



**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI
PROVVEDITORATO INTERREGIONALE PER LE OO.PP.
PER IL LAZIO, L'ABRUZZO E LA SARDEGNA**

**LOCALIZZAZIONE DELLE OPERE DI INTERESSE STATALE
COMUNICAZIONE DI RAGGIUNTA INTESA**

Prot. _____/547 in data _____

**OGGETTO: Legge 396/90 – Intervento per Roma Capitale della Repubblica
Progetto definitivo relativo all'intervento cod. c3.2.15.1 “Realizzazione Ponte dei
Congressi, viabilità accessoria e sistemazione banchina del Tevere e adeguamento
Ponte della Magliana
Amministrazione Proponente: Roma Capitale – Dipartimento Sviluppo
Infrastrutture e Manutenzione Urbana – U.O. Pianificazione e programmazione
interventi**

VISTO:

- la Legge 22 luglio 1975, n. 382;
- gli artt. 80, 81, 82 e 83 del D.P.R. 24 luglio 1977 n. 616;
- la Legge 24 dicembre 1993, n. 537 recante disposizioni in materia di razionalizzazione delle procedure per la localizzazione delle opere di interesse statale di cui all'art. 81 del D.P.R. 616/77;
- il D.P.R. 18 aprile 1994 n. 383, “Regolamento recante disciplina di procedimenti di localizzazione delle opere di interesse statale”;
- l'art. 7 del D.P.R. 6 giugno 2001, n. 380 e ss.mm.ii.;
- gli artt. 97 e 98 del D.Lgs 12 aprile 2006, n. 163;
- l'art. 27 del D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50 “Codice degli appalti pubblici e dei contratti di concessione”;
- il D.L. 18 maggio 2006, n. 181 convertito, con modificazioni, nella Legge 13 luglio 2006 n. 233;
- la Direttiva Onorevole Ministro dei LL.PP. n. 4294/25 del 4.6.1996 come sostituita dalla Circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n.26/Segr. del 14.01.2005;
- l'art. 14 della Legge 7 agosto 1990, n. 241 così come modificato dagli artt. 8, 9, 10, 11, 12 della Legge 11 febbraio 2005, n. 15 recante “Modifiche ed integrazioni alla Legge 7 agosto 1990, n.241, concernenti norme generali sull'azione amministrativa”;
- l'art. 14 ter della Legge 7 agosto 1990, n. 241 e ss.mm.ii. recante le modalità di svolgimento della conferenza di servizi sul progetto definitivo;

- l'art. 49 della Legge 30 luglio 2010, n. 122 di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 31 maggio 2010, n. 78, recante misure urgenti in materia di stabilizzazione finanziaria e di competitività economica;
- la Circolare Ministero dei Trasporti e dei Lavori Pubblici 23 febbraio 1996, n. 1408;
- la Circolare Ministero dei Lavori Pubblici 17 giugno 1995, n. 2241/UL;
- il D.Lgs. 30 giugno 2016, n. 127;

PREMESSO E CONSIDERATO CHE:

- con la legge 5 maggio 2009, n. 42 è stata conferita delega al Governo in materia di federalismo fiscale, in attuazione dell'art. 119 della Costituzione e, in particolare, con l'art. 24 sono state dettate disposizioni in ordine all'ordinamento transitorio di Roma Capitale ai sensi dell'art. 114, terzo comma della Costituzione;
- con Decreto Legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito con modificazioni dalla Legge 11 novembre 2014, n. 164, sono state dettate "Misure urgenti per l'apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del paese, la semplificazione burocratica, l'emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive";
- in particolare, con l'art. 3 del citato Decreto è stato incrementato il Fondo istituito nello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al fine di consentire la continuità dei cantieri in corso ovvero il perfezionamento degli atti contrattuali finalizzati all'avvio dei lavori;
- come indicato nel comma 2, lettera c), del citato art. 3, con Decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, sono state finanziate le opere ivi indicate tra cui il "Ponte stradale di collegamento tra l'autostrada di Fiumicino e l'EUR" altrimenti denominato "Ponte dei Congressi, viabilità accessoria, sistemazione delle banchine del Tevere ed adeguamento del Ponte della Magliana", fissando al 30 aprile 2015 il termine per l'appalto dell'opera e al 31 agosto 2015 il termine per la cantierizzazione;
- con D.L. del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, n. 82 del 4 marzo 2015, sono stati individuati i finanziamenti pari a 145 milioni di Euro, le annualità di erogazione dello stanziamento, 20 milioni di Euro per il 2017 e 125 milioni di Euro per il 2018, e gli adempimenti temporali da rispettare alla data del 30 aprile 2015 e del 31 agosto 2015 (art. 3 comma 3 lettera i): "..... presenta gli elaborati progettuali idonei per la sottoposizione alla Conferenza di servizi e pubblica il bando di gara", quali requisiti da soddisfare per il mantenimento del finanziamento dell'opera;
- con l'art. 13 quater, comma 1, della Legge n. 125 del 6 agosto 2015, che ha convertito il Decreto Legge 19 giugno 2015, n. 78, è stato prorogato al 31 ottobre 2015 il termine di cantierabilità di cui all'art. 3, comma 2, lettere b) e c) della sopra citata Legge 11 novembre 2014, n. 164;
- inoltre, il Decreto Legge 25 novembre 2015, n. 185, convertito con modificazioni nella Legge 22 gennaio 2016, n. 9, all'art. 9 "Revoca finanziamenti interventi non attuati e abrogazioni procedure per aeroporti, riporta quanto segue:
"1. Al fine di garantire l'utilizzo delle risorse stanziato e di accelerare la realizzazione di opere valutate di interesse pubblico generale, all'articolo 3 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo il comma 3, è inserito il seguente:

«3-bis. Ai fini della revoca dei finanziamenti di cui ai commi 5 e 6, le condizioni di appaltabilità o di cantierabilità si realizzano quando i relativi adempimenti, previsti dai decreti di cui al comma 2, sono compiuti entro il 31 dicembre dell'anno dell'effettiva disponibilità delle risorse necessarie ai fini rispettivamente corrispondenti.»;

b) al comma 5 le parole: «dei termini fissati al comma 2 lettere a), b) e c) per l'appaltabilità e la cantierabilità delle opere» sono sostituite dalle seguenti: «delle condizioni fissate dal comma 3-bis» ed in fine sono aggiunto le seguenti: «secondo le tabelle di finanziamento allegata ai decreti di cui al comma 2».

2. Le disposizioni di cui al comma 1 hanno effetto per gli interventi finanziati a decorrere dall'esercizio finanziario 2014. Sono fatti salvi gli effetti degli adempimenti già compiuti alla data di entrata in vigore del presente decreto.

3. Il comma 3-bis, dell'articolo 71, del decreto-legge 24 gennaio 2012, n. 1, convertito, con modificazioni dalla legge 24 marzo 2012, n. 37, è abrogato.»;

- pertanto, considerate le annualità di disponibilità delle risorse indicate nel sopra citato D.L. n. 82/2015, le condizioni di appaltabilità sono da considerarsi realizzate entro il 31 dicembre 2017 e quelle di cantierabilità entro il 31 dicembre 2018;
- la progettazione del "Ponte dei Congressi" è prevista dagli strumenti di programmazione di Roma Capitale, nonché inserita nel programma di opere pubbliche di cui alla Legge 396/90 con il codice c3.2.15.1;
- l'attività di redazione del progetto definitivo per l'appalto integrato di tale intervento è stata completata e il progetto è stato preso in esame nella Conferenza di Servizi, indetta e convocata dal Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana di Roma Capitale il 27 febbraio 2015, conclusasi con esito positivo, ai sensi dell'art. 14-ter, comma 6-bis, della Legge 241/90 e ss.mm.ii., come è stato dato atto con determinazione dirigenziale del Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana n. 1361 del 30 ottobre 2015;
- come richiesto dalla Soprintendenza Speciale per il Colosseo il Museo Nazionale Romano e l'Area Archeologica di Roma, è stato redatto ed approvato, con determinazione dirigenziale n. 1030 del 26.08.2015, il progetto esecutivo del Piano delle indagini archeologiche I fase – 1° Lotto dell'intervento denominato "Realizzazione del Ponte dei Congressi, viabilità accessoria e sistemazione banchine sul Tevere ed adeguamento Ponte della Magliana" ed è stata bandita ed espletata la relativa gara d'appalto;
- i risultati delle indagini geognostiche e le analisi di risposta sismica locale, eseguiti in ottemperanza a quanto prescritto dalla Regione Lazio-Direzione Regionale Infrastrutture, Ambiente e Politiche Abitative – Area Difesa Suolo e Bonifiche, con determinazione dirigenziale n. G10009 del 10/08/2015 (Parere reso ai sensi del D.P.R. 380/2001 e della D.G.R. 2649/1999), hanno portato alla luce significative variazioni nei quadri geologico-geotecnico e sismico del sottosuolo interessato dalla realizzazione delle opere e assunti a riferimento progettuale. Ciò ha reso necessario la ridefinizione progettuale degli elementi di fondazione e di alcuni in elevazione e delle opere di sostegno provvisorie e definitive, con conseguente incremento dei costi da sostenere per la realizzazione dell'opera;
- il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti è il destinatario del finanziamento dell'intervento di cui trattasi e, dando corso ad intese per le vie brevi ed agli incontri di coordinamento effettuati, il Provveditore Interregionale alle Opere Pubbliche Lazio, Abruzzo e Sardegna, con nota n. 1002 di prot. del 22.01.2015, assunta al protocollo del Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana

al n. QN/3082 di prot. del 22.01.2015, ha manifestato la disponibilità di questo Istituto a espletare le funzioni di stazione appaltante, nel rispetto delle reciproche pattuizioni concordate;

- con deliberazione della Giunta Capitolina n. 305 del 22 settembre 2015, è stato approvato lo schema della convenzione, relativa alla realizzazione del “Ponte stradale di collegamento tra l’autostrada di Fiumicino e l’EUR”, altresì denominato “Ponte dei Congressi, viabilità accessoria, sistemazione delle banchine sul Tevere ed adeguamento del Ponte della Magliana”, c.d. “Ponte dei Congressi”, tra Roma Capitale e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Provveditorato Interregionale per le Opere Pubbliche per il Lazio, l’Abruzzo e la Sardegna;
- in data 7 marzo 2016 è stata stipulata la convenzione per la realizzazione del “Ponte dei Congressi” tra Roma Capitale – Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana e il Provveditorato Interregionale per le OO.PP. per il Lazio l’Abruzzo e la Sardegna;
- l’art. 5 “Funzioni” della citata Convenzione prevede che, nell’espletamento delle funzioni di Stazione Appaltante, il Provveditorato assolva, tra l’altro, all’attivazione e alla conclusione della procedura di accertamento della compatibilità urbanistica, ai sensi dell’art. 3 del D.P.R. 18 novembre, 1994, n. 383 propedeutica alla approvazione del progetto definitivo in argomento;
- all’atto della sottoscrizione della citata Convenzione Roma Capitale ha consegnato al Provveditorato tutta la documentazione progettuale necessaria per l’avvio della procedura di cui all’art. 3 del D.P.R. 383/1994, consistente nel progetto definitivo ottemperante alle prescrizioni ricevute in sede di Conferenza di Servizi per l’esame del progetto, conclusasi positivamente con la D.D. del Dipartimento Sviluppo Infrastrutture e Manutenzione Urbana n. 1361 del 30 ottobre 2015;
- il progetto definitivo di cui sopra recepiva anche le prescrizioni ricevute nell’ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, come da Determinazione Dirigenziale n. G12790 di prot. del 23 ottobre 2015 della competente Direzione Generale della Regione Lazio;
- la stessa Amministrazione proponente, unitamente all’istanza, ha inoltrato gli elaborati progettuali a corredo relativi all’oggetto della procedura in parola;
- in ragione di quanto sopra premesso si rileva che le attività connesse al procedimento in argomento, secondo quanto si evince dalle relazioni in atti, possono sintetizzarsi come di seguito:

PREMESSA

La presente relazione descrive il progetto definitivo del sistema infrastrutturale denominato “Realizzazione Ponte dei Congressi, viabilità accessoria e sistemazione banchine del Tevere ed adeguamento Ponte dei Congressi”.

L’opera è inserita, con la dizione “Ponte stradale di collegamento tra l’Autostrada per Fiumicino e l’EUR” nella Legge 164 dell’11 Novembre 2014, di “Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, Misure urgenti per l’apertura dei cantieri, la realizzazione delle opere pubbliche, la digitalizzazione del Paese, la semplificazione burocratica, l’emergenza del dissesto idrogeologico e per la ripresa delle attività produttive”.

La necessità di realizzare la nuova infrastruttura scaturisce dal fatto che il nodo “Ponte della Magliana – Viadotto della Magliana” presenta attualmente evidenti fenomeni di congestione di traffico nelle ore di punta della mattina e della sera. Questo è dovuto all’effetto della commistione tra i flussi di traffico aventi diverse destinazioni, a causa delle limitate dimensioni dei tronchi di scambio e delle corsie di immissione e uscita, nonché ai raggi di curvatura abbondantemente sotto i minimi di norma per viabilità di questo tipo.

Infatti il nodo “Ponte della Magliana – Viadotto della Magliana” costituisce oggi l’esito dell’autostrada Roma – Fiumicino, ed assolve anche la funzione di connessione tra la riva destra (a cui afferiscono i flussi in transito sull’Autostrada Roma-Fiumicino, via della Magliana e Via Isacco

Newton) e la riva sinistra su cui insistono le relazioni con l'EUR, la Via C. Colombo, la Via del Mare-Via Ostiense e la Via Laurentina.

In dettaglio, i principali punti critici dell'infrastruttura esistente sono rappresentati dalla rampa di innesto sul viadotto della Magliana in prossimità dell'Hotel Sheraton, dalla curva di raggio ridotto in corrispondenza del ponte della Magliana e dalla commistione dei flussi in ingresso sul ponte dal lato Magliana.

Inoltre, il sistema non consente il collegamento diretto Magliana/Newton – Eur Sud e la connessione con il nuovo stadio della Roma.

Obiettivo dell'intervento in progetto è la realizzazione di un nuovo sistema infrastrutturale, che risolva tutte le criticità oggi presenti sul nodo "Ponte della Magliana – Viadotto della Magliana", consentendo di soddisfare anche quote di domanda attualmente inespressa o che utilizza altri itinerari.

