



## **Autorità Nazionale Anticorruzione**

*Ufficio Vigilanza Contratti Partenariato Pubblico Privato*

### **Delibera n. 186 del 1 marzo 2018**

Fascicolo n. 949/2017

Oggetto: Comune di Roma. Affidamento a Contraente Generale della progettazione definitiva ed esecutiva, della realizzazione, della direzione lavori e delle forniture necessarie per la realizzazione della nuova linea C della Metropolitana di Roma. Variante in corso d'opera per stazione Amba Aradam/Ipponio.

#### Il Consiglio

- Visti gli esposti dell'avv. Francesco Mingiardi per conto del prof. Tamburrino e del dott. Riccardo Magi, prott. 164234 del 3.12.2015 e 86063 del 31.5.2016 e le integrazioni alle denunce del prof. Tamburrino prot. 143447 del 3.10.2016;
- Vista l'audizione del prof. Tamburrino del 26.10.2016;
- Vista la nota di avvio del procedimento dell'Ufficio Vigilanza Lavori prot. 89469 dell'8.6.2016 (fasc. 2589/2016);
- Vista la riorganizzazione interna di Anac per la quale l'istruttoria è stata assegnata al nuovo Ufficio Vigilanza Contratti Partenariato Pubblico Privato;
- Vista l'ulteriore audizione del prof. Tamburrino del 22.3.2017;
- Vista la richiesta a Roma Metropolitane, da parte del nuovo ufficio UVPPP, sullo stato di avanzamento dell'opera e le prospettive di completamento;
- Vista l'audizione di fronte al Presidente dell'Anac, avvenuta il 6.10.2017;
- Vista la Comunicazione delle risultanze istruttorie (CRI) prot. 129996 del 24.11.2017;
- Vista la richiesta di audizione di fronte al Consiglio del prof. Tamburrino prot. 27.11.2017 prot. 130489;
- Viste le controdeduzioni di Roma Metropolitane, prot. 848 del 3.1.2018;

- Vista la nota prot. 6415 del 23.1.2018 con cui è stato comunicato al prof. Tamburrino il mancato accoglimento della richiesta di ulteriore audizione;
- Vista la relazione istruttoria conclusiva prot. 17076 del 22.2.2018;

### **Considerato in fatto**

1. Le motivazioni per una terza istruttoria sul tema (in passato ne erano state effettuate altre due, terminate con le Delibere n.51/2015 e n.912/2016) derivano sostanzialmente da due esposti (inizio dicembre 2015 e fine maggio 2016) che denunciavano, in sintesi: da un lato presunte carenze nella fase di approvazione dei progetti definitivi ed esecutivi con particolare riferimento ai pareri emessi dalla Soprintendenza archeologica; dall'altro il *"deliberato e programmato danneggiamento del patrimonio archeologico"*, soprattutto in relazione alla caserma romana rinvenuta nella nuova stazione Amba Aradam/Ipponio. Gli esponenti, per salvaguardare i ritrovamenti hanno richiesto finanche il sequestro dell'area di cantiere e della discarica in cui vengono "smaltiti" gli scavi della stazione.

In aggiunta a detti esposti, il Commissario straordinario di Roma Capitale trasmetteva ad Anac, a fine maggio 2016, la documentazione relativa al collaudo tecnico intermedio della Fase Funzionale Pantano-Lodi, evidenziando presunti rilievi di natura contabile.

Con nota acquisita al prot. 104708 il 6.7.2016 la Soprintendenza Speciale per il Colosseo, il Museo Nazionale Romano e l'Area archeologica di Roma inviava il proprio riscontro all'avvio del procedimento. In data 26.7.2016, con nota assunta al prot.113058, giungeva anche la relazione del RdP di Roma Metropolitane.

In data 26.10.2016 si teneva l'audizione del prof. Tamburrino (su sua richiesta) che nel frattempo (3.10.2016 prot. 143447) aveva inviato integrazioni alle denunce in precedenza trasmesse. In tale incontro il prof. Tamburrino dichiarava che vi è stata un'intenzionale modifica delle condizioni di gara, intervenuta subito dopo l'aggiudicazione e prima della stipula del contratto, con specifico riferimento a tre aspetti:

1. mancata realizzazione del nodo ferroviario di interscambio di S. Giovanni,
2. eliminazione della stazione di Largo Argentina, dove era previsto l'interscambio con la linea D (progetto ora sospeso);
3. abbandono della metodologia di scavo del tunnel denominata "Modello Roma".

