



DELIBERA n. 849

del 21 dicembre 2021

Oggetto

Progetto stradale del nuovo ponte della Scafa e relativa viabilità di collegamento - Importo complessivo: 39.000.000,00 euro. CIG 03859120A8.

Stazione Appaltante: Comune di Roma

Riferimenti normativi

Art. 30 del d.lgs. 50/2016 e art. 2 del d.lgs. 163/2006

Art. 106 del d.lgs. 50/2016 e art. 132 del d.lgs. 163/2006

Parole chiave

- Efficacia ed efficienza dell'azione amministrativa
- Appalti di progettazione esecutiva ed esecuzione
- Varianti in sede di progettazione esecutiva

Non massimabile

Visti il d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 e il d.lgs. 12 aprile 2006, n. 163;

Visto il decreto legge 24 giugno 2014, n. 90, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 114, secondo cui i compiti e le funzioni svolti dall'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici di lavori, servizi e forniture sono trasferiti all'Autorità Nazionale Anticorruzione;

Vista la relazione dell'Ufficio Vigilanza Lavori

Premessa

Con nota prot. n. 42534 del 27.05.2019 il Presidente del LabUr (Laboratorio di Urbanistica), segnalava a Corte dei Conti, Guardia di Finanza, Prefettura di Roma, ANAC e Agenzia del Demanio gravi irregolarità nell'intervento in oggetto. In particolare, segnalava che a dodici anni dall'approvazione del progetto definitivo l'intervento era in fase di stallo, che era in corso di redazione una perizia di variante e che l'unica attività svolta – la recinzione delle aree di cantiere interessate dalla realizzazione dei piedi dell'arco del ponte – aveva presentato problemi di natura espropriativa.

Nel corso della successiva interlocuzione con il Comune di Roma le problematiche relative all'esproprio sono state chiarite (alcune aree per le quali veniva paventata un'ingiustificata occupazione da parte del Comune risultavano occupate abusivamente) mentre si sono rivelate fondate le criticità afferenti la gestione complessiva dell'intervento.

Con nota prot. n. 96712 del 29.11.2019 è stato dato formale avvio al procedimento istruttorio, riscontrata dalla Stazione Appaltante con nota prot. n. 103799 del 23.12.2019.

Hanno fatto seguito ulteriori richieste di informazioni aggiuntive, aggiornate e documentate, sino all'ultimo riscontro della Stazione Appaltante avvenuto con nota prot. n. 76754 del 22.10.2021.

Considerato in fatto

In data 13.12.2002 il Comune di Roma e la Regione Lazio sottoscrivevano un protocollo d'intesa per la realizzazione di una serie di interventi finalizzati all'adeguamento delle infrastrutture del Comune di Roma; tra questi interventi era compreso l'adeguamento del Ponte della Scafa lungo la SS 296 "Via dell'Aeroporto di Fiumicino". Trattasi di un ponte in c.a. lungo circa 100 mt, con un franco massimo di circa 5 mt dal livello del Tevere, con uno schema strutturale a 3 campate e la presenza di due pile nell'alveo del fiume. Il ponte insiste su un'area di elevata importanza archeologica sia in riva sinistra del Tevere, in territorio del comune di Roma, (scavi di Ostia antica) sia su quello in riva destra in territorio del comune di Fiumicino. L'adeguamento, da realizzarsi mediante ampliamento della carreggiata, si rendeva necessario a causa degli elevati volumi di traffico interessanti la struttura.

Nel 2004 è stata avviata la progettazione preliminare ad opera del Dipartimento XII del Comune di Roma, progettista ing. F.R.. La soluzione ipotizzata, che prevedeva il raddoppio della carreggiata esistente, non fu ritenuta idonea né dalla Soprintendenza Archeologica di Ostia per la maggiore occupazione di suolo dell'area degli scavi, né dall'ARDIS-Agenzia Regionale Difesa del Suolo in quanto la costruzione delle nuove pile costituiva un incremento della perturbazione al regime idraulico del Tevere in un'area classificata a rischio esondazione.

Nel 2005, sempre in sede di progettazione preliminare, è stata adottata una nuova soluzione progettuale che prevedeva la realizzazione di un nuovo ponte da posizionare a valle dell'attuale di circa 50-80 mt in obliquo rispetto al corso del fiume Tevere, oltre la Torre Boacciana. Tale posizionamento permetteva di spostare definitivamente l'asse viario di Via dell'Aeroporto al di fuori dell'area archeologica di Ostia Antica, consentendo in tal modo l'unificazione dell'esistente area residuale (compresa tra Via di Tor Boacciana e Via dell'Aeroporto) con il parco archeologico principale.