STATO ATTUALE

L'area oggetto di intervento si trova nel quadrante Sud-Ovest della città, tra i quartieri EUR e Magliana, nei territori del IX e XI municipio.

Il ponte della Magliana, di scavalco del fiume Tevere, rappresenta un "nodo viario" interessato da importanti flussi di attraversamento, sia di tipo tangenziale (via Newton), che radiali delle diverse penetrazioni viarie: costituisce infatti l'esito dell'autostrada Roma – Fiumicino, ed assolve anche la funzione di connessione tra la riva destra (a cui afferiscono i flussi in transito sull'Autostrada Roma-Fiumicino, via della Magliana e Via Isacco Newton) e la riva sinistra su cui insistono le relazioni con l'EUR, la Via C. Colombo, la Via del Mare-Via Ostiense e la Via Laurentina.

Dal punto di vista della classificazione delle strade presenti nel settore urbano di diretto interesse dell'intervento, l'assetto attuale comprende:

1. Viabilità autostradali: Autostrada Roma-Fiumicino;
2. Viabilità primarie: Via Isacco Newton, Ponte sul Tevere, Viadotto della Magliana e Viale dell'Atletica;
3. Viabilità principali: Via Cristoforo Colombo, Viale Marconi e più a est dal tratto di Via Laurentina a sud dello svincolo del Tintoretto;
4. Viabilità secondarie: Via della Magliana, Via del Mare-Via Ostiense e dall'anello costituito da Via dell'Oceano Atlantico, Via dell'Oceano Pacifico, Viale Egeo, Viale di Val Fiorita e Via delle Tre Fontane.

Allo stato attuale il nodo costituito dal Ponte della Magliana, presenta evidenti fenomeni di congestione di traffico nelle ore di punta della mattina e della sera.

Questo è dovuto all'effetto della commistione tra i flussi di traffico aventi diverse destinazioni, a causa delle limitate dimensioni dei tronchi di scambio e delle corsie di immissione e uscita, nonché ai raggi di curvatura abbondantemente sotto i minimi di norma per viabilità di questo tipo.

DESCRIZIONE INTERVENTI IN PROGETTO

Il progetto del "Ponte dei Congressi" ha una valenza di ampio respiro, avendo l'ambizione di legare la realizzazione delle nuove infrastrutture stradali (di forte impatto sui luoghi) con la riabilitazione di una parte significativa della valle del Tevere.

Il progetto infrastrutturale e quello ambientale sono infatti riuniti in un unico intervento integrato volto a recuperare un luogo potenzialmente pregiato, ma sino ad oggi emarginato e costituito dalle banchine del Tevere, nel tratto compreso tra il Ponte della Magliana ed il Nuovo Ponte dei Congressi.

Si può quindi dire che da un punto di vista funzionale, l'intervento di realizzazione del Ponte dei Congressi sia costituito dalla integrazione dei seguenti sub-interventi:

1. Realizzazione del nuovo sistema infrastrutturale stradale;
2. Miglioramenti/adeguamenti alle viabilità poste in adiacenza al nuovo sistema infrastrutturale;
3. Realizzazione di un nuovo sistema ciclopedonale;

4. *Riqualificazione delle banchine del Tevere nei tratti in adiacenza al Ponte della Magliana ed al Nuovo Ponte dei Congressi;*
5. *Realizzazione del Nuovo Parco Fluviale del Tevere tra il Ponte della Magliana ed il Nuovo Ponte dei Congressi (oggetto di separato progetto e da realizzarsi con altro appalto).*

In quanto segue verranno esaminati in successione il progetto dell'infrastruttura stradale e gli studi specialistici che sono stati fatti a corredo del progetto stesso. Dopodiché verrà esaminato il progetto di riqualificazione delle Banchine del Tevere. Relativamente al Parco fluviale, che verrà realizzato con altro appalto, si rimanda per la descrizione al relativo progetto.

DESCRIZIONE INTERVENTO INFRASTRUTTURALE

Generalità

Il progetto prevede la realizzazione di un sistema infrastrutturale ad anello rotatorio che utilizza nel verso “entrante” (direzione Roma) il nuovo Ponte dei Congressi e nel “verso uscente” (direzione Fiumicino) il ponte esistente della Magliana, organizzato su quattro corsie a senso unico di marcia, con rimozione della barriera spartitraffico centrale.

Il nuovo sistema infrastrutturale permetterà di mantenere inalterata la connessione diretta tra l'Autostrada Roma Fiumicino e la Via Cristoforo Colombo, consentendo anche il collegamento diretto tra l'Autostrada e l'EUR e tra via Isacco Newton e l'EUR, mediante una rampa bidirezionale di svincolo su via dell'Oceano Pacifico. Si prevede anche la realizzazione di una rampa di uscita sulla Via del Mare in direzione Ostia/Stadio futuro, e di una rampa di uscita sulla Via Ostiense in direzione Roma.

L'anello rotatorio sarà ottenuto mediante la realizzazione di una nuova carreggiata stradale in direzione Roma, la riorganizzazione di parte delle carreggiate esistenti al fine di consentirne l'utilizzo a senso unico in direzione Fiumicino, e la realizzazione di una serie di rampe di connessione tra le due carreggiate.

Oltre alla realizzazione delle due carreggiate principali e delle relative rampe di svincolo, sono previsti interventi di sistemazione di un tratto di Via della Magliana, di un tratto di Via del Mare- Via Ostiense e dell'intersezione tra Viale Egeo/Via Oceano Pacifico/Via dell'Oceano Indiano, che saranno descritti nei rispettivi paragrafi.

Il sistema infrastrutturale principale

Carreggiata in direzione Roma

La carreggiata in direzione Roma ha inizio sull'Autostrada Roma – Fiumicino, in corrispondenza del cavalcavia di Via della Magliana (km 0+000,00). A partire da questo punto la nuova carreggiata stradale curva in destra (direzione sud-ovest) e attraversa il Tevere passando sul nuovo “Ponte dei Congressi” (dal km 0+498,55 al km 0+760,34), ubicato circa 500 mt a valle dell'esistente Ponte della Magliana.

Al km 0+594,68, dalla carreggiata ancora sul Ponte dei Congressi diverge la rampa R06a, di uscita sulla Via del Mare in direzione Ostia (futuro Stadio Roma); a sua volta dalla rampa R06a, alla progr. 97,10 diverge la rampa R06b, che dopo avere scavalcato in viadotto via del Mare, via Ostiense e il deposito Metro di Magliana, nel corridoio al confine con gli adiacenti impianti sportivi, si atterra su Viale Egeo, con una intersezione a raso regolata da un semaforo attuato dal traffico nella svolta a sinistra per l'accesso da Viale Egeo.

Su Viale Egeo è anche prevista l'eliminazione dell'impianto semaforico presente all'incrocio con Viale Oceano Pacifico e Via dell'Oceano Indiano e la sua sostituzione con una rotatoria potenziata di diametro esterno pari a D=36 m.

Superato il Tevere, l'asse viario principale prosegue curvando in direzione Nord e, tra i km 0+762,35 e 1+056,37, scavalca due volte in viadotto la Via del Mare – via Ostiense, ricevendo al km 0+862,33 la rampa R06d, di ingresso dal Via dell'Oceano Pacifico, mentre al km 0+92126 dall'asse viario diverge la rampa di uscita su Via Ostiense in direzione centro.

A partire dal km 1+056,37 la carreggiata direzione Roma si inserisce nel corridoio esistente tra la Via del Mare e l'argine sinistro del fiume: da questo punto scende di quota e, dopo un tratto in viadotto, a partire dal km 1+333,71 si porta in rilevato di ridotta altezza. Dopo avere sottopassato, al km 1+445,46, il nuovo cavalcavia di Via del Cappellaccio, dall'asse viario diverge – al km 1+618,72 – la rampa di interconnessione con il Ponte della Magliana (direzione Fiumicino), ed infine dopo un tratto in galleria artificiale con cui la piattaforma stradale.

Tra il km 1+832,51 ed il km 1+974,32 l'asse viario sottopassa in galleria artificiale la nuova carreggiata in direzione Fiumicino, dopodiché inizia a riprendere di quota, prima su rilevato (fino al km 2+211,53) e poi su viadotto mediante il quale si innesta sull'esistente viadotto della Magliana al km 2+277,19.

A partire dal km 2+277,19, l'asse viario utilizza la carreggiata direzione Roma dell'esistente viadotto della Magliana.

Carreggiata in direzione Fiumicino

La carreggiata in direzione Fiumicino utilizza l'esistente viadotto della Magliana, per un tratto di sviluppo pari a 1200 ml a partite dall'intersezione con la Via Cristoforo Colombo.

L'unico intervento previsto nel tratto iniziale del viadotto della Magliana è, al km 0+100, la riconfigurazione della rampa di ingresso dalla via Cristoforo Colombo (provenienza Roma), in maniera tale da eliminare la limitazione di capacità dovuta alla odierna riduzione ad una corsia della carreggiata stradale.

A partire dal km 1+200,00 la carreggiata in direzione Fiumicino prosegue in variante planimetrica, sovrapponendosi, dal km 1+380,88 al km 1+527,63, mediante opera d'arte, alla carreggiata in direzione Roma che in questo tratto passa in galleria artificiale.

Al km 1+620 circa l'asse viario si innesta sull'esistente Ponte della Magliana, che verrà organizzato su quattro corsie a senso unico di marcia, con rimozione della barriera spartitraffico centrale. Oltrepassato il Ponte della Magliana, l'asse viario utilizza, fino al km 2+516,53 le sedi stradali delle due carreggiate esistenti dell'Autostrada Roma-Fiumicino che verranno anch'esse organizzate a senso unico di marcia. A partire dal km 2+516,53 le due carreggiate, vanno in variante rispetto all'esistente Autostrada. In dettaglio:

- la carreggiata di sinistra (spalle a Roma) prosegue con due corsie fino ad innestarsi sull'Autostrada Roma – Fiumicino al km 3+307,89, fine intervento. Prima della fine intervento, la carreggiata riceve due rampe di immissione, entrambe riservate al traffico diretto a Fiumicino. Di queste, la prima, che ha origine su Via della Magliana, si innesta al km 2+938,49 e serve le provenienze Magliana centro; la seconda invece, che ha origine dalla rampa di svincolo diretta di via Isacco Newton, si innesta al km 3+066,48 e serve le provenienze Portuense.
- La carreggiata di destra (spalle a Roma), in un primo tratto, ovvero fino al km 0+252,12 (relativo), prosegue ad una corsia. A partire dal km 0+252,12 riceve la rampa di svincolo proveniente da via Isacco Newton che serve i veicoli diretti a Eur/Centro. Da questo punto e per ulteriori 160 m prosegue a due corsie, per poi biforcarsi in due rampe (R04a ed R04b). Di queste, la rampa R04b si innesta in destra sulla carreggiata direzione Roma, in prossimità del Ponte dei Congressi, ed è riservata ai veicoli con destinazione Via del Mare/Stadio ed Eur/Pacifico; la rampa R04a, si innesta in sinistra sulla carreggiata direzione Roma, sempre in prossimità del Ponte dei Congressi, ed è riservato ai veicoli con destinazione centro.

Organizzazione della sede stradale

La piattaforma stradale della **Carreggiata in direzione Roma** è organizzata su un numero di corsie variabili da un minimo di 2 ad un massimo di 4, con modulo di corsia pari a 3,50 m.

Ciò ad eccezione del tratto sull'esistente viadotto della Magliana le cui due corsie conservano la larghezza esistente, pari a 3,25 m.

Completano la sezione stradale due banchine, di cui quella di destra di larghezza pari ad un metro e quella di sinistra di larghezza pari a 0,50 m. A margine della piattaforma stradale sono previsti dispositivi di ritenuta e percorsi pedonali di servizio protetti.

La Carreggiata in direzione Fiumicino utilizza per la maggior parte la piattaforma stradale esistente (2075 ml su 3307 ml di sviluppo totale). La piattaforma stradale della carreggiata in direzione Fiumicino è organizzata su un n.ro di corsie variabili da un minimo di 2 ad un massimo di 4.

Il modulo di corsia è pari a 3,25 m nel tratto fino al Ponte della Magliana (per uno sviluppo di circa 1900 ml), in cui la carreggiata utilizza per buona parte la piattaforma stradale esistente, le cui corsie hanno appunto tale larghezza.

Superato il ponte della Magliana il modulo di corsia passa a 3,50 m.

Completano la sezione stradale due banchine, di cui quella di destra di larghezza pari ad un metro e quella di sinistra di larghezza pari a 0,50m. A margine della piattaforma stradale sono previsti dispositivi di ritenuta e percorsi pedonali di servizio protetti.

Le rampe monodirezionali sono organizzate su una larghezza di piattaforma pari a 6 m, di cui 4,00 di corsia ed 1 m per lato di banchina. A margine della piattaforma stradale sono previsti dispositivi di ritenuta e percorsi pedonali protetti.

Le rampe bidirezionali sono organizzate su una larghezza di piattaforma pari a 9m, con due corsie da 3,50 m e due banchine da 1 m. A margine della piattaforma stradale sono previsti dispositivi di ritenuta e percorsi pedonali protetti.

Interventi sul sistema infrastrutturale esistente

Sistemazione di Via della Magliana

Il progetto prevede la sistemazione di circa 1070 ml di Via della Magliana, nel tratto interessato dalla realizzazione delle nuove opere.

Procedendo in direzione Roma centro, il tratto di Via della Magliana oggetto di sistemazione/adequamento è quello compreso tra Via Idrovore della Magliana e l'intersezione con il Ponte della Magliana.

Gli interventi previsti su Via della Magliana sono i seguenti:

- *Realizzazione di un marciapiede continuo sul lato sinistro (procedendo verso Roma centro) della larghezza minima di 1,50 m);*
- *Realizzazione sul lato destro (procedendo verso Roma centro) di un percorso ciclopedonale protetto di larghezza pari a 4 ml, che va a completare il circuito ciclopedonale ad anello previsto sugli argini e sui due ponti;*
- *Rifacimento strato di usura + binder + segnaletica orizzontale.*

Adeguamento incrocio Viale Egeo – Via dell'Oceano Pacifico – Via dell'Oceano Indiano

L'impianto semaforico esistente all'incrocio tra Viale Egeo, Via dell'Oceano Pacifico e Via dell'Oceano Indiano sarà eliminato e l'intersezione verrà regolata da una rotatoria potenziata (ovvero con le corsie separate di svolta a destra) realizzata all'interno dell'esistente sedime stradale.