A seguito della riorganizzazione avvenuta con Deliberazione 1196/2016, l'istruttoria è stata assegnata al nuovo Ufficio Vigilanza Contratti Partenariato Pubblico Privato.

Su ulteriore richiesta dello stesso prof. Tamburrino, il 22.3.2017 è avvenuto un altro incontro presso il nuovo Ufficio dell'Anac nel quale il professore ha ribadito molte delle

criticità denunciate nei vari esposti inoltrati. L'Ufficio ha parallelamente inviato al RdP di Roma Metropolitane una nota per richiedere aggiornamenti sull'istruttoria e fornire notizie in merito allo stato di avanzamento dell'opera e alle prospettive di completamento. In data 5.7.2017 prot. 88019, è giunta la relazione richiesta da parte di Roma Metropolitane.

Su decisione del Consiglio, in data 6.10.2017 si è tenuta un'audizione di fronte al Presidente dell'Anac a cui hanno partecipato:

Per il comune di Roma

- Il Vice Sindaco con delega alla crescita culturale, dott. Luca Bergamo;
- L'Assessora alla città in movimento, dott.ssa Linda Meleo.

Per Roma metropolitane

- L'Amministratore Unico, ing. Pasquale Cialdini;
- Il Responsabile del procedimento, ing. Andrea Sciotti;
- Il Responsabile degli affari legali, avv. Barbara Carducci.

Per la Soprintendenza Speciale per il Colosseo e l'Area archeologica centrale di Roma:

- il Soprintendente, arch. Francesco Prosperetti;

Per la Soprintendenza capitolina:

- Il Soprintendente, dott. Claudio Parisi Presicce.

2. Secondo le previsioni contrattuali relative alle indagini archeologiche sulla tratta T3 (che, sviluppandosi da San Giovanni ai Fori Imperiali, include la stazione di Amba Aradam/Ipponio), al Contraente generale spettano:

- a) le indagini di cd. I° fase necessarie alla redazione del progetto definitivo. Esse prevedono il progetto e l'esecuzione di scavi archeologici puntuali e l'eventuale esecuzione di carotaggi a conservazione di nucleo con la finalità prevalente di ottenere l'autorizzazione all'esecuzione delle paratie perimetrali definitive previste nel progetto delle stazioni e degli altri manufatti da realizzare;
- b) le indagini di cd. II° fase, che prevedono, durante l'esecuzione dei lavori - a valle del progetto esecutivo - lo scavo integrale del volume di terreno interferente con gli strati di interesse archeologico all'interno dello schermo protettivo rappresentato dalle paratie perimetrali definitive (Stazione di Amba Aradam/Ipponio). Anche in tale fase sono comunque previsti carotaggi a recupero di nucleo, preventivi all'esecuzione dei diaframmi in cls armato, nonché scavi meccanizzati con assistenza archeologica (della Soprintendenza archeologica) e/o scavi con metodologia archeologica.

Il RdP ha rimarcato che riguardo agli aspetti archeologici della tratta T3, le indagini archeologiche di “I fase” sono state progettate ed eseguite dal Contraente generale sotto la direzione scientifica della Soprintendenza Speciale ai Beni Archeologici di Roma (come da contratto).

Le prescrizioni dettate dalla Soprintendenza all’Ente Appaltante (ossia il Comune di Roma per il tramite della società Roma Metropolitane) e al Contraente generale derivano da prescrizioni e autorizzazioni impartite e rilasciate dal superiore Ministero, nello specifico dal Comitato Tecnico Scientifico per i Beni Archeologici del MiBact, nel corso della seduta del 21.2.2008. In essa il Comitato ha autorizzato anche l’infissione di paratie perimetrali indispensabili per la realizzazione in profondità degli scavi archeologici, a contrasto e sostegno dei terreni circostanti, a garanzia di persone e cose. Ha prescritto, altresì, prima delle paratie, l’esecuzione di carotaggi e di altri tipi d’indagini di archeologia preventiva.

In aggiunta a tali disposizioni di carattere generale, che investono l’infrastruttura lungo il percorso complessivo, la Soprintendenza ha dettato puntuali prescrizioni di dettaglio in relazione ai singoli cantieri e a specifiche situazioni. Nel caso della stazione Amba Aradam/Ipponio vennero eseguiti nel 2006 tre saggi archeologici condotti a profondità variabili fra 7 e 8 metri ed integrati con carotaggi spinti fino al rinvenimento dei sedimenti sterili (come vuole la prassi).

