanti;

evidenziata la necessità di rafforzare le misure a sostegno del settore dell'autotrasporto;

considerato che diversi paesi europei prevedono l'esenzione dai pedaggi autostra-

dale per le società di bus che operano nell'ambito di missioni umanitarie, quali quelle relative al trasporto e al soccorso della popolazione ucraina,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni:

1) il contributo sotto forma di credito d'imposta, previsto dall'articolo 6, comma 3, sia esteso a tutti i mezzi che utilizzano AdBlue senza limitarlo ai soli mezzi di ultima generazione, al fine di evitare discriminazioni tra le imprese;

2) siano introdotti interventi per ridurre i costi di esercizio delle imprese del settore dell'autotrasporto, attraverso la decontribuzione degli oneri sociali e la defiscalizzazione, prevedendo altresì benefici fiscali sul gasolio, consentendo alle imprese di presentare l'istanza mensilmente anziché trimestralmente al fine di permettere alle stesse di disporre di maggiore liquidità;

e con le seguenti osservazioni:

a) le misure di sostegno al settore dell'autotrasporto di cui all'articolo 6 richiedono ulteriori e più incisivi interventi che amplino il ventaglio dei sostegni ivi previsti e stanziino risorse di gran lunga più consistenti al fine di consentire alle imprese di fare fronte alla gravissima emergenza in corso, intervenendo sul caro carburante, sulla decontribuzione nel settore dell'autotrasporto e con incrementi per il «ferrobonus» ed il «marebonus»;

b) risulta opportuno introdurre un'esenzione dai pedaggi autostradali per i mezzi

che svolgono attività di trasporto di persone nell'ambito di missioni umanitarie;

c) si valuti l'opportunità di mettere in campo politiche volte nel medio periodo alla riduzione graduale ma decisa del numero di autoveicoli privati circolanti, sostenendo contestualmente il settore *automotive*, con particolare riguardo ai veicoli, anche commerciali, con classe emissiva da 0 a 20 g/km di anidride carbonica, ripristinando altresì il cd. « malus » nell'acquisto di auto la cui classe emissiva sia superiore a 160 g/km di anidride carbonica;

d) si valuti l'opportunità di destinare parte delle risorse aggiuntive previste per il

settore *automotive* al ripristino pluriennale della misura della detrazione fiscale al 50 per cento mediante sconto in fattura e cessione del credito per gli interventi di acquisto e messa in opera delle colonnine domestiche di ricarica per gli autoveicoli elettrici;

e) si valuti l'opportunità di rifinanziare e dare attuazione con decreto ministeriale alla misura di detrazione fiscale tramite credito di imposta per le piccole e medie imprese per l'acquisto di bici cargo per la logistica di ultimo miglio in ambito urbano.

ALLEGATO 2

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 quali interventi infrastrutturali prioritari per la cui realizzazione o il cui completamento si rende necessaria la nomina di commissari straordinari. Atto n. 365.

DOCUMENTAZIONE TRASMESSA ALLA COMMISSIONE

Alla IX Commissione
(trasporti, poste e telecomunicazioni)
com_trasporti@camera.it

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 la cavalcavia stradale e ferroviario 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 Metropolitana, 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			
	SUB-TRATTA VENEZIA-FORIIMP.	TRATTA T2	TRATTA T1
ESERCIZIO OPZIONE DI CONTRATTO			IV TRIM. 2022
RIPRESA PROGETTAZIONE DEFINITIVA		IITRIM 2022	
APPROVAZIONE PROG. DEFINITIVO	IITRIM 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

Firmato digitalmente da

**Maria Lucia
Conti**

C = IT

ALLEGATO 3

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 quali interventi infrastrutturali prioritari per la cui realizzazione o il cui completamento si rende necessaria la nomina di commissari straordinari. Atto n. 365.

PARERE APPROVATO

La IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni),

esaminato l'atto del Governo n. 365, recante lo 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 quali interventi infrastrutturali prioritari per la cui realizzazione o il cui completamento si rende necessaria la nomina di commissari straordinari;

rilevato che, ai sensi dell'articolo 4, comma 5, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32, convertito, con modificazioni, dalla legge 14 giugno 2019, n. 55, e successive modificazioni, i decreti Presidente del Consiglio dei ministri di individuazione degli interventi infrastrutturali e di nomina dei Commissari straordinari stabiliscono i termini e le attività connesse alla realizzazione dell'opera;

preso atto dei cronoprogrammi per la realizzazione delle opere, che saranno oggetto di condivisione con Roma Capitale,

trasmessi dall'arch. Maria Lucia Conti, a seguito della richiesta della Commissione formulata del corso dell'audizione svolta nella seduta del 22 marzo 2022,

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti osservazioni:

a) i cronoprogrammi trasmessi alla Commissione siano considerati parte integrante dello schema di decreto in esame;

b) si rileva l'opportunità, al fine di velocizzare la realizzazione delle opere commissariate, di ricorrere al metodo dei lotti costruttivi;

c) si rileva l'opportunità, al medesimo fine di una velocizzazione della realizzazione delle opere commissariate, di ricorrere alle procedure previste per le infrastrutture inserite nel Piano nazionale di ripresa e resilienza, adottando le occorrenti iniziative normative;

d) si rileva l'opportunità che la Commissione avvii un monitoraggio costante sullo stato di avanzamento delle progettazioni e della cantierizzazione delle opere oggetto dello schema di decreto in esame.