La rotatoria avrà un Diametro della corona giratoria pari a $D_e=36$ m, sarà organizzata su un'unica corsia di larghezza pari a 7 m. La sezione tipo della rotatoria è riportata nella seguente figura.

ASPETTI FUNZIONALI DELL'INFRASTRUTTURA IN PROGETTO

Premessa

Le attività condotte per la valutazione dei livelli di funzionalità dell'intervento previsto si sono basate sulla ricostruzione dei flussi di traffico interessanti il nodo in oggetto all'attualità (attraverso l'aggiornamento della banca dati dell'Agenzia della Mobilità) ed a valle della realizzazione del Ponte dei Congressi e delle opere costituenti l'intero nodo viario.

Dal punto di vista della domanda di trasporto, nello scenario "con" progetto, è stata cautelativamente considerata anche la domanda di trasporto attratta (nell'ora di punta esaminata dalle analisi) dall'intervento urbanistico relativo alla realizzazione del nuovo stadio della AS Roma (che ha ottenuto la dichiarazione di pubblico interesse).

L'aggiornamento della banca dati è stato reso possibile dall'esecuzione di specifiche indagini di traffico condotte in corrispondenza di un "cordone" delimitante l'area di intervento e capace di intercettare tutte le relazioni O/D interessante l'insieme delle opere oggetto di intervento.

Le attività condotte, quindi, sono state le seguenti:

- *analisi dei dati di base (indagini, OD, grafo, ecc.) messi a punto nell'ambito delle Analisi Trasportistiche del Progetto Preliminare condotte dall'Agenzia della Mobilità del Comune di Roma;*
- *progettazione, esecuzione ed elaborazione dei risultati di una campagna d'indagine integrativa che ha rilevato i flussi veicolari interessanti il nodo oggetto di intervento e condotta in corrispondenza delle sezioni al cordone delimitanti l'Area di Studio;*
- *messa a punto del modello di offerta attuale e di progetto;*
- *Ricostruzione (aggiornamento) della domanda di trasporto attuale e con progetto che ha compreso, in questo caso, componenti di domanda deviata ed indotta dagli interventi urbanistici di previsione (Tor di Valle);*
- *simulazione "macro" di funzionamento della rete viaria all'interno del reticolo viario cittadino;*
- *simulazione "micro" di funzionamento della rete viaria all'interno del nodo per la verifica/dimensionamento degli elementi costituenti l'intervento nel suo complesso.*

Assetto attuale e criticità da risolvere

Allo stato attuale il Ponte della Magliana, che attraversa il Tevere e collega la Via C. Colombo con l'Autostrada Roma-Fiumicino, presenta alcune problematiche di diversa natura.

In effetti, nella configurazione attuale esistono situazioni:

- *di "pericolo intrinseco" (vedi punti 2 e 3);*
- *di "insufficiente capacità" (vedi punti 1 e 3);*
- *di "difficoltosa connessione" (vedi punti 4 e 5).*

Per quanto riguarda il punto 1, soprattutto nell'ora di punta del mattino, si verifica una situazione di congestione per effetto del notevole afflusso veicolare proveniente da Fiumicino, e che impegnano il Ponte della Magliana, a cui si sommano (o meglio, vorrebbero sommarsi) i veicoli provenienti da Via Isacco Newton: tale situazione provoca notevoli rallentamenti con perdite di tempo ed emissioni in atmosfera.

Nel caso, invece, del punto 2 esistono ben tre condizioni di pericolo intrinseco:

- *la rampa di uscita su via del Cappellaccio (vedi punto A) che impone dei rallentamenti innaturali ed improvvisi ai flussi veicolari in entrata a Roma che stanno approcciando la curva in sinistra;*
- *la curva in uscita/entrata dal/al Ponte della Magliana (vedi punto B) che presenta un raggio di curvatura insufficiente;*
- *l'immissione sul Viadotto della Magliana dalla viabilità locale (vedi punto C) che presenta un serio problema di sicurezza tenuto conto della scarsa visibilità reciproca tra i conducenti dei veicoli componenti le due correnti veicolari e l'inesistenza di una corsia di accelerazione pur essendo in presenza di un tratto in approccio ad una curva a destra.*

Nel caso del punto 3 (rampa di immissione dalla Via C. Colombo sul Viadotto della Magliana, esiste una configurazione in cui la carreggiata in direzione Fiumicino risulta parzializzata con una diminuzione più che proporzionale della capacità (ridotta più del 50% rispetto al caso delle due corsie monodirezionali).

Le attività condotte per la valutazione dei livelli di funzionalità dell'intervento previsto si sono basate sulla ricostruzione dei flussi di traffico interessanti il nodo in oggetto all'attualità (attraverso l'aggiornamento della banca dati dell'Agenzia della Mobilità) ed a valle della realizzazione del Ponte dei Congressi, delle opere costituenti l'intero nodo viario e gli interventi urbanistici di previsione (Tor di Valle e sottopasso dell'Appia).

Per quanto riguarda la connessione tra Via I. Newton e l'EUR, essa è garantita dalla sola intersezione tra il Viadotto della Magliana e Via C. Colombo: tale assetto, quindi, risulta poco "capace" ed "efficace/efficiente".

La connessione, infine, tra Via C. Newton e l'area del futuro stadio dell'AS Roma non è soddisfatta se non attraverso il suddetto svincolo con la Via C. Colombo.

Assetto futuro e sua funzionalità trasportistica

L'assetto futuro del nodo viario prevede, come meglio descritto in altre parti della presente relazione, un nuovo ponte sul Tevere con conseguente possibilità di creare un circuito rotatorio unidirezionale capace di risolvere le situazioni di criticità esistenti.

L'assetto futuro del nodo risolve l'insieme delle problematiche esistenti.

In effetti, nel primo stralcio d'intervento le problematiche attualmente esistenti sono risolte attraverso:

- *l'inversione del senso di percorrenza della rampa esistente con sua contemporanea duplicazione (vedi punto 1);*
- *l'eliminazione della curva di raggio insufficiente e l'eliminazione delle rampe di entrata/uscita (vedi punto 2);*
- *l'eliminazione della restrizione della carreggiata sul Viadotto della Magliana (vedi punto 3);*
- *la realizzazione della seconda connessione diretta con l'EUR (a sud, vedi punto 4);*
- *la realizzazione della rampa diretta in uscita su Via del Mare (vedi punto 5).*

Al fine di verificare, dal punto di vista numerico, l'efficacia dell'intervento e l'efficienza dell'investimento richiesto per la realizzazione dell'intervento, è stata condotta sia un'analisi trasportistica "macro" che una "micro".

I risultati ottenuti, nel complesso, indicano:

- *il sufficiente dimensionamento delle singole parti costituenti l'intero nodo viario;*
 - *l'opportunità di "risolvere" l'annoso problema dell'unificazione di Via del Mare-Via Ostiense con un conseguente aumento della loro capacità complessiva oltre che un innalzamento delle condizioni di sicurezza della circolazione;*
 - *la non necessità dell'ampliamento del viadotto della Magliana almeno fino alla realizzazione della suddetta unificazione;*
 - *l'opportunità, ove il suddetto intervento sia realizzato, di interconnettere questa nuova infrastruttura con l'esistente Viadotto della Magliana eventualmente opportunamente ampliato."*
- trattandosi di opere di interesse statale, in applicazione della Direttiva dell'On.le Ministro dei LL. PP. n. 4294/25 del 4.06.1996, come sostituita dalla Circolare Min. II.TT. n. 26/Segr. del 14.01.2005, la competenza per la procedura di cui al citato D.P.R. 383/94 è del Provveditore Interregionale per le OO.PP. per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna;
- in esito alla citata competenza si è ritenuto di procedere, in applicazione dell'art.14 ter, comma 2, della legge 241/90 e ss. mm. e ii., alla convocazione della Conferenza di Servizi di cui all'art. 3 del D.P.R. 383/94 sulla richiesta di parere di conformità urbanistica dell'opera in argomento;
- il Provveditore Interregionale per le OO.PP. per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna, con nota n. 2343/547 del 25.03.2016 ha convocato la 1ª seduta della Conferenza di Servizi per il giorno 19.04.2016, corredando la già menzionata convocazione degli elaborati progettuali relativi all'opera in argomento;
- con pari nota e data questo Provveditorato ha provveduto agli adempimenti previsti dall'art. 58 del D.P.R. 5 ottobre 2010, n. 207 in ordine alla pubblicità della presente Conferenza di Servizi ai fini della pubblicazione in via telematica sul sito internet del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;
- della sopra cennata Conferenza, esperita in prima convocazione in data 19.04.2016, è stato redatto verbale dal quale si evince che in tale sede sono stati acquisiti i pareri di seguito sintetizzati:
- ASL ROMA 2 – UOSD Interaziendale PAAP ex ASL ROMA C che, con nota del n. 15558 di prot. del 18.04.2016 ha espresso parere favorevole a condizione che le interferenze dell'intervento di cui trattasi con le reti idriche e fognarie esistenti siano risolte neo rispetto di quanto previsto dal vigente Regolamento di Igiene Comunale ;
 - ARDIS Area Bacino Tevere, Tronto e Laghi che, con la nota n. 72974 di prot. del 13.11.2013, ha comunicato che l'area dove è previsto l'intervento in questione è esterna al reticolo idrografico di competenza e non ricade tra le aree definite a rischio idrogeologico individuate dagli atti di pianificazione redatti dall'Autorità di Bacino del Fiume Tevere;
 - REGIONE LAZIO – Direzione Regionale Agricoltura e Sviluppo Rurale, Caccia e Pesca – Area "Usi Civici, Credito, e Calamità Naturali" che, con la nota n. 200548/GR/04/25 di prot.

- del 18.04.2016, ha comunicato che gli atti pervenuti risultavano privi della documentazione sulla natura giuridica, rispetto agli usi civici, dell'area interessata dal progetto o, perlomeno, dell'attestazione comunale così come previsto dall'art. 3, comma 3, della L.R. 3 gennaio 1986, n. 1;
- AGENZIA DEL DEMANIO – *Direzione Regionale Lazio* che, con la nota n. 2016/6810/DRLZ-TERC di prot. del 18.04.2016 ha comunicato che con la nota n. 2015/6428/DR-ST-TERC di prot. del 18.05.2015 aveva già espresso, per i soli interessi domenicali, il proprio parere favorevole di competenza;
 - ASTRAL S.p.A. che, con scheda parere depositata in sede di conferenza di servizi, ha espresso parere favorevole alla realizzazione dell'intervento de quo;
 - CITTÀ METROPOLITANA DI ROMA – *Dipartimento VII – Viabilità e infrastrutture viarie – Servizio 2 – Viabilità zona Sud* che, con scheda parere depositata in sede di conferenza di servizi, ha richiamato il parere del Dipartimento VI della Città Metropolitana n. 1AUTMIN 51-002 di prot. del 18.04.2016 e del Dipartimento VII – Servizio 2 – Viabilità Sud n. 37067 di prot. del 18.03.2015 con prescrizioni;
 - TERNA Rete Elettrica Nazionale S.p.A. che, con scheda parere depositata in sede di conferenza di servizi, ha espresso parere favorevole con prescrizioni;
 - ANAS S.p.A. che, con scheda parere depositata in sede di conferenza di servizi, ha confermato il parere di massima favorevole con prescrizioni già espresso in precedenza;
 - ACEA Distribuzione S.p.A. che, con scheda parere depositata in sede di conferenza di servizi, ha espresso parere di massima favorevole alla realizzazione dell'opera di cui trattasi;
 - REGIONE LAZIO – *Direzione Regionale Ambiente e Sistemi Naturali – Area Qualità dell'Ambiente e Valutazione Impatto Ambientale* che, con scheda parere depositata in sede di conferenza di servizi, comunica che è già stato espresso parere di compatibilità ambientale con determinazione n. G12790 di prot. del 23.10.2015 con esito positivo con prescrizioni;
 - TELECOM ITALIA S.p.A. che, con scheda parere depositata in sede di conferenza di servizi, ha espresso parere favorevole alla realizzazione dell'intervento di cui trattasi;
 - ACEA ATO 2 S.p.A. che, con scheda parere depositata in sede di conferenza di servizi, ha ribadito quanto già espresso con la nota n. 11341 di prot. del 12.05.2015;
- che con Verbale della 1ª Conferenza di Servizi esperita in data 19.04.2016, in applicazione dell'art. 14-ter, comma 3 della Legge 241/90 e ss. mm.e ii. è stata assunta la seguente determinazione: *“preso atto di quanto rappresentato dalla Amministrazione proponente, si conviene, d'accordo con i presenti, di concludere i lavori della Conferenza di Servizi in attesa dei pareri mancanti e, d'accordo, laddove dovessero pervenire eventuali pareri negativi, di riaprire i lavori della Conferenza. Si fissa in 30 (trenta) giorni il termine di conclusione del procedimento”*;
 - con la nota n. 2370/547 di prot. del 21.04.2016 il sopra citato verbale è stato inoltrato alle Amministrazioni interessate al presente procedimento, corredato dei pareri in tale sede assunti;
 - con pari nota e data è stata data pubblicità del citato verbale, secondo le disposizioni dell'art. 58 del D.P.R. 210/2010, attraverso apposito avviso presso l'Albo di questo Istituto e, in via telematica, presso il sito internet del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; copia del medesimo verbale è stato trasmesso all'Albo Pretorio dei Comuni interessati dall'intervento di cui trattasi ai fini dell'affissione;
 - successivamente alla Conferenza di Servizi del 19.04.2016, sono pervenuti i pareri di seguito sintetizzati:

- COMANDO TRASPORTI E MATERIALE – *Reparto Trasporti – Ufficio Movimenti e Trasporti* che, con la nota n. 54005 di prot. del 15.07.2016, ha espresso parere favorevole alla realizzazione del progetto infrastrutturale con prescrizioni;
 - MINISTERO DEI BENI E LE ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO – *Soprintendenza Speciale per il Colosseo il Museo Nazionale Romano e l’Area Archeologica di Roma* che, con nota n. 10655 di prot. del 26.04.2016 ha confermato il nulla osta già espresso con la nota n. 18425 di prot. del 25.06.2015 con prescrizione;
 - REGIONE LAZIO – *Direzione Regionale Risorse Idriche e Difesa del Suolo – Area Difesa del Suolo e Bonifiche* che, con nota n. GR/23/01/201331 di prot. del 18.04.2016, ha confermato il parere espresso con determinazione n. G10009 di prot. del 10.08.2015;
 - AUTORITÀ DI BACINO DEL FIUME TEVERE – *Ufficio Piani e Programmi* che, con nota n. 2130 di prot. del 18.05.2016 ha espresso parere favorevole a condizione;
 - MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO – *Soprintendenza Belle Arti e Paesaggio del Comune di Roma* che, con nota n. 6008 di prot. del 19.04.2016 ha comunicato di ritenere necessaria la trasmissione di ulteriore documentazione;
 - CITTÀ METROPOLITANA DI ROMA CAPITALE – *Dipartimento VI “Pianificazione territoriale generale” – Servizio 1 “Pianificazione territoriale e della mobilità, generale e di settore. Urbanistica e attuazione PTMG”* che, con nota n. 1AUTMIN51-002 di prot. del 18.04.2016, ha ritenuto che l’intervento risulti compatibile con le direttive e prescrizioni del P.T.P.G. a condizione;
 - ANAS S.p.A. che, con nota n. CRM-0011649-P di prot. del 17.05.2016, ha espresso parere favorevole con prescrizioni;
 - REGIONE LAZIO – *Direzione Regionale Territorio, Urbanistica e Mobilità – Area 10 – Trasporto Ferroviario e ad Impianti Fissi* che, con la nota n. 270694/GR/25/ di prot. del 23.05.2016 ha comunicato che il progetto di cui trattasi aveva recepito le prescrizioni regionali formulate in sede di Conferenza di Servizi convocata da Roma Capitale nel corso del 2015;
- il progetto definitivo come descritto in precedenza, veniva sottoposto all’esame e parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici che, con Voto n. 59/2016 reso nella adunanza dell’Assemblea Generale del 15 dicembre 2016, era del parere che il progetto medesimo dovesse essere rivisto, modificato e integrato in base alle osservazioni, raccomandazioni e prescrizioni contenute nei considerato di cui allo stesso voto, nell’ambito della stessa progettazione definitiva e comunque prima della attivazione delle procedure di affidamento dei lavori;
 - in esito alle osservazioni, raccomandazioni e prescrizioni contenute nel parere del Consiglio Superiore, espresso con il voto n. 59/2016 reso nella seduta dell’Assemblea Generale del 15 dicembre 2016, il proponente apportava al progetto di cui trattasi le integrazioni e le modifiche di cui allo stesso parere, che rendono necessario sottoporre il progetto emendato all’accertamento della compatibilità urbanistica ai fini della localizzazione;
 - la progettazione integrata ed elaborata in esito alle prescrizioni del Consiglio Superiore è stata trasmessa a questo Istituto per procedere alla convocazione della 2ª seduta della stessa Conferenza;
 - le caratteristiche del progetto di cui è argomento, nella soluzione integrata ed elaborata in esito alle prescrizioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, secondo quanto si evince dalle relazioni in atti, possono sintetizzarsi come di seguito:

“GLI ADEGUAMENTI ESEGUITI

GENERALITÀ

Come descritto in premessa, in fase di esame del progetto definitivo dell'intervento in oggetto nelle sedi di:

- *Conferenza dei Servizi Interna indetta dalla U.O. Riqualificazione di Ambito – Qualità di Roma Capitale, sulla variante Urbanistica (sedute del 16/06/2016, 26/07/2016, 14/09/2016, 28/09/2016)*
- *Assemblea Generale del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici – Adunanza del 15 Dicembre 2016.*

sono state formulate una serie di prescrizioni, alcune delle quali non hanno ripercussioni sulla soluzione progettuale già presentata in questa Conferenza dei Servizi lo scorso 19 Aprile 2016 - traducendosi infatti in una necessità di approfondimento o di maggiore dettaglio degli elaborati specialistici già presentati - altre invece hanno comportato degli adeguamenti alla soluzione progettuale già presentata in questa Conferenza e che verranno descritti nel seguito.

Tra gli adeguamenti eseguiti, si segnala l'inserimento all'interno del presente progetto definitivo dell'intervento di realizzazione del Parco Fluviale, su entrambe le sponde nel tratto di fiume Tevere compreso tra il Ponte della Magliana, come prescritto in questa sede di Conferenza, dall'Autorità di Bacino del fiume Tevere – Ufficio Piani e Programmi, con nota prot. 0002130 del 18-05-2016.

Gli adeguamenti eseguiti sono di due tipi:

- 1) **Adeguamento progettuale:** *l'ottemperanza alle prescrizioni ricevute ha reso necessaria una modifica della soluzione progettuale già proposta, quale una variante planimetrica o altimetrica al tracciato o una variazione dimensionale di opere d'arte.*
- 2) **Adeguamento funzionale:** *l'ottemperanza alle prescrizioni ha comportato solo una diversa distribuzione funzionale di elementi della soluzione progettuale già proposta, che viene confermata.*

Adeguamento 1 (Progettuale) – traslazione rampa R06c

A) Prescrizione (CdS Interna Variante Urbanistica):

La rampa R06c, di collegamento tra la carreggiata direzione Roma e Viale Egeo/Via dell'Oceano Pacifico, interferisce con il Deposito di Magliana, adibito al ricovero dei treni della linea B/B1 della metropolitana e della linea ferroviaria Roma-Lido, sia nella sua configurazione attuale che in quella prevista nel progetto di ampliamento del deposito stesso.

Inoltre la rampa R06c chiude l'accesso carrabile al Deposito da Viale Egeo, attualmente posto al confine con i campi sportivi.

B) Adeguamento effettuato:

Al fine di eliminare la citata interferenza tra il Deposito Atac Magliana (esistente ed in progetto) e la rampa R06c, quest'ultima è stata traslata parallelamente in direzione Nord- Est (verso il confine con i campi sportivi), in maniera tale da garantire una distanza planimetrica minima di 5,90m dall'esistente Fabbricato Laboratori e di 3,50m dal Nuovo Fabbricato Rialzo e Revisione Condizionatori (come da progetto Ampliamento Deposito Magliana). È stato inoltre progettato un nuovo accesso al Deposito, che sostituirà quello che dovrà essere chiuso a seguito della realizzazione della rampa R06c. Nella successiva è riportato lo stralcio planimetrico relativo all'adeguamento n.ro. 1: in rosso è perimetrata la vecchia posizione della rampa.

Adeguamento 2 (Funzionale) – differente organizzazione Rotatoria Oceani

A) Prescrizione (CdS Interna Variante Urbanistica):

Modificare il sistema di svincolo, costituito dall'insieme della rotatoria potenziata all'incrocio di Via dell'Oceano Pacifico/Via dell'Oceano Indiano/Viale Egeo e dall'intersezione a raso con semaforo in ingresso sulla rampa R06c (per i flussi provenienti da Via dell'Oceano Pacifico/Via dell'Oceano Indiano), in maniera tale da privilegiare i flussi tangenziali provenienti da Via dell'Oceano Pacifico e diretti sul sistema in progetto. Eseguire le verifiche di funzionalità della rotatoria degli Oceani e della intersezione semaforizzata che consente l'accesso, tramite la rampa R06c, al sistema infrastrutturale "Ponte dei Congressi".

B) Adeguamento effettuato:

La configurazione planimetrica della rotatoria e dalla successiva intersezione semaforizzata con la rampa R06c sono stata modificate in maniera tale da privilegiare, come richiesto, i flussi tangenziali provenienti da Via dell'Oceano Pacifico e diretti sul sistema infrastrutturale in progetto.

Sono inoltre riportate le verifiche di funzionalità del sistema rotatoria – intersezione semaforizzata nella nuova configurazione.

• Verifiche di funzionalità Rotatoria Oceani – Intersezione semaforizzata rampa R06c :

Di seguito sono riportate le conclusioni relative all'analisi di funzionalità della connessione tra Viale Egeo (a Nord), la rampa R06c, di accesso/uscita al/dal progettato Ponte dei Congressi (a Ovest), Viale Oceano Indiano (a Sud) e Viale Oceano Pacifico (a Est) di cui alla figura seguente.

Come si può vedere dallo schema di seguito riportato, i flussi diretti verso il Ponte dei Congressi utilizzeranno la rampa bidirezionale R06c a cui si potrà accedere:

- direttamente da Viale Egeo mediante la svolta a destra sempre possibile (evidenziata in verde);*
- con una svolta a sinistra (evidenziata in giallo) regolata da un semaforo attuato dal traffico che misurerà la coda sulle corsie di accumulo di Viale Egeo nella direzione Nord-Sud (Viale Egeo-Rotatoria) e che, nell'ora di punta del mattino, tenderà a penalizzare tale direttrice a favore della svolta a sinistra per l'accesso al Ponte dei Congressi;*

I flussi provenienti dalla rampa R06c, di collegamento con il Ponte dei Congressi, invece, saranno sempre permessi ed utilizzeranno la rampa di immissione su Viale Egeo.

Per quanto riguarda, invece, le correnti veicolari provenienti da Viale Oceano Pacifico e Viale Oceano Indiano, lo schema di funzionamento prevede l'immissione sulla rampa di accesso al Ponte dei Congressi, regolata dallo stesso impianto semaforico attuato che (nella fascia di punta del mattino) limiterà l'interferenza conseguente alla corrente veicolare proveniente da Viale Egeo e diretta verso la rotatoria degli Oceani.

In questo caso il deflusso veicolare prevede l'uso di una corsia di accumulo per la svolta a sinistra che, regolata dal semaforo attuato, consente di utilizzare al massimo la corsia della rampa di immissione sul Ponte dei Congressi sulla quale convergeranno anche i flussi, limitati nell'entità, provenienti dalla svolta a destra da Viale Egeo.

Al fine di verificare i livelli di funzionalità è svolta una microsimulazione estesa all'intera ora di punta e per l'intero intervento di cui appresso si riportano i risultati sintetici relativamente all'intersezione in oggetto.

Adeguamento 3 (Progettuale) – eliminazione rampe R06h ed R06i:

A) Prescrizione (CdS Interna Variante Urbanistica):

Le rampe R06h ed R06i, di connessione viaria della zona – in sponda sinistra del Tevere – divenuta interclusa in conseguenza del nuovo assetto infrastrutturale, vanno scollegate dal sistema viario principale (Rampa R06f). La zona interclusa dovrà essere collegata con una viabilità secondaria, quale Via del Cappellaccio.

B) Adeguamento effettuato:

Sono state eliminate le rampe R06h- R06i, che connettevano la zona divenuta interclusa al sistema viario principale. Come richiesto, la connessione viaria è stata effettuata con Via del Cappellaccio: tale connessione viaria (denominata NV05) è stata inoltre prolungata fino a collegarsi ad una viabilità locale esistente che si immette su via del Mare.

Ciò si è reso necessario a seguito dell'eliminazione del cavalcavia di collegamento Viale Egeo – Via del Cappellaccio (vedi adeguamenti progettuali n.ro 5 e n.ro 6)

Adeguamento 4 (Progettuale) – spostamento innesto rampa R03b su via della Magliana

A) Prescrizione (CdS Interna Variante Urbanistica):

La rampa R03b, la cui direzione di marcia sarà invertita rispetto all'uso attuale, si innesterà su Via della Magliana con un angolo che potrebbe comportare un pericoloso punto di conflitto con i veicoli transitanti su tale viabilità. Per tale motivo l'innesto andrà migliorato con l'inserimento di una corsia di accelerazione su Via della Magliana ovvero, ove ciò non fosse possibile a causa della presenza delle pile del viadotto esistente, andrà inserito un impianto semaforico sulla rampa.

B) Adeguamento effettuato:

E' stato eliminato lo Stop su Via della Magliana, modificata la geometria della rampa R03b con l'inserimento di un tratto di attacco parallelo a Via della Magliana è riportato lo stralcio planimetrico relativo all'adeguamento n.ro. 4: in rosso è perimetrata la vecchia posizione della rampa R03b.

Adeguamento 5 (Progettuale) – Spostamento carreggiata direzione Roma su corridoio tra Via Ostiense e Collettore Basso di sinistra

Adeguamento n.ro 6 (Progettuale) - Realizzazione cavalcavia ciclopedonale di collegamento Viale Egeo – Via del Cappellaccio

A) Prescrizione (Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici):

Di seguito in corsivo si riporta stralcio del parere del Consiglio dei Lavori Pubblici, la cui ottemperanza rende necessario l'adeguamento n.ro 5:

Estratto da pagina 33 del parere del CSLP: “... In sinistra idraulica dovrà essere rivista, in ottemperanza al citato RD (R.D. 25 Luglio 1904, n.ro 523 recante “Testo Unico delle disposizioni di Legge intorno alle opere idrauliche delle diverse categorie”, n.d.r.), la collocazione delle pile del viadotto previste sulle scarpate dell'arginatura lato campagna, e ciò per evitare l'insorgere di pericolosi fenomeni di sifonamento”.

B) Adeguamento effettuato:

In ottemperanza a quanto prescritto, in sinistra idraulica del fiume Tevere (lato Eur), il viadotto che sostiene l'asse viario principale della carreggiata direzione Roma, è stato spostato dal corridoio tra Via del Mare e l'argine a quello tra Via Ostiense e il collettore basso di sinistra. Lo scavalco di Via del Mare – Via Ostiense da parte del nuovo asse viario, necessario per riconnettersi con il viadotto della Magliana, avverrà in corrispondenza dell'esistente cavalcavia di Via del Cappellaccio, mediante una galleria artificiale a doppia canna, a causa del ridotto angolo tra i due sistemi viari.

Nella successiva è riportato lo stralcio planimetrico relativo all'adeguamento n.ro. 4: in rosso è perimetrata la vecchia posizione dell'asse viario.

In conseguenza del nuovo assetto, il viadotto VI03 rimane a quattro corsie fino alla rampa (R06f) di uscita su via Ostiense direzione Roma, che viene traslata in direzione centro di circa 400 m: scompare quindi il viadotto VI04 che nella soluzione originale era in fregio alla scarpata dell'argine sinistro. Lo scavalco di Via Ostiense Via del Mare avviene mediante una nuova opera, galleria artificiale a doppia canna (GA02), a causa del ridottissimo angolo tra i due assi viari (circa 22°). La posizione dello scavalco - scelta nel primo punto utile che consente la distanza minima di 10m tra il piede dell'argine e le opere in progetto - non rende più possibile la realizzazione del nuovo cavalcavia (CV01) di collegamento di via del Cappellaccio e Viale Egeo.