- 2.1** A seguito della nomina del Commissario Straordinario per assicurare la prosecuzione e il completamento delle Metropolitane di Roma e Napoli (agosto 2008), nel febbraio 2009, in funzione dell’elaborazione del progetto definitivo, è stato emanato un documento di sintesi delle riunioni di coordinamento a cui avevano partecipato, oltre al MiBact, il Comune di Roma, il Contraente Generale e Roma Metropolitane. Tale documento che esponeva le soluzioni progettuali su cui era stata raggiunta un’intesa fra i soggetti competenti, è stato modificato poco dopo (luglio 2009) a causa di due problematiche nel frattempo emerse. Una di queste concerne l’impossibilità di delocalizzazione delle attrezzature sportive dell’Associazione Sportiva Romulea, ricadente nell’area della nuova Stazione Amba Aradam/Ipponio. Ciò ha comportato l’elaborazione di un progetto alternativo che ha spostato la stazione fuori dal perimetro del campo di calcio dell’Associazione sportiva con conseguente rivisitazione progettuale della tratta che si sviluppa da San Giovanni sino a Piazzale Metronio. Tale modifica ha previsto un diverso andamento planimetrico delle gallerie di linea tale da consentire di ubicare il nuovo manufatto della stazione su Largo Ipponio e lungo la prima parte di via Ipponio stessa. La variante ha altresì modificato

dimensioni e ubicazione dei pozzi di connessione. Il progetto definitivo variato è stato trasmesso a giugno 2009 alle amministrazioni competenti per l'avvio della procedura approvativa. Dopo la Conferenza di servizi della fine del 2009 è stato redatto, sotto l'egida del Commissario Straordinario, un documento nel quale si è deciso di focalizzare gli investimenti sui soli interventi necessari ad assicurare le funzioni trasportistiche della metropolitana, riducendo o eliminando le opere non direttamente connesse con il sistema metro; ciò al fine di superare la carenza di disponibilità finanziaria nel frattempo aumentata. Il progetto definitivo è stato approvato dal CIPE con prescrizioni nella seduta del 22.7.2010; quello esecutivo è stato approvato da Roma Metropolitane nel febbraio 2013, una volta verificato il recepimento di tutte le prescrizioni formulate dal CIPE.

**2.2** Nel 2009, a valle delle prescrizioni impartite al progetto definitivo della tratta T3, in previsione della progettazione esecutiva, si è elaborato un Prontuario per le Indagini Archeologiche generale - valido per tutti i cantieri - e specifici Prontuari di Indagini Archeologiche per ogni singolo cantiere, contenenti indicazioni per la redazione della progettazione esecutiva delle attività di scavo archeologico. Prontuari in sostanza equivalenti a capitolati speciali e che divenivano allegati contrattuali tra Roma Metropolitane e il CG.

Da quanto recepito, fra il 2011 e il 2015, sulla base di tali prontuari, sono stati richiesti dalla Soprintendenza 194 carotaggi nella stazione Amba Aradam/Ipponio: lungo le paratie perimetrali, in corrispondenza dei pilastri intermedi e all'interno del sedime della stazione e delle discenderie; carotaggi eseguiti dal CG. Come evidenziato dal Soprintendente Prosperetti durante l'audizione del 6.10.2017, tali indagini preliminari hanno permesso l'individuazione di preesistenze, anche importanti, alla profondità cui sono state ritrovate.

**2.3** Nell'aprile 2015 sono iniziati gli scavi archeologici all'interno del sedime della stazione, condotti secondo le modalità del Prontuario e nel mese di ottobre 2015, ad una profondità di 9 metri dal piano di calpestio di viale Ipponio, sono affiorate lungo l'intera mezzeria meridionale del corpo della stazione, le creste di una serie di strutture murarie di età imperiale. Le indagini, proseguite fino al mese di maggio 2016, hanno individuato un complesso di circa 1700 mq – che si estende oltre il perimetro della stazione - databile alla prima metà del II secolo (età adrianea) e che presenta tutti gli elementi caratterizzanti la peculiare funzione di alloggiamento militare, classificabile come caserma: una serie di 39 ambienti di cui alcuni con pavimenti musivi e pareti con intonaci affrescati. Il Soprintendente Prosperetti ha sottolineato in sede di audizione, che tale ritrovamento è

stato possibile solo mediante l'esecuzione dello "scavo in estensione", di prassi nelle indagini archeologiche. Infatti, la conoscenza "per punti" avvenuta nella fase preliminare aveva individuato una serie di reperti ma non aveva potuto restituire la straordinarietà del ritrovamento: *«solo con lo scavo stratigrafico di tipo esteso è stato possibile verificare e portare alla luce i resti tanto inaspettati e imprevedibili, quali quelli di una caserma di 1.700 mq di estensione»*.

Da una sovrapposizione delle strutture rinvenute con il progetto architettonico della stazione Amba Aradam/Ipponio si è constatata un'ampia zona di interferenza di tale ingente struttura con le previsioni progettuali, in particolare in corrispondenza dei corpi scala di collegamento atrio-banchina. In sede di audizione l'Amministratore Unico di Roma Metropolitane, ing. Cialdini, ha evidenziato l'impraticabilità di spostare il sedime della stazione in modo da allontanarla dalle vestigia rinvenute ed evitarne la rimozione; ciò in quanto, in primo luogo erano state già eseguite le paratie per proteggere il terreno, per cui la forma della "scatola" della stazione era stata già individuata. In secondo luogo, è stato ritenuto impossibile qualsiasi spostamento, anche di pochi metri, in quanto a destra del sedime stabilito, sono presenti le Mura Aureliane e a sinistra insistono i fabbricati. L'area della nuova stazione, pertanto, è vincolata alla posizione individuata.

A seguito del ritrovamento il CG ha chiesto di poter rimuovere, come da contratto, tutte le strutture emerse in modo da proseguire le opere civili della stazione.

La Soprintendenza dal canto suo, vista l'eccezionalità del reperto sul piano storico-archeologico e il buono stato di conservazione, non ha consentito di sviluppare l'ipotesi di una rimozione definitiva in altro luogo e ne ha prescritto la conservazione in loco, la tutela, la valorizzazione e la fruizione all'interno della nuova opera.

Tale decisione ha comportato la valutazione di due ipotesi: una prima, finalizzata alla realizzazione di una struttura di sospensione atta a consentire la permanenza *in situ* del complesso, è stata subito scartata, in quanto per la sua realizzazione si sarebbe dovuto delocalizzare il 40% delle strutture antiche.

E' stata, quindi, presa in considerazione dalla Soprintendenza la seconda ipotesi, consistente nella parziale rivisitazione del progetto architettonico e funzionale della stazione al fine di tenere conto dello stretto rapporto del monumento ritrovato con il tratto delle Mura Aureliane che prospetta a poche decine di metri dal manufatto di Stazione. Da quanto emerso in sede di audizione, infatti, vi è una relazione sostanziale fra le due opere: quando sono state costruite le Mura Aureliane (270-275) tale *castrum* si trovava al di fuori del tracciato individuato; per cui gli stessi romani lo fecero tagliare e interrare (da qui le buone condizioni del reperto) per riposizionarlo all'interno della nuova cinta difensiva e

utilizzarono i mattoni asportati dalla caserma per la costruzione delle Mura stesse. Per favorire la chiara comprensione del significato storico e archeologico del manufatto rinvenuto, dunque, la Soprintendenza ha chiesto che, nel riformulare il progetto definitivo della stazione, si tenesse conto anche della relazione visiva con le Mura Aureliane attraverso l'abbassamento della porzione di terreno compresa fra la nuova stazione e le Mura, fino all'originaria quota di spiccate delle stesse.

**2.4** Il Contraente generale a fine giugno 2016, ha comunicato che, nell'attesa di istruzioni da parte della Committenza, avrebbe dato avvio alle attività propedeutiche di consolidamento e restauro delle strutture rinvenute, finalizzate alla successiva delocalizzazione provvisoria delle stesse, considerando tale modalità operativa maggiormente compatibile con le previsioni del progetto approvato. A metà luglio 2016 Roma Metropolitane ha ribadito al Contraente generale che secondo il CSA (e proutuari) tutte le attività necessarie ad ottenere i nulla-osta e le autorizzazioni da parte di Enti terzi – quindi anche le indagini e gli studi progettuali necessari – rientrano tra gli obblighi posti in capo all'aggiudicatario, richiedendo, dunque, prima della rimozione della struttura, uno studio di fattibilità della soluzione richiesta dalla Soprintendenza.