In conseguenza di ciò la continuità del sistema viario posto sull'argine (Via del Cappellaccio) viene garantita mediante la realizzazione della viabilità NV05 (vedi adeguamento n.ro 3, progettuale).

Il collegamento pedonale e ciclabile tra l'Eur, il sistema ciclabile arginale e le Banchine del Tevere, viene invece garantito realizzando un nuovo calvacavia ciclopedonale (CP01), posto circa 100 m più a valle del CV01 - adeguamento progettuale n.ro 6 - anch'esso riportato nello stralcio planimetrico.

Adeguamento 7 (Progettuale) - Riduzione luce Ponte dei Congressi e realizzazione diaframmi di difesa argini

A) Prescrizione (Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici):

Di seguito in corsivo si riporta stralcio del parere del Consiglio dei Lavori Pubblici, la cui ottemperanza rende necessario l'adeguamento n.ro 7:

Estratto da pagina 33 del parere del CSLP: "...La spalla destra occupa ampia parte del corpo arginale a lato fiume. La spalla sinistra è collocata a ridosso del corpo arginale, che è, lato campagna, occupato anche alla fondazione della pila (doppia) del viadotto che si estende lato campagna. La soluzione non è consentita dalle disposizioni del RD 25 luglio 1904, n. 523 recante "Testo unico delle disposizioni di legge intorno alle opere idrauliche delle diverse categorie" ed è in contrasto con quanto previsto dalle NTC 2008 al Cap. 5, punto 5.1.2.4 Compatibilità idraulica, dove è prescritto: "...Di norma il manufatto non dovrà interessare con spalle, pile e rilevati il corso d'acqua attivo e, se arginato, i corpi arginali. ...".

B) Adeguamento effettuato:

È stata ridotta di 6 metri la luce della campata centrale del ponte da 175,00 m a 169,00 m, mantenendo invariati i tracciati plano-altimetrici.

In dettaglio:

- *la posizione della pila P1 inizio della campata di accesso P1 P2 è rimasta immutata;*
- *la posizione dell'appoggio sulla pila P2 Nord è stata traslata di 6 metri lungo l'asse del ponte;*
- *la posizione dell'appoggio sulla pila P3 Sud è rimasta immutata;*
- *le posizioni delle pile P4a, P4b e P4c finali delle campate di accesso lato Sud sono state lasciate immutate;*
- *sono state ridotte le dimensioni delle pile P2 Nord e P3 Sud e delle impronte delle loro fondazioni.*

Le luci delle campate si modificano come nel seguito:

- *La luce della campata di accesso lato Nord P1 P2 passa da 45,50 m a 51,50 m con un incremento di 6 m;*
- *La luce della campata centrale P2 P3 passa da 175,00 a 169,00, con una riduzione di 6 m;*
- *Le luci delle campate di accesso lato Sud P3 P4a, P3 P4b, P3 P4c rimangono immutate.*

Come evidenziato nella pianta seguente, nella versione aggiornata del ponte la distanza tra l'impronta delle fondazioni delle pile P2 e P3 e il piede degli argini è variabile tra 4.18 m e 7.36 m, quindi sempre superiore a 4m.

Nelle figure seguenti sono riprodotti una pianta del ponte e un suo prospetto longitudinale.

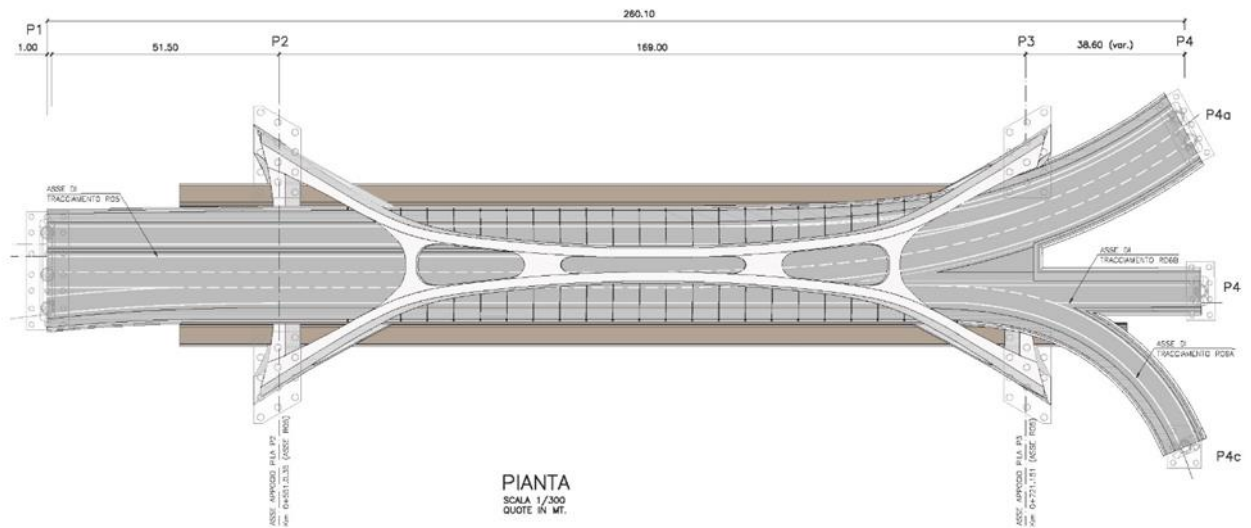


Figura 1 – Pianta Ponte dei Congressi

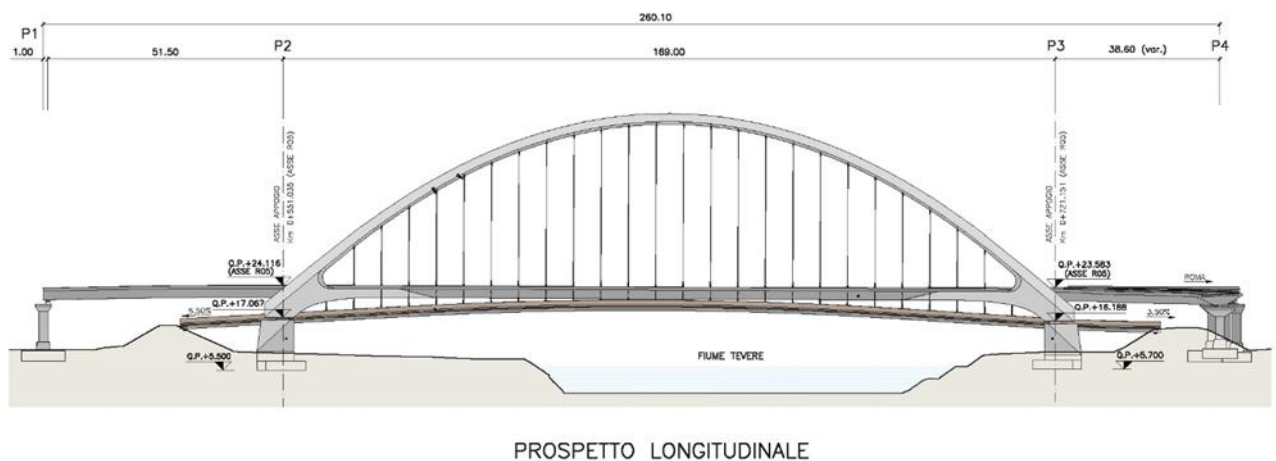


Figura 2 – Prospetto Ponte dei Congressi

Le variazioni più significative riguardano le pile in calcestruzzo con riduzione delle loro dimensioni: tale soluzione è stata preferita a quella della riduzione delle dimensioni degli archi che avrebbe avuto un effetto negativo sulle loro proporzioni che mantengono un sostanziale rispetto della forma precedente, emblematica della proposta progettuale.

La forma dell'arco rimane pressoché immutata, con modesta variazione nella parte centrale e sostanziale mantenimento nelle zone laterali, in corrispondenza degli appoggi come evidenziabile dal confronto della vista anteriore del ponte nella versione attuale e quella della versione precedente

Al fine di assicurare la stabilità delle arginature esistenti sia durante le fasi di realizzazione che ad interventi ultimati, il progetto prevede di inserire una serie di presidi idraulici volti a contenere fenomeni di dissesto potenzialmente innescabili dalla presenza del manufatto di attraversamento.

Gli interventi previsti si possono suddividere in due categorie:

1. Difese longitudinali volte a contenere i processi erosivi sulle sponde;

2. Interventi di potenziamento dell'assetto difensivo.

La difesa spondale è stata ottenuta attraverso l'inserimento di una scogliera in massi di cava che si estendono per circa 20 m nell'intorno delle pile del ponte.

L'intervento di adeguamento arginale viene realizzato tramite apposite diaframature sia in corrispondenza del viadotto che a monte e valle dello stesso avente, oltre che funzione statica, anche quella di contenimento dei processi di filtrazione in corrispondenza e prossimità dei rilevati arginali, al fine di scongiurare l'insorgere di potenziali fenomeni di sifonamento in condizioni particolarmente gravose. Inoltre, i diaframmi realizzati in corrispondenza del piede degli argini maestri del fiume consentono di garantire la stabilità dei rilevati arginali qualora si inneschino fenomeni di erosione localizzata.

I diaframmi previsti in corrispondenza del corpo arginale verranno realizzati prima dell'avvio degli scavi per l'esecuzione delle fondazioni delle pile in golenia e delle pile di transizione lato Eur. Tali opere, infatti, oltre a potenziare l'assetto difensivo del Fiume nella configurazione di progetto, assicurano anche durante le fasi di realizzazione dell'opera la stabilità dei rilevati arginali garantendo in tutti gli scenari una difesa adeguata, scongiurando possibili crolli ed esondazioni lato campagna.

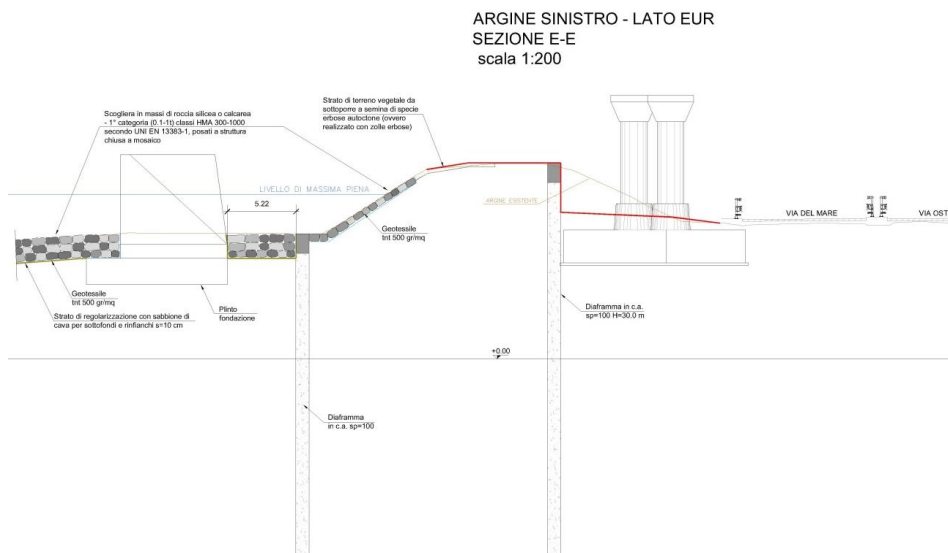


Figura 3 - adeguamento argine lato Eur

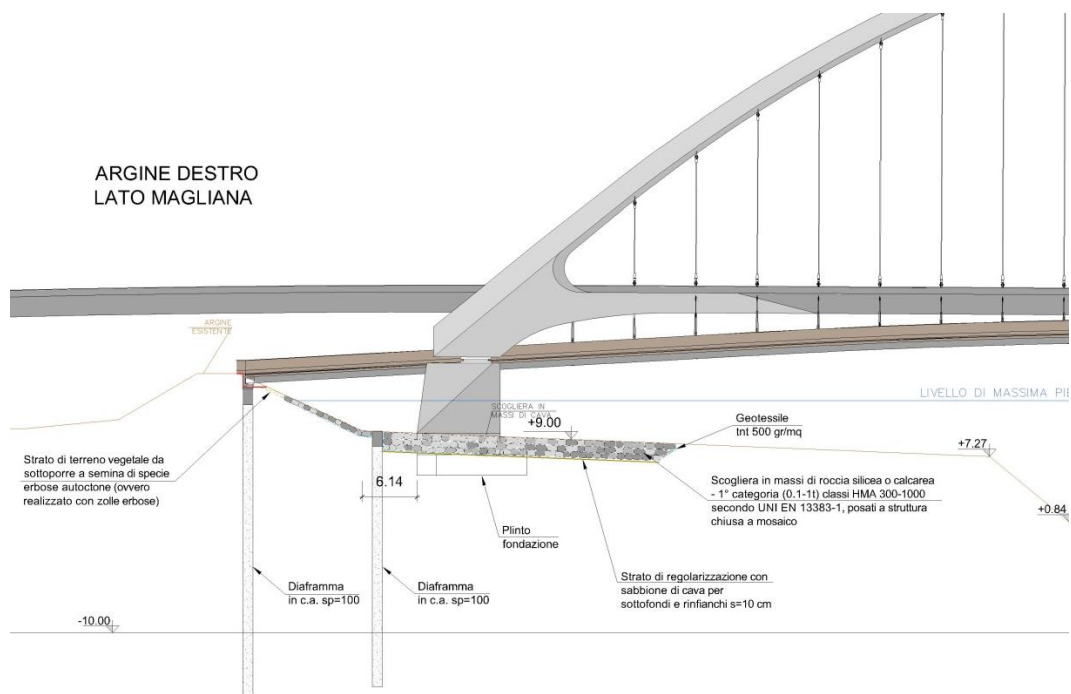


Figura 4 – Adeguamento argine lato Magliana

Adeguamento 8 (Funzionale) – Diversa Organizzazione banchine del Tevere

A) Prescrizione (CSLP):

La diversa organizzazione funzionale del progetto delle banchine del Tevere è conseguenza sia della variata configurazione del sistema infrastrutturale a seguito degli adeguamenti 3-4-5-6-7, sia del rispetto di quanto espresso nel parere del Consiglio superiore dei Lavori Pubblici, di cui di seguito si riporta uno stralcio:

Estratto da pagina 26 del parere del CSLP: “..Dall’esame degli elaborati progettuali si evince che nella parte relativa alla “riqualificazione delle banchine” ricompresa nel I Stralcio, oltre alle opere di sistemazione a terra e di arredo, nonché alla messa a dimora di essenze arboree, è prevista la realizzazione di alcune piccole costruzioni (chioschi); bar, punti informativi, affitto e rimessaggio canoe. In merito si raccomanda di verificare che i manufatti e le finiture superficiali indicati nel progetto siano compatibili, a livello gestionale e manutentivo, con le periodiche piene del Tevere.”