Il Contraente generale ha, così, sviluppato le seguenti ipotesi alternative per assecondare le prescrizioni della Soprintendenza:

1. Un progetto di smontaggio e rimontaggio delle strutture rinvenute, tutte nell'ambito di Amba Aradam/Ipponio, comprendente le attività da effettuare sulle strutture stesse in termini di consolidamenti e restauri propedeutici alla delocalizzazione;
2. Una modifica progettuale del "funzionale" della stazione finalizzato alla ricollocazione dei reperti nella stazione stessa; tale modifica investe sia le aree aperte al pubblico che le aree tecniche, dovendo necessariamente ricollocare le discenderie di collegamento atrio-banchine;
3. Uno studio di fattibilità funzionale-architettonica per riposizionare l'intera struttura rinvenuta all'interno della costruenda stazione e ripristinare la relazione visiva con le Mura Aureliane attraverso l'abbassamento del terreno compreso fra la nuova stazione e le Mura, come indicato dalla Soprintendenza. In tal caso devono essere realizzati importanti volumi di scavo aggiuntivi agli attuali previsti all'interno della "scatola" della stazione, con necessità di nuove opere di contenimento e di sostegno che richiedono nuove fasi di indagini (anche archeologiche) e di rilievi.

La Soprintendenza ha individuato la proposta n.3 come quella più aderente alle necessità di gestione e valorizzazione dello spazio architettonico; nelle varie riunioni intercorse con gli Enti finanziatori, e in particolare in quella del 22.12.2016, ha accettato la possibilità che il recepimento delle richieste formulate possa avvenire in due fasi costruttive distinte e successive, senza penalizzare la funzionalità della stazione. Nella Fase 1 si procederebbe con il ricollocamento delle strutture antiche all'interno della costruenda stazione; nella Fase 2 avverrebbe la creazione di uno spazio archeologico che connetta visivamente e funzionalmente tali strutture murarie riposizionate con le adiacenti Mura Aureliane. La Soprintendenza, con propria nota del 23.12.2016, ha dunque autorizzato lo smontaggio delle strutture antiche rinvenute, trasmettendo in pari data il provvedimento al CG.

Roma Metropolitane ha, così, richiesto al Contraente generale il progetto definitivo della modifica funzionale/architettonica della stazione, necessaria ai fini del riposizionamento dei reperti rinvenuti. In tale richiesta è stato precisato che il progetto di modifica dovrà minimizzare l'impatto sul progetto attuale e i costi di realizzazione dovranno essere contenuti entro gli attuali limiti contrattuali. La committenza ha, altresì, richiesto che il progetto di modifica sia compatibile e complementare con la realizzazione della successiva Fase 2. Il Contraente generale ha risposto che per poter fornire gli approfondimenti progettuali è necessario lo sviluppo del progetto definitivo di entrambe le fasi, ai sensi agli artt. 1.5.2 e 1.5.3 del CSA. Ha in seguito trasmesso il programma e il progetto delle indagini integrative ed ha evidenziato di rimanere in attesa dell'autorizzazione del committente; autorizzazione che dovrà garantire, a parere del CG, anche il riconoscimento delle relative spese di riprogettazione.

- 2.5** Un tema di particolare importanza riguarda l'inquadramento giuridico-tecnico della variante necessaria per aderire alle richieste della Soprintendenza in ordine ai ritrovamenti della caserma. Su tali rinvenimenti l'esponente, prof. Tamburrino, ha incentrato molteplici rilievi, osservando che *“non vi è più un progetto”, “si è distrutta una parte dell'area archeologica e si è compromessa per sempre l'unitarietà dell'accampamento romano”*; ha richiamato altresì che *“il danneggiamento del patrimonio archeologico è un reato punito dall'art.733 del cp.”* ecc. Inoltre il medesimo ha affermato che *“trattasi di un deliberato e programmato danneggiamento del patrimonio archeologico posto in essere con sotterfugi allo scopo di far apparire come imprevedibile e altrimenti insuperabile il problema dell'archeologia”*.

Nell'ultima relazione inviata all'Anac (5.7.2017) Roma Metropolitane, in riferimento alle richieste avanzate dalla Soprintendenza, ha posto la seguente questione. Se, infatti, tutte le

indagini di 2° fase – carotaggi scavo archeologico, trattamento ed asportazione dei reperti e resti strutturali, documentazione, assistenza scientifica - appaiono rientrare chiaramente nell'ambito del forfait contrattuale e dell'obbligo di risultato del Contraente generale, indipendentemente dalla rilevata eccezionalità del ritrovamento archeologico, non sembrano invece ricompresi gli oneri per la modifica dell'opera progettata, conseguenti al recepimento delle richieste della Soprintendenza che prevedono variazioni parziali al progetto approvato per la ricollocazione dei reperti (Fase1) o una sua sostanziale rivisitazione con ampliamento dell'intervento previsto (Fase2).

In breve, il Committente è alle prese con il problema di come sia inquadrabile nelle previsioni contrattuali l'adozione di una variante al progetto approvato, necessaria per consentire il riposizionamento delle strutture antiche in argomento all'interno della nuova Stazione Amba Aradam/Ipponio. Infatti, fermo restando che a seguito dei prontuari archeologici tutti gli oneri connessi alla tutela e rimozione dei reperti sono compensati nell'ambito del corrispettivo al Contraente generale, la modifica del progetto della stazione per la ricollocazione dei reperti (Fase 1), in base al contratto, appare configurarsi come una variante in corso d'opera – non sostanziale - con riconoscimento al CG dei relativi oneri ed eventualmente dei tempi conseguenti. L'amministratore Unico di Metropolitane di Roma ha evidenziato che tali oneri consisterebbero nella maggiore attività progettuale svolta per le parti d'opera oggetto di riprogettazione e quantificabili fra € 600.000,00 e € 800.000,00 a livello di progetto definitivo. Per quanto riguarda il costo delle opere modificate, invece, ha dichiarato che è possibile trovare adeguate compensazioni al fine di mantenere inalterato l'importo, o contenere gli eventuali incrementi in valori dell'ordine di qualche punto percentuale rispetto al costo complessivo della stazione. In altre parole, l'intera operazione, fra nuova progettazione e relative lavorazioni, *«rientra con tranquillità nell'ordine di massimo il 5% dell'importo originario della stazione»* (che ammonta a circa € 70 mln).

In occasione dell'audizione i rappresentanti politici del Comune di Roma hanno espresso parere favorevole circa l'attuazione della Fase 1 in quanto strettamente connessa alla funzionalità della nuova stazione e, dunque, all'obiettivo primario della Metro, il trasporto delle persone. In tal senso l'assessora Meleo ha invitato a procedere celermente e a limitare quanto più possibile i costi. Riguardo alla Fase 2, invece, la rappresentante del Comune ha manifestato maggiore incertezza in quanto la sua realizzazione non è strettamente funzionale all'utilizzo della stazione; peraltro, allo stato non si dispone di un progetto in grado di determinare con relativa precisione il costo di tali maggiori opere. I rappresentanti del Comune hanno tenuto a precisare che l'importanza primaria assegnata da Roma

Capitale per la tratta T3 in questione riguarda la stazione del Colosseo; quindi, ogni ulteriore ipotesi di spesa va subordinata alla completa realizzazione di tale nodo.

Il Soprintendente, sempre durante l'audizione del 6.10.2017, ha sottolineato che il Mibact, a seguito di una Delibera del CIPE del 2010, ha fatto confluire sul Q.E. dell'opera i fondi destinati alla società Arcus Spa per la promozione di altre iniziative culturali; ciò con la finalità di garantire ulteriori risorse economiche per interventi imprevisi o imprevedibili sulle tratte della nuova Metro C interessate da significativa incidenza archeologica. Pertanto, pur comprendendo e avvalorando la priorità della stazione del Colosseo, ha sostenuto di ritenere che vi siano le coperture finanziarie anche per la Fase 2.

3. Con la comunicazione delle risultanze istruttorie (CRI) sono state richieste a Roma Metropolitane e all'esponente le rispettive controdeduzioni.
- 3.1 Quanto a Roma Metropolitane, si è chiesto di informare circa le implicazioni contrattuali derivanti dall'ammissibilità della variante, con particolare riferimento alla quantificazione dei maggiori costi e al maggior tempo contrattuale. Inoltre, è stato chiesto di riferire se e quali misure urgenti siano state adottate per la prosecuzione delle opere e quali attività progettuali debbano essere messe in campo per la cd. fase 2.