B) Adeguamento effettuato:

Scelte di adeguamento generale delle Banchine

Nella progettazione è stata posta la massima attenzione alle norme del PS5. In generale, si sono mantenute tutte le funzioni previste per il progetto delle Banchine (i quattro giardini degli Affacci), variando alcune funzioni specifiche (vedi dopo).

Tuttavia, a maggiore garanzia del progetto rivisitato con gli adeguamenti alle prescrizioni, si è deciso di eliminare tutte le strutture in elevazione che erano collocate in golena, anche se leggere e trasparenti alle piene, trasferendole nei retro-argini, e di minimizzare i punti di freno ai flussi di piena e rispettare al massimo la norma della massima trasparenza alla corrente.

Si è attuata, negli Affacci, una revisione delle tipologie delle opere di arredo dello spazio pubblico di golena con una semplificazione tecnologica ed un processo di riduzione, minimizzando gli elementi componenti presenti in banchine e golena.

Si sono trasferiti, nei Presidi, tutti i manufatti tridimensionali nelle zone di servizio retro argine: le tettoie e le pergole sono state ricollocate all'esterno della golena, per maggiore prudenza e più semplice gestione. Bar, punti informativi, gestione di attrezzature nautiche sono quindi ubicati negli spazi attrezzati retro-argine, mantenendo in banchina solo delle postazioni provvisorie, di appoggio per i periodi di attività più frequenti.

Le tecnologie presenti negli "Affacci" sono state riviste adottando opere (aderenti al suolo) in pietra e listoni (in c.a.). Tutte le balaustre dei belvederi sono state modificate, eliminando parapetti in acciaio e creando muretti bassi con siepi continue (che mettono le persone a distanza dai salti di quota). Tutte le passerelle e le piattaforme sono state appoggiate direttamente al suolo (evitando l'elevazione a +1,00mt.) abolendo i manufatti in strutture leggere in acciaio e invece privilegiando idonei materiali sostenibili lignei. Tutte le recinzioni e suddivisioni delle zone sono trasparenti, anch'esse ridotte al minimo necessario (per facilità di gestione.)

Le Rampe di discesa dalla sommità degli argini (dalla ciclabile a + 5,00 alle Banchine) sono state modificate, inserendo, al posto delle strutture metalliche, dei camminamenti (sempre all'8 %) realizzati in terra, addossati agli argini, senza alterarne la morfologia e consistenza fisica

Scelte specifiche alle Porte Nord in riva destra Magliana e riva sinistra Eur

- PRESIDIO E AFFACCIO NORD EUR

il Presidio retro argine della Porta nord Eur costituisce il principale accesso del quartiere dell'Eur. La sua accessibilità dal viale Egeo è variata: una nuova passerella pedonale in legno lamellare connette il Presidio con il ponte (esistente e mantenuto nel progetto) di via del Cappellaccio.

Si conferma l'area da riqualificare (eliminando l'attuale deposito auto) come area ludica a skate park, protetta da un sistema di dune verdi che la contengono all'interno;

Dato che si è eliminato il sottopasso pedonale prossimo all'argine di spalla del ponte Magliana, si è traslato in conseguenza il chiosco (il luogo di Presidio) ponendolo accanto all'arrivo della passerella pedonale di via del Cappellaccio, quale elemento che "segna" il principale accesso al Parco dall'Eur, viale Egeo (si deve mantenere ben presidiato l'ingresso dall'Eur e la sua funzione di Porta del Parco a "cerniera" tra spazi del quartiere e Affaccio sul fiume. Da tale presidio si scende al sottostante giardino tematico delle 4 Regioni (sulle Banchine sotto il ponte della Magliana);

dato che si è ridotto lo spazio dello skate park, per una diversa configurazione della strada locale di accesso carrabile agli argini, si sono mantenute le aree di pattinaggio mentre sono stati eliminati i due campi sportivi (per le dimensioni non compatibili) portandoli in golena, accanto a quelli già previsti nella zona sportiva della piscina.

- PRESIDIO NORD MAGLIANA

(in zona 4) il tracciato della curva carrabile (di uscita dal ponte Magliana) è stato migliorato sotto il profilo trasportistico (per i flussi in uscita carrabile dal ponte della Magliana) con una diversa configurazione della curva carrabile, ma, in conseguenza, si è determinata una riduzione dello spazio a disposizione per l'area attrezzata del Presidio posto sotto l'esistente viadotto e, dall'altra, l'impossibilità per un regolare accesso auto alla prevista zona parcheggi. Il parcheggio auto viene trasformato in boschetto ombroso, a lato della zona pedonale attrezzata, che offre una piazzetta coperta (dotata di chiosco bar giornali e servizi alla persona) che garantisce la funzione di Presidio attrezzato per l'accoglienza e informazione della Porta del Parco. Per altro la funzione di parcheggio auto è sostituita da quella di parcheggio / nolo di bici (Centro Bici, assistenza e ricarica elettrica).

- AFFACCIO NORD MAGLIANA

Il giardino attrezzato sotto il Ponte Magliana (Affaccio Nord) viene garantito mantenendo il carattere di giardino didattico dedicato al bacino del Tevere, che viene rappresentato da un grande mosaico (bassorilievo permeabile) del Bacino idrografico dal monte Fumaiolo alla foce (una sorta di grande “carta geografica”); viene eliminata la fontana bassorilievo e la vasca in c.a. e le opere murarie annesse.

Scelte specifiche alle Porte sud in riva destra Magliana e riva sinistra Eur

- ***PRESIDIO SUD (MAGLIANA E EUR): PORTE DEL PARCO SOTTO IL PONTE DEI CONGRESSI***

Il presidio lato Magliana è invariato, a meno della sostituzione della rampa verso argine, non più metallica ma in terra.

Il Presidio lato Eur è invariato, mantenendo un Parcheggio (accessibile da viale Egeo – via monte del Finocchio), salvo l’inserimento di un Chiosco (equivalente a quello della porta Nord Eur), per l’informazione e il controllo (la funzione di Presidio), che è posto ai piedi della nuova Passerella (anch’essa equivalente a quella connessa a via del Cappellaccio).

- ***AFFACCIO SUD (MAGLIANA E EUR): PORTE DEL PARCO SOTTO IL PONTE DEI CONGRESSI***

Le sistemazioni di banchina sotto il ponte congressi sono state leggermente ridotte per lo slittamento delle pile del ponte (per ridurne la luce ed allontanarle dagli argini); ma restano invariate le aree più fruibili ai lati. Nella zona sottoponte si mantiene la funzione di piazzetta coperta, con una pavimentazione in stabilizzato (sparso sopra le scogliere che proteggono le fondazioni). Si portano a terra le passerelle del Giardino museo didattico botanico (delle specie irrigue del Tevere). Si sostituiscono le strutture metalliche delle rampe di discesa dall’argine preferendo rampe in terra consolidata di terre armate (con viminate) o massicciate, seguendo la normativa. La loro collocazione è a valle delle pile del ponte, per non interferire con i flussi di piena, e seguendo la direzione della corrente: ne consegue la eliminazione della rampa doppia e quindi uno sviluppo più prolungato a sud (nel senso della corrente).

Adeguamento 9 (Progettuale) – Progetto Parco Fluviale:

- A) *Prescrizione (Conferenza dei Servizi Provveditorato OO PP Lazio Abruzzo Sardegna):*

Si riporta di seguito stralcio del parere reso in questa Conferenza dall’Autorità di Bacino del fiume Tevere – Ufficio Piani e Programmi, con nota prot. 0002130 del 18-05-2016, la cui ottemperanza rende necessario l’adeguamento n.ro 9:

“.....realizzazione del previsto Parco Fluviale in entrambe le sponde nel tratto di fiume compreso tra il viadotto della Magliana ed il Nuovo Ponte dei Congressi, quale compensazione ambientale per l’attraversamento del Tevere e le relative opere complementari

.... Demolizione e dei manufatti impropri ai sensi degli art. 22 comma 9 e 23 comma 3 delle NTA con possibilità di recupero, previo adeguamento dei soli immobili regolarmente autorizzati e ridestinazione funzionale a servizio del Parco”.

- B) *Adeguamento effettuato:*

Essendo una progettazione che si era fermata a livello di preliminare, dato che non vi erano risorse per l’inserimento nelle opere complementari del Ponte, il Parco non era previsto nel Definitivo delle Banchine. Con il suo inserimento negli adeguamenti, va considerato come “nuova progettazione”.

In realtà la sua concezione era già messa a fuoco nelle precedenti progettazioni, come cornice di riferimento, ma poteva dare adito ad incertezze. Non a caso era posto il quesito del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici (richiesta di definizione dei due progetti separati Banchine e Parco) del “progetto da realizzarsi con altro appalto”.

Ora il Parco non è più separato dalle Banchine: i due Progetti Banchine (Adeguamento del definitivo) e Parco (dal Preliminare al definitivo) vengono portati ad unità (senza articolazione in stralci funzionali) e adeguati alle prescrizioni.

Il Progetto del Parco riassume le finalità della riqualificazione ambientale. Esso è, in generale, una compensazione delle infrastrutture. Con l'inserimento del Parco, come "progetto riunificato" si propone un sistema organico di zone, che variano tra naturalità e artificio, da un massimo di fruizione come spazio pubblico e verde di affaccio sul fiume per i quartieri limitrofi e la città, sino al massimo della tutela delle zone naturali, o della rinaturalizzazione di quelle compromesse dalle attività contrastanti (eliminazione dei depositi e capannoni).

L'elemento "unificante" è quello della pista ciclopedonale: l'elemento principale di riconnessione del sistema di fruizione pedonale (creata dal nuovo sistema infrastrutturale). È un circuito realizzato sugli argini destro e sinistro e sulle passerelle dei ponti, che costituisce quindi un Anello, quale elemento primario a base dell'assetto morfologico e funzionale del parco. È il distributore dei flussi ciclabili e pedonali che provengono dai due quartieri della Magliana e dell'Eur, tramite nodi di accesso, le Porte del Parco (2 a nord e 2 a sud). All'esterno dell'anello si collocano le attrezzature di accoglienza ed i servizi alla persona (Presidi con chioschi). All'interno, ai presidi corrispondono gli affacci (i 4 giardini tematici delle Banchine) realizzati sotto i ponti (Magliana e Congressi) e ai lati.

L'area Golenale

Al centro dell'Anello ciclopedonale vi è il cuore del Parco fluviale. L'Anello recinge la parte più pregiata, che era rimasta esclusa nel primo progetto delle Banchine ed ora è inclusa. L'Anello è in gran parte esistente: in sponda sinistra la pista sull'argine è già realizzata, mentre in sponda destra va ricavato con una parziale eliminazione del canneto che ora ricopre i fianchi e la sommità dell'argine e con l'opera di pavimentazione in stabilizzato e asfalto.

L'Anello è l'elemento principale a tutela della golena, che viene riqualificata a parco: sia ambientalmente che come spazio pubblico.

La Golena si articola in sottozone a specializzazione differenziata:

- aree protette di valore naturale (baricentriche)*
- aree di riqualificazione ecologica ambientale, con demolizione degli elementi di degrado.*
- aree di verde fruibile: sportivo, ludico e culturale, per orti urbani, per spiagge urbane.*

- Il progetto lungo la via Ostiense

Una parte del progetto preliminare riguardava alcune aree esterne, annesse ed a servizio del Parco. Anche queste aree sono state inserite nell'attuale definitivo unificato.

L'area in oggetto è posta in posizione centrale, in prossimità di via del Cappellaccio: era stata studiata con la destinazione di parcheggio del Parco (e quindi da realizzare in secondo stralcio). Ora è stata inserita (per ospitare il viadotto) ed è stata ripresa la sua funzione di parcheggio connesso alle attrezzature della Porta Nord del Parco.

In quanto progetto "nuovo" viene descritto in questo punto. Si tratta di una fascia compresa tra via Ostiense e fascio binari, in parte interessata al passaggio del viadotto (nella nuova posizione). È disponibile per il parcheggio dei visitatori del Parco, in buona posizione; si sviluppa in continuità con quella già inclusa nel progetto definitivo (il parcheggio posto più a sud connesso alla porta Eur Ponte Congressi). La sua accessibilità è garantita dalla via Ostiense, per i flussi che vanno nella corsia verso Roma. Essa si articola in tre fasce parallele:

- a fascia centrale è senza stalli, una linea verde di percorso pedonale alberato (sotto cui passa il collettore),
- nella fascia verso la Ostiense gli stalli sono ricavati sotto il viadotto,
- nella fascia opposta gli stalli si sviluppano lungo l'area ferroviaria.

Dal parcheggio si può risalire al percorso pedonale di accesso da viale Egeo, connesso al Presidio della Skate Park tramite la nuova passerella pedonale.

Alla fascia a parcheggio si affianca la sistemazione di mitigazione della galleria artificiale. Il percorso pedonale del Parcheggio e la mitigazione sono studiati in forma paesaggistica coordinata.

ASPETTI URBANISTICI DEL PROGETTO AGGIORNATO CON INTERVENTI DI ADEGUAMENTO

Descrizione del contesto

L'area interessata dall'intervento previsto è localizzata a cavallo del territorio del Municipio Roma IX (ex XII) e di quello del Municipio Roma XI (ex XV), nel settore meridionale del territorio comunale internamente al GRA, in prossimità del quartiere dell'EUR.

Il sistema insediativo è caratterizzato dalla presenza di attività non residenziali, prevalentemente produttive disposte lungo le direttrici della via Magliana e della via Ostiense-via del Mare.

Dal punto di vista ambientale si segnala il diretto interessamento dell'ambito fluviale del Tevere e quello indiretto della Riserva Naturale della Valle dei Casali.

Nel contesto del sistema infrastrutturale, l'arteria principale è costituita dall'Autostrada Roma-Fiumicino affiancata dalla via della Magliana. Da essa si stacca la via Isacco Newton che collega l'area con via dei Colli Portuensi in direzione nord. Sulla sponda orientale del fiume Tevere, invece, è localizzato il sistema stradale composto dalla via Ostiense e dalla via del Mare che assicurano il collegamento con l'insediamento di Ostia.

Il progetto consiste principalmente nella risoluzione delle problematiche di congestionamento che attualmente caratterizzano i flussi di penetrazione diretti verso il quartiere dell'EUR e verso il centro città provenienti dal settore sud-occidentale della città.

L'intervento in progetto, mira a fluidificare la circolazione realizzando un nuovo ponte sul fiume Tevere attraverso il quale ottenere un grande anello di distribuzione tra le numerose componenti di traffico che in questo punto confluiscono.

Il PRG Vigente

Per quanto riguarda lo scenario previsionale della mobilità, gli elaborati del PRG riportano già la previsione di un nuovo ponte sul fiume Tevere posizionato a sud dell'esistente Ponte della Magliana e che connette, attraverso un complesso sistema di svincoli, l'attuale Viadotto della Magliana con la via del Mare, viale Egeo, via della Magliana, viale Isacco Newton e l'autostrada Roma-Fiumicino. A tal proposito si ricorda che le previsioni in materia di mobilità riportate dall'elaborato Sistemi e Regole sono da considerarsi indicative e suscettibili di aggiustamenti in fase di progettazione; in particolare, soprattutto quando ricadono all'interno di discipline di dettaglio, il riferimento unico per il corretto disegno al suolo resta il piano urbanistico esecutivo e le relative fasi successive al progetto¹. In questa ottica, l'iter progettuale intrapreso può essere considerato attuativo delle previsioni di PRG.

¹ PRG vigente - NTA art.89 comma 8 "Per le infrastrutture esistenti, da adeguare o di nuova realizzazione, fermi restando i principi informativi e le finalità del PRG in relazione alle diverse reti e infrastrutture, i tracciati, le caratteristiche tecniche, le soluzioni funzionali e gli ingombri delle sedi e delle intersezioni riportati negli elaborati grafici "Sistemi e Regole", rapp. 1.10.000, sono indicativi. Questi saranno precisati nell'ambito degli strumenti urbanistici esecutivi, ove previsti, degli strumenti di pianificazione di settore (Piano Urbano della Mobilità, Piano

Nonostante ciò, la conformazione del progetto proposto nel presente Progetto Definitivo differisce in maniera evidente da quella presente sugli elaborati di PRG. Tale circostanza comporta conseguentemente l'impegno di aree che al momento presentano destinazioni urbanistiche diverse e non esattamente compatibili con la realizzazione di una nuova infrastruttura viaria.

Tali aree sono di seguito descritte ed individuabili con perimetro rosso continuo negli elaborati grafici di variante urbanistica.

Lungo la sponda destra del fiume Tevere si riscontrano aree classificate come di seguito esposto:

- Sistema insediativo – Città da ristrutturare – Programmi integrati prevalentemente per attività – Tessuti prevalentemente per attività,
 - diverse aree, prevalentemente allungate, necessarie per l'adattamento geometrico della ipotesi prevista dal PRG alla presente proposta progettuale;
 - le aree impegnate dalle rampe di collegamento con il nuovo ponte sul fiume Tevere;
- Sistema dei servizi e delle infrastrutture – Programmi integrati prevalentemente per attività – Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale,
 - alcune aree, prevalentemente allungate, necessarie per l'adattamento geometrico della ipotesi prevista dal PRG alla presente proposta progettuale;
- Sistema dei servizi e delle infrastrutture – Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale,
 - le aree impegnate dal nuovo ponte sul fiume Tevere.

Lungo la sponda sinistra del fiume Tevere, invece, si riscontrano diverse aree così classificate:

- Sistema insediativo – Città storica – Spazi aperti – Verde fluviale a caratterizzazione naturalistica,
 - piccole fasce a ridosso del viadotto della Magliana;
- Sistema insediativo – Città consolidata – Tessuto di espansione novecentesca a tipologia libera – T3,
 - una piccola fascia localizzata in prossimità dell'attestamento su viale Egeo della rampa che proviene dal nuovo ponte e che scavalca in viadotto la via Ostiense e la via del Mare;
- Sistema dei servizi e delle infrastrutture – Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale,
 - numerose aree adiacenti il viadotto della Magliana, la via Ostiense - via del Mare necessarie per l'adattamento geometrico della ipotesi prevista dal PRG alla presente proposta progettuale;
 - la fascia più prossima al fiume Tevere interessata dal nuovo ponte;
 - l'area necessaria alla realizzazione del viadotto di collegamento della pista ciclabile con la via del mare.
- Sistema dei servizi e delle infrastrutture – Servizi – Verde privato attrezzato, una piccola fascia localizzata lungo la rampa che proviene dal nuovo ponte compresa fra il viadotto che scavalca la via Ostiense- via del Mare e l'attestamento su viale Egeo;
- Sistema dei servizi e delle infrastrutture – Infrastrutture per la mobilità – Ferrovie nazionali, metropolitane e in concessione, aree di rispetto, si tratta di una modesta area impegnata dalla realizzazione della connessione con viale Egeo;
- Sistema dei servizi e delle infrastrutture – Infrastrutture per la mobilità – Nodi di scambio, anche in questo caso si tratta della fascia impegnata dalla realizzazione della connessione con viale Egeo.

Per tutte le aree appena descritte si rende, pertanto necessaria la Variante urbanistica al PRG con nuova destinazione a Sistema dei servizi e delle infrastrutture – Strade, per tutte le aree impegnate dalla realizzazione delle sedi stradali, mentre, per le aree necessarie alla realizzazione di terrapieni e verde di arredo stradale è prevista la nuova destinazione urbanistica a Sistema dei servizi e delle infrastrutture – Verde pubblico e servizi pubblici di livello locale. L'individuazione specifica delle nuove destinazioni urbanistiche è riportata in un disegno unitario della nuova infrastruttura nell'elaborato 3 Variante al PRG approvato con Del. CC n.18 del 12.02.2008 elaborato prescrittivo Sistemi e Regole 1: 10.000 Disegno definitivo Del. C.S.A.C. n. 48 del 07.06.2016 mentre negli allegati 2 e 3 all'elaborato "D_VU_01_D – Variante Urbanistica – Relazione Tecnica" sono riportata, ad esclusiva finalità esplicativa, una selezione delle sole aree oggetto di variazione della destinazione urbanistica nella condizione ante e post operam. La variante provvede, inoltre, alla ripianificazione delle aree precedentemente destinate alla realizzazione del nuovo ponte. Tali aree sono individuate negli elaborati grafici con perimetro rosso tratteggiato. Per ciò che attiene l'elaborato prescrittivo 4.Rete ecologica, si rilevano le aree interessate dalle opere previste classificate come di seguito descritto:

- *Componente primaria (A), le aree libere adiacenti al fiume Tevere in particolare la realizzazione del nuovo ponte;*
- *Componente secondaria (B), le aree comprese tra l'attuale viadotto della Magliana e la ferrovia urbana Roma-Lido;*
- *Componente di completamento (C), alcune aree interessate dagli svincoli su via della Magliana e su via Isacco Newton.*

In aggiunta a ciò, viene segnalata anche una importante fascia di boschi e cespuglieti concentrata principalmente lungo la riva sinistra del fiume Tevere.

Tutti gli interventi, pubblici o privati, indiretti o diretti, da realizzare nella Rete ecologica, inclusi gli interventi di adeguamento e ampliamento di infrastrutture e impianti, sono sottoposti a Valutazione ambientale preliminare² e sono associati a interventi di categoria ambientale, come individuati dalla suddetta valutazione ambientale."

- *ai sensi della Direttiva dell'On.le Ministro dei LL. PP. n. 4294/25 del 4.06.1996 come sostituita dalla Circolare Min. II.TT. n. 26/Segr. del 14.01.2005, la competenza per la procedura di cui al citato D.P.R. 383/94 è del Provveditore Interregionale per le OO.PP. per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna;*
- *si è ritenuto di procedere in applicazione dell'art.14 *ter*, comma 3 della legge 241/90 e ss. mm. e ii., alla 2^a convocazione della Conferenza di Servizi di cui all'art. 3 del D.P.R. 383/94 per l'acquisizione dei pareri di conformità urbanistica dell'opera in argomento;*
- *il Provveditore Interregionale per le OO.PP. per il Lazio, l'Abruzzo e la Sardegna, con nota n. 22208/547 del 3.07.2017 ha convocato apposita Conferenza di Servizi per il giorno 18.07.2017, corredando la predetta convocazione degli elaborati progettuali relativi all'opera in argomento;*
- *con pari nota e data questo Provveditorato ha provveduto agli adempimenti previsti dall'art. 58 del D.P.R. 5 ottobre 2010, n. 207 in ordine alla pubblicità della presente Conferenza di Servizi ai fini della pubblicazione in via telematica sul sito internet del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti;*
- *della sopra cennata Conferenza, esperita in seconda convocazione in data 18.07.2017, è stato redatto verbale dal quale si evince che in tale sede sono stati acquisiti i pareri di seguito sintetizzati:*
 - *REGIONE LAZIO – Direzione Regionale Agricoltura e sviluppo Rurale, Caccia e Pesca – Area "Usi Civici, Credito e Calamità Naturali" che, con nota n. 362847 di prot. del*

² Si veda NTA del PRG Art.10. Categorie di intervento ambientale, commi 10 e 11

- 14.07.2017, ha comunicato che, qualora le aree interessate dalla variante risultino, dalla Attestazione comunale, di natura privata, non soggette ad usi civici, si prescinde dal rilascio del parere in ottemperanza all'art. 2, comma 2, della L.R. n. 1/1986;
- REGIONE Lazio – *Direzione Regionale e Valutazioni Ambientali e Bonifiche – Area Valutazione di Impatto Ambientale* che, con la nota n. 363086 di prot. del 14.07.2017, ha comunicato che la determinazione di competenza, relativa alla eventuale necessità di riattivazione della procedura di V.I.A., sarebbe stata rimessa al termine della fase istruttoria;
 - AGENZIA DEL DEMANIO – *Direzione Roma Capitale* che, con la nota n. 2017/1287/DRC-ST2 di prot. del 14.07.2017 nel confermare quanto già espresso con i precedenti pareri, ha comunicato che avrebbe avviato la verifica del Piano Particellare aggiornato in modo da fornire il nuovo parere di competenza;
 - ARETI S.p.A. che, con nota n. 33144/17 di prot. del 17.07.2017, ha comunicato di aver già trasmesso alla Amministrazione proponente il progetto definitivo e il quadro economico generale relativo ai nuovi impianti di illuminazione pubblica a servizio della nuova viabilità e alla risoluzione delle interferenze con gli impianti a servizio della viabilità esistente restando in attesa di ricevere i progetti esecutivi approvati per la verifica ed eventuale aggiornamento dei progetti di illuminazione pubblica;
 - ANAS S.p.A. che, con scheda parere depositata in sede di conferenza di servizi, conferma il parere favorevole già espresso con la nota n. 11649 di prot. del 17.05.2016 con prescrizioni
 - CITTÀ METROPOLITANA DI ROMA CAPITALE – *Dipartimento VI “Pianificazione territoriale generale” – Servizio 1 “Pianificazione territoriale e della mobilità, generale e di settore. Urbanistica e attuazione PTMG* che, con scheda parere depositata in sede di conferenza di servizi, evidenzia che le modifiche progettuali previste nel nuovo progetto definitivo risultano migliorative e indirizzate al superamento delle prescrizioni poste nei pareri precedentemente espressi preannunciando un parere di compatibilità del nuovo progetto definitivo con il P.T.P.G.;
 - CITTÀ METROPOLITANA DI ROMA – *Dipartimento VII – Viabilità e infrastrutture viarie – Servizio 2 – Viabilità zona Sud* che, con scheda parere depositata in sede di conferenza di servizi, ha comunicato di riservarsi di esprimere il proprio parere di competenza a seguito di approfondimenti tecnici con i progettisti relativi alle interferenze con la Via Ostiense;
 - ACEA ATO 2 S.p.A. che, con scheda parere depositata in sede di conferenza di servizi, ha confermato il parere favorevole di cui alla precedente corrispondenza rimandando, comunque, il parere definitivo nei tempi consentiti dalla vigente normativa onde poter indicare ulteriori prescrizioni tecniche;
 - REGIONE LAZIO – *Direzione Regionale Risorse Idriche, Difesa del Suolo e Rifiuti – Area Difesa del Suolo e Consorzi di Irrigazione* che, con scheda parere depositata in sede di conferenza di servizi, ha fatto riserva di esprimere il parere di competenza nei termini previsti dal procedimento, limitatamente all'assentimento in uso delle aree golenali e delle arginature appartenenti al Demanio Pubblico dello Stato, interessato dalla realizzazione dell'opera in argomento;
 - ARETI S.p.A., che, con scheda parere depositata in sede di conferenza di servizi, ha espresso parere di massima favorevole alla realizzazione dell'opera di cui trattasi a condizione che sia salvaguardato l'esercizio della rete di distribuzione;