**Il RdP nelle controdeduzioni ha comunicato di aver sollecitato al CG, in data 27.10.2017, la trasmissione degli elaborati del progetto definitivo relativi alla modifica della parte funzionale/architettonica della nuova stazione Amba Aradam per permettere il riposizionamento dei reperti originari nella giacitura originaria, come richiesto dalla Soprintendenza. Ciò al fine di compiere le verifiche e l'istruttoria di competenza finalizzate all'approvazione della variante, al termine delle quali risulterà definita univocamente la quantificazione dei maggiori costi e dell'eventuale maggiore tempo contrattuale.**

Circa l'andamento dei lavori, ha riferito che è in corso di completamento lo scavo di approfondimento all'interno della "scatola" di stazione al termine del quale si procederà con la realizzazione de solettone di fondo, propedeutico all'ingresso delle TBM. Lo scavo della stazione è attualmente gestito da una Modifica Tecnica delle opere strutturali di contrasto previste nel progetto approvato finalizzata ad utilizzare, nella fase di scavo, opere di contrasto "provvisoriale" da rimuovere/adequare al momento della realizzazione, nella fase di completamento della stazione, delle opere strutturali definitive (solai) per come verranno definite nella variante di progetto.

Ha, infine, precisato che per la Fase 2, nessuna attività progettuale risulta avviata dal momento che tale modifica non è strettamente e direttamente connessa alla funzionalità della stazione. Ad ogni buon fine, il RdP ha richiesto al CG di procedere allo sviluppo della variante di progetto per la Fase 1 considerando la sua compatibilità con l'attuazione di quanto previsto per la Fase 2 nel progetto preliminare dello studio ABDR; progetto individuato dalla Soprintendenza quale migliore soluzione fra quelle presentate;

3.2 Dal momento che il Soprintendente in audizione ha dichiarato che l'intera struttura della Caserma è stata rimossa a carico del Contraente Generale - secondo il contratto - con tutte le accortezze del caso e senza danni, con la CRI è stato richiesto al prof. Tamburrino di fornire un adeguato supporto in merito ai danni arrecati al reperto rinvenuto e al “*deliberato e programmato danneggiamento del patrimonio archeologico posto in essere*”.

**Il prof. Tamburrino, oltre alla richiesta di nuova audizione di fronte al Consiglio dell'Autorità, non ha inviato le proprie controdeduzioni alla CRI. Il Consiglio non ha accolto l'istanza di ulteriore audizione in considerazione delle audizioni e degli incontri già avvenuti con i vari Uffici.**

#### **Considerato in diritto**

4.1 Da quanto emerso dai documenti prodotti, nonché in sede di audizione, vi è stata un'intensa ricognizione preliminare mediante varie campagne di saggi e carotaggi, eseguiti sulla base dei Prontuari archeologici condivisi, che ha permesso di accertare la presenza di strutture antropiche importanti alla profondità a cui sono state ritrovate; anche se non si poteva avere cognizione della loro estensione e del grado di conservazione.

Solo quando si è dato corso allo scavo stratigrafico di tipo esteso, a oggi unico strumento adeguato per la conoscenza archeologica, si è rinvenuto il *castrum* in argomento di estensione pari a 1700 mq. Come dichiarato dal Soprintendente, il progetto definitivo approvato in base ai risultati delle indagini preliminari, ancorché costoso, era compatibile con i ritrovamenti avvenuti. Sembra, dunque, ragionevole ritenere che il ritrovamento in corso d'opera dell'ingente struttura ipogea non sia dovuto né a carenze della fase conoscitiva, né a errore progettuale ma ad una circostanza imprevedibile: nonostante fosse nota l'intensa frequentazione antropica nel sito fin dall'antichità (tanto è vero che per tale

tratta si erano elaborati i Prontuari archeologici), non si poteva immaginare che venissero alla luce vestigia di tale ampiezza e stato di conservazione.

- 4.2 In secondo luogo, lo smontamento e deposito della caserma in posizione esterna alla stazione, così come statuito dagli accordi contrattuali (e avvenuto finora per i reperti archeologici rinvenuti), ha trovato il diniego da parte della Soprintendenza. L'arch. Prosperetti ha disposto che la caserma romana, il cui ritrovamento, come detto, non era prevedibile dai saggi preliminari, sia ricollocata all'interno della nuova stazione e valorizzata anche nel suo rapporto essenziale con le Mura aureliane.

La disposizione della Soprintendenza, che ha assunto tale decisione, rende evidente che il ritrovamento del *castrum* di epoca adrianea è di straordinaria rilevanza dal punto di vista storico e documentale e va tutelato e valorizzato, pur se ciò comporta un aggravio di spesa; pertanto, anche sotto tale profilo, non sembrano sussistere ragioni ostative per considerare legittima l'adozione di una variante per cause imprevedibili. Peraltro, da quanto appreso, non ci sarebbe spazio per collocarla nelle aree limitrofe al ritrovamento, date le ingenti dimensioni e il luogo fortemente urbanizzato.

- 4.3 Da quanto appreso in audizione, l'ipotesi di spostamento o rotazione della nuova stazione al fine di allontanarla dal reperto non è perseguibile dal momento che la "scatola" del nuovo manufatto di stazione è ormai definita dalla forma delle impegnative opere di contenimento del terreno, eseguite e completate anteriormente alla scoperta delle vestigia.

- 4.4 Anche se Roma Metropolitane non ha fornito informazioni puntuali sui maggiori costi e tempo contrattuale della variante, in considerazione di quanto dichiarato dal committente per la Fase 1 - ossia che è senz'altro possibile contenere i costi dell'intera operazione nell'ordine del 5% del costo complessivo della stazione - la variante ha le caratteristiche, anche economiche, per rientrare nei limiti del comma 4 dell'art. 205 del Dlgs 163/06 (odierno art.149, comma 2, d.lgs. 50/2016); anche perché, da quanto asserito dal RdP, vi sono le risorse necessarie all'interno del Q.E. Con riferimento alla Fase 2, invece, visto che la progettazione è ancora tutta da sviluppare, non vi sono elementi esaurienti per la sua valutazione; pur se in ipotesi non mancano gli elementi di stretta connessione.

### **Il Consiglio**

- 1) Approva la presente delibera alla luce delle considerazioni che precedono;
- 2) Ritiene che la variante - relativamente alla Fase 1 - trovi legittimazione nelle fattispecie dell'art.205 del D.lgs. 163/06, reggente l'appalto (odierno art.149 del d.lgs.50/2016);
- 3) Prende atto che, per la realizzazione della Fase 2, la Soprintendenza ha rinvenuto la

sussistenza delle coperture finanziarie atteso che il Mibact ha fatto confluire sul Q.E. dell'opera (v. Delibera del CIPE del 2010) i fondi destinati alla società Arcus Spa proprio al fine di garantire ulteriori risorse economiche per interventi imprevisti o imprevedibili sulle tratte della Metro C interessate da significativa incidenza archeologica;

- 4) Invita Roma Capitale e Roma Metropolitane, per quanto di rispettiva competenza, a curare l'iter istruttorio e approvativo della variante oggetto della presente delibera nel rigoroso rispetto delle indicazioni innanzi delineate;
- 5) Dispone che l'Ufficio di Vigilanza sui Contratti di Partenariato Pubblico Privato (UVPPP) verifichi che la variante sia trasmessa all'Autorità ai sensi e per gli effetti dell'art. 106, comma 14 del d.lgs. 50/2016, prima art. 37 della L. 114/2014; adempimento che garantisce l'esercizio del potere istruttorio delle varianti in capo all'Autorità;
- 6) Invita la Soprintendenza a effettuare la vigilanza e il monitoraggio di tutte le fasi di realizzazione delle lavorazioni autorizzate con la variante al fine sia di assicurare la conformità della stessa alla precedente delibera, sia per accertare che, anche nella fase 2, siano ridotti o eliminati i rischi di danneggiamento alle vestigia emerse;
- 7) Invita la Soprintendenza a elaborare una relazione semestrale sull'avanzamento dei lavori, evidenziando eventuali Ordini di Servizio via via emessi nel corso dei lavori con riguardo alle tutele dei beni archeologici interessati;
- 8) Dispone che la presente delibera sia inviata a Roma Capitale, a Roma Metropolitane, alle Soprintendenze competenti e all'esponente.

Il Presidente  
*Raffaele Cantone*

Depositato presso la Segreteria del Consiglio in data 12 marzo 2018  
Il Segretario, Rosetta Greco