- REGIONE LAZIO – *Direzione Regionale Territorio, Urbanistica e Mobilità – Area Urbanistica, Copianificazione e Programmazione Negoziata: Roma Capitale e Città Metropolitana di Roma Capitale* che, con scheda parere depositata in sede di conferenza di servizi, si è riservata di inviare nota eventualmente confermativa dei precedenti pareri;
- che con Verbale della 2^a Conferenza di Servizi esperita in data 18.07.2017, in applicazione dell’art. 14-ter, comma 3 della Legge 241/90 e ss. mm. e ii., è stata assunta la seguente determinazione: *“Preso atto di quanto rappresentato dalla Amministrazione proponente, sentite le Amministrazioni convenute alla seduta, si conviene di concludere i lavori della Conferenza di Servizi, in attesa dei pareri mancanti e della conclusione del procedimento in esame, fissando il termine di 60 (sessanta) giorni per l’acquisizione dei pareri e della citata conclusione del procedimento.”*
- con la nota n. 32033/547 di prot. del 14.09.2017 il sopra citato verbale è stato inoltrato alle Amministrazioni interessate al presente procedimento, corredato dei pareri in tale sede assunti;
- con pari nota e data è stata data pubblicità del citato verbale, secondo le disposizioni dell’art. 58 del D.P.R. 210/2010, attraverso apposito avviso presso l’Albo di questo Istituto e, in via telematica, presso il sito internet del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; copia del medesimo verbale è stato trasmesso all’Albo Pretorio dei Comuni interessati dall’intervento di cui trattasi ai fini dell’affissione;
- successivamente alla Conferenza di Servizi del 18.07.2017, sono pervenuti i pareri di seguito sintetizzati:
 - CITTÀ METROPOLITANA DI ROMA – *Dipartimento VII – Viabilità e infrastrutture viarie – Servizio 2 – Viabilità zona Sud* che, con nota n. CMRC-2017-0124481 di prot. del 18.09.2017, ha espresso parere favorevole con prescrizioni;
 - AERONAUTICA MILITARE – *Comando Scuole dell’A.M./3^a Regione Aerea – Ufficio Territorio e Patrimonio – Sezione Servitù e Limitazioni* che, con la nota n. M_D ABA001 42717 di prot. del 6.10.2017, ha espresso parere favorevole alla realizzazione di quanto in oggetto;
 - COMANDO TRASPORTI E MATERIALI – *Reparto Trasporti – Ufficio Movimenti e Trasporti* che, con il foglio n. M_D E24363 REG2017 0078041 di prot. del 13.10.2017, ha espresso il proprio parere favorevole alla realizzazione del progetto infrastrutturale di cui trattasi, a condizione che nelle successive fasi di progettazione e realizzazione dell’opera, siano rispettati i vincoli e prescrizioni contenuti nella stessa nota;
 - REGIONE LAZIO – *Direzione Regionale Politiche Ambientali e Ciclo dei Rifiuti – Area Valutazioni di Impatto Ambientale* che, con la Determina n. G16087 di prot. del 2.11.2017, ha stabilito che non ricorrono i presupposti di all’Allegato IV, punto 8, lettera t), della parte II del D.Lgs. n. 152/2016 e ss.mm.ii.;
 - ASL ROMA 2 – *Dipartimento di Prevenzione – U.O.C. Servizio Interzonale Progetti, Abitabilità e Acque Potabili* che, con foglio n. 122152 di prot. del 19.07.2017, ha espresso parere igienico sanitario favorevole a condizione;
 - CITTÀ METROPOLITANA DI ROMA CAPITALE – *DIPARTIMENTO VI Pianificazione territoriale generale – Servizio 1 “Pianificazione territoriale e della mobilità, generale e di settore. Urbanistica e attuazione PTMG* che, con la nota n. CMRC-2017-0108884 di prot. del 4.08.2017, ha ritenuto il progetto de quo compatibile con il PTPG;
 - AUTORITÀ DI DISTRETTO DELL’APPENNINO CENTRALE – *Ufficio Piani e Programmi* che, con il foglio n. 4203 di prot. dell’8.08.2017, ha riconfermato i precedenti

- pareri trasmessi con le nota n. 1416 di prot. del 9.04.2015 e n. 2130 di prot. del 18.05.2016 comunicando che le prescrizioni già espresse dovranno necessariamente essere recepite nella successiva fase di progettazione esecutiva;
- REGIONE LAZIO – *Direzione Regionale Risorse Idriche, Difesa del Suolo e Rifiuti* che, con la nota n. 383693 di prot. del 25.07.2017, ha formulato, nel merito delle condizioni attinenti all’adeguamento del progetto definitivo, parere favorevole di ammissibilità idraulica a valere quale nulla osta ai soli fini idraulici;
 - ANAS S.p.A. che, con la nota n. CDG-0460973-P di prot. del 14.09.2017, ha confermato il parere favorevole già reso in sede di conferenza di servizi del 18.07.2017, per il tratto di competenza di ANAS S.p.A. che va dal cavalcavia della Magliana fino al Km 1+100 della A91, per una estesa di circa 200,00 m;
 - AGENZIA DEL DEMANIO – *Direzione Roma Capitale* che, con la nota n. 2017/2750/DRC-ST2 di prot. del 13.09.2017, ha comunicato di non rilevare motivi ostativi alla realizzazione del progetto di cui trattasi previa acquisizione dei pareri degli enti gestori delle particelle interessate dalla stessa opera;
 - MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO – *Soprintendenza Speciale Archeologia Belle Arti e Paesaggio di Roma* che, con il foglio n. 18810 di prot. del 18.07.2017, conferma il nulla osta già rilasciato con la nota n. 18425 di prot. del 25.06.2015;
 - MINISTERO DEI BENI E DELLE ATTIVITÀ CULTURALI E DEL TURISMO – *Soprintendenza Speciale Archeologia Belle Arti e Paesaggio per il Comune di Roma* che, con la nota n. 28831 di prot. del 13.10.2017, ha comunicato di non aver rilevato elementi di incompatibilità con il contesto paesaggistico né eventuali riflessi o interferenze a carico del patrimonio culturale e ha espresso parere favorevole alla realizzazione del progetto di cui trattasi con prescrizioni;
 - ROMA CAPITALE – *Dipartimento Programmazione e Attuazione Urbanistica – Direzione Trasformazione Urbana – U.O. Riqualificazione d’Ambito – Qualità* che, con la nota n. 171913 di prot. del 16.10.2017, ha trasmesso i pareri acquisiti dal Dipartimento S.I.M.U. – Centrale Unica Lavori Pubblici in merito ai quali il Responsabile Unico del Procedimento ha verificato che il progetto di cui trattasi è risultato ottemperante alle prescrizioni impartite;
 - ROMA CAPITALE che, con Deliberazione n. 38 del 10.04.2018, n. 4492/2018 di prot. di Assemblea Capitolina, ha deliberato di autorizzare il Sindaco ad esprimere parere favorevole in sede di Conferenza di Servizi, convocata ai sensi dell’art. 3 del D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383, in merito alla localizzazione del progetto definitivo dell’intervento di cui trattasi in variante al P.R.G. vigente, come definita nelle premesse della stessa Deliberazione;

CONSIDERATO CHE

- il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con Voto n. 82/2019 reso nella adunanza della Terza Sezione tenutasi in modalità telematica il 27 luglio 2018, confermate le prescrizioni, raccomandazioni e osservazioni contenute nei pareri espressi con il Voto n. 59/2016, reso nell’Assemblea Generale del 27 luglio 2016 e con Voto n. 38/2018 reso nell’Assemblea Generale del 27 luglio 2018, ha espresso avviso favorevole in ordine alla richiesta di deroga concernente alcuni aspetti viabilistici connessi al

progetto di cui trattasi, nel rispetto delle prescrizioni, raccomandazioni e osservazioni contenute nei considerato di cui allo stesso voto;

- l'attività istruttoria espletata in seno alla Conferenza dei Servizi può considerarsi esaurita;
- i pareri istruttori favorevoli formalizzati nel corso della espletata procedura, acquisiti agli atti della Conferenza e richiamati, debbono essere considerati parti integranti e sostanziali del presente provvedimento;
- la Conferenza dei Servizi è stata indetta al fine di concordare le condizioni per ottenere le intese, i pareri, le concessioni, le autorizzazioni e nulla osta e gli assensi di cui alle vigenti norme, per cui in questa sede è necessario individuare congiuntamente tutte le prescrizioni e le condizioni che debbono essere soddisfatte per la predisposizione del progetto esecutivo;
- tutti i suggerimenti e i proposti adeguamenti saranno opportunamente valutati e recepiti allo scopo di rendere più funzionale e mirato l'intervento in esame;
- il progetto definitivo *de quo* è stato sostanzialmente posto all'esame della Conferenza per l'espletamento delle attività procedurali di natura approvativa e autorizzativa sotto il profilo della compatibilità urbanistica, paesaggistica, edilizia, ambientale e di tutela archeologica e architettonica e ai fini della dichiarazione della pubblica utilità, indifferibilità e urgenza;
- nei confronti dei proprietari catastali delle aree interessate dall'intervento, di cui al Piano Particellare di Esproprio allegato al progetto definitivo di cui trattasi che costituisce parte integrante del presente provvedimento, sono stati effettuati, ai sensi degli art. 11 e 16 del T.U. "Disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità" approvato con D.P.R. 8 giugno 2001 n. 327 e ss.mm.ii., gli adempimenti di notifica mediante pubblicazione su quotidiano a tiratura nazionale, su un quotidiano a tiratura locale, sul sito internet e presso l'Albo Pretorio di Roma Capitale, nonché sul Bollettino Ufficiale Telematico della Regione Lazio;
- gli avvisi di avvio del procedimento di esproprio sono stati pubblicati sul quotidiano "Il Messaggero" di Roma nelle date:
 - 01.06.2016;
 - 22.10.2016;
 - 18.08.2017;
- la documentazione rilevante relativa al Progetto Definitivo (il piano particellare di esproprio, le planimetrie e la relazione sommaria dell'Opera) è stata depositata presso la U.O. Espropri del Dipartimento Programmazione ed Attuazione Urbanistica per permettere agli interessati di prendere visione dei documenti depositati, di estrarne copia, nonché di presentare al Responsabile del Procedimento eventuali osservazioni, entro il termine inderogabile di 30 gg. dalla data di pubblicazione degli avvisi;
- in esito alla pubblicazione dell'avviso del 01.06.2016 sono pervenute n.17 osservazioni, come da nota della competente U.O. Espropri n. QI 128147 di prot. e n. QN 84359 di prot. dell'11.07.2016;
- in esito alla pubblicazione dell'avviso del 22.10.2016 sono pervenute n. 2 osservazioni, come da nota della competente U.O. Espropri n. QI 13983 di prot. e n. QN 6573 di prot. del 26.01.2017;
- in esito alla pubblicazione dell'avviso del 18.08.2017 non sono pervenute osservazioni, come da nota della competente U.O. Espropri n. QI 166905 di prot. e n. QN 146897 di prot. del 06.10.2017;
- per ogni osservazione Roma Capitale ha prodotto un elaborato, facente parte integrante del presente provvedimento, contenente un giudizio sintetico di ammissibilità e le motivazioni del medesimo giudizio articolati come di seguito indicato:

- osservazioni meritevoli di essere accolte;
 - osservazioni meritevoli di parziale accoglimento;
 - osservazioni non meritevoli di accoglimento, in quanto contrastanti con le strategie, gli obiettivi generali e i contenuti (generali e/o specifici) del progetto;
 - osservazioni non pertinenti, ossia che non sono oggetto del procedimento adottato, o non si configurano come osservazioni in quanto non producono richieste o contributi e generalmente esprimono solamente una valutazione/giudizio;
- alla data del presente provvedimento autorizzativo non sono pervenute, nei termini previsti dalla vigente normativa in materia, da parte delle Amministrazioni ed Enti invitati alla Conferenza, ulteriori comunicazioni di motivato dissenso sull'intervento in oggetto dalla data della Conferenza stessa. Pertanto, ai sensi dell'art. 14-ter comma 7 della Legge n. 241/90 e ss.mm.ii., è da considerarsi acquisito l'assenso sul progetto in argomento da parte delle citate Amministrazioni;

TUTTO CIÒ PREMESSO E CONSIDERATO IL PROVVEDITORE

competente in ordine alla procedura di cui al D.P.R. 383/94 e ai sensi dell'art. 14-bis, comma 5, della Legge 241/90 come modificato dal D.Lgs. 127/2016, valutate le specifiche risultanze della presente conferenza con l'acquisizione delle posizioni prevalenti espresse in conferenza tenuto conto delle posizioni espresse, **ADOPTA** a ogni effetto di legge la determinazione, come sopra motivata, di conclusione positiva del promosso procedimento di Conferenza dei Servizi ai sensi dell'art. 14 e seguenti della medesima Legge 241/1990 e ss.mm.ii., relativamente al progetto definitivo concernente i lavori relativi al **“Legge 396/90 – Intervento per Roma Capitale della Repubblica – Progetto definitivo relativo all'intervento cod. c3.2.15.1 “Realizzazione Ponte dei Congressi, viabilità accessoria e sistemazione banchina del Tevere e adeguamento Ponte della Magliana”**, secondo i corrispondenti elaborati di cui alla presente procedura, come risultanti in conseguenza del recepimento delle indicazioni connesse all'oggetto della conferenza emerse in sede di conferenza stessa, i quali costituiscono parte integrante e sostanziale del presente atto, con le raccomandazioni, le indicazioni e prescrizioni riportate nei precedenti “considerato”; **DICHIARA**, sulla scorta degli atti esaminati e dei pareri favorevoli acquisiti, perfezionata l'intesa per la localizzazione e realizzazione dell'opera indicata in oggetto e, di conseguenza, **AUTORIZZATO** il relativo progetto definitivo; **DICHIARA** la pubblica utilità, indifferibilità e urgenza dell'opera di cui è argomento e **APPOSTO** il vincolo preordinato all'esproprio delle aree interessate, anche in via temporanea, dalla realizzazione dell'opera di cui al piano particellare aggiornato allegato al progetto definitivo di cui trattasi, ai sensi e per gli affetti dell'art 10, comma 1, del D.P.R. 327/2001 e ss.mm.ii..

La determinazione in parola, essendo stata conseguita con l'espressione delle posizioni prevalenti e non essendo stati espressi dissensi qualificati, è immediatamente efficace sostituendo, ai sensi e per gli effetti dell'art. 14-bis, comma 5, e dell'art. art. 14-quater, comma 3, della Legge n. 241/90 e ss.mm.ii., come modificati dal D.Lgs. n. 127/2016, ogni autorizzazione, concessione, nulla osta o atto di assenso, comunque denominato di competenza delle Amministrazioni convocate o, comunque, che non hanno dato riscontro all'indetto procedimento cognitivo/valutativo.

L'assunta determinazione è da intendersi immediatamente esecutiva e produttiva di effetti, stante l'avvenuta acquisizione dei prescritti pareri, formalizzati secondo quanto previsto dalla vigente normativa di settore.

Il progetto esecutivo dovrà recepire le raccomandazioni, indicazioni e prescrizioni connesse all'oggetto della Conferenza, rese dalle Amministrazioni nella sede della medesima Conferenza, strettamente attinenti alla realizzazione dell'opera, esaminata nell'ambito del presente procedimento, così come dei pareri allegati che costituiscono parte integrante del presente provvedimento nei termini indicati nel precedente "considerato".

Il progetto medesimo dovrà essere, altresì, rispondente a tutte le vigenti normative statali, regionali e comunali di carattere ambientale, igienico/sanitario e di sicurezza.

Eventuali determinazioni contrarie al presente provvedimento autorizzativo, debitamente motivate, dovranno essere inoltrate nei termini previsti dalle norme vigenti.

IL PROVVEDITORE

Dott. Ing. Vittorio Rapisarda FEDERICO

Il Responsabile del Procedimento: Dott. Ing. Enrico Bentivoglio _____

Il Dirigente: Dott. Arch. Eugenia Valenti _____