Dal punto di vista strutturale fu prescelta la soluzione di un ponte strallato a campata unica (e quindi senza pile in alveo) con un'unica torre di ancoraggio cavi di circa 70,00 mt posizionata sulla sponda lato Ostia. La lunghezza dell'impalcato – metallico con soletta in cls – è di circa 250,00 mt. L'altezza dell'impalcato è di circa 10 mt dalla quota dell'attuale banchina: tale quota è definita sulla base di varie valutazioni progettuali tra cui la possibilità di una parziale fruibilità di navigazione del sottoponte. Completa l'intervento la viabilità di collegamento del ponte alla viabilità esistente. Tale soluzione fu discussa in Conferenza di Servizi del 13.10.2005 ricevendo pareri favorevoli con prescrizioni ma anche il parere negativo della Soprintendenza dei beni architettonici e paesaggistici per il comune di Roma che chiedeva che venisse ribaltata l'impostazione spostando la struttura di ancoraggio cavi sul lato Fiumicino, trattandosi di un'area già degradata.

Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 4 agosto 2006 è stato dichiarato, ai sensi della Legge 24 febbraio 1992, n. 225, lo stato di emergenza – inizialmente fino al 31 dicembre 2008, ma successivamente prorogato - per la situazione determinatasi nel settore del traffico e della mobilità della città di Roma e con successiva Ordinanza n. 3543 del 26 settembre 2006 il Presidente del Consiglio dei Ministri ha nominato fino al 31 dicembre 2008 il Sindaco di Roma quale Commissario Delegato per l'attuazione degli interventi volti a fronteggiare l'emergenza dichiarata nel territorio della Capitale. L'art 1, comma 2 della predetta Ordinanza n. 3543 prevedeva tra l'altro, che il Commissario Delegato avrebbe dovuto provvedere alla approvazione di un piano di interventi relativo alle infrastrutture viarie.

Con Ordinanze commissariali n. 2 del 12 ottobre 2006 e n. 6 del 23 ottobre 2006, il Sindaco Commissario Delegato, ha definito il "Piano di Interventi di Riqualificazione delle Infrastrutture Viarie e per la Mobilità"; tra questi è stato compreso l'intervento denominato "Nuovo Ponte della Scafa e viabilità di collegamento".

Sulla base del protocollo d'intesa tra il Comune di Roma e la Regione Lazio del 13.12.2002 è stato attribuito al Comune di Roma il finanziamento per procedere al previsto adeguamento; sulla base del medesimo protocollo è stato altresì stabilito che l'attività di progettazione svolta dal Comune di Roma avrebbe



compreso anche le opere ricadenti nel Comune di Fiumicino, da espletarsi con il supporto di funzionari tecnici di questo comune.

In data 12.04.2006 veniva sottoscritto un nuovo e specifico Protocollo di intesa per la realizzazione del nuovo Ponte della Scafa tra Ministero BB.CC - Direzione Regionale per il Lazio, Ministero BB.CC. – Soprintendenza archeologica di Roma, Regione Lazio, Provincia di Roma, ARDIS, Comune di Roma, Comune di Fiumicino.

Con Determina Dirigenziale del Dipartimento XII (ora Dipartimento S.I.M.U.) del Comune di Roma n. 376 del 9.03.2007 è stato attribuito l'incarico di redazione del progetto definitivo all'ing. F.R. per il progetto stradale e all'ing. R.C. per il progetto strutturale.

Il Dipartimento XII del Comune di Roma ha elaborato il progetto definitivo dell'intervento con la collaborazione di tecnici di altri dipartimenti del Comune di Roma, del Comune di Fiumicino, dell'Autorità di Bacino del Tevere, della Sovrintendenza Archeologica di Ostia, della Provincia di Roma, dell'ARDIS. Per motivi di ordine tecnico derivanti dalle prescrizioni presentate nella Conferenza di Servizi del 13.10.2005 (la geometria della strada non consentiva di spostare la torre di ancoraggio cavi in territorio del comune di Fiumicino) veniva abbandonata la soluzione del ponte strallato di cui al progetto preliminare optando per un ponte ad arco a profilo parabolico a sesto ribassato, supportato da due semiarchi laterali anch'essi a profilo parabolico, uniti tra loro dall'impalcato che funge da supporto al piano viario. La lunghezza complessiva del ponte è di circa 285,00 mt, di cui 175,00 mt per l'arcata centrale e 55,00 mt per ciascuna delle arcate laterali; la quota del ponte è a circa 18,00 mt dal livello del piano di magra del fiume. La sezione del ponte e dei due viadotti di accesso è determinata dall'arteria stradale con cui esso prosegue, una strada a doppia carreggiata classificata dal D.M. LL.PP. 05/11/01 di tipo "D" "strada urbana di scorrimento", con due corsie per ogni senso di marcia, banchine laterali e marciapiede da 0,90 m, per una sezione stradale complessiva di 24,00 m. Complessivamente, quindi, l'intervento si compone di:

- nuovo Ponte della Scafa, con schema ad arco a via superiore a scavalco del fiume Tevere, di lunghezza totale pari a 285 mt.;
- viadotti di accesso lato Ostia e lato Fiumicino che collegano le tratte in rilevato con il ponte, entrambi lunghi 230 mt;
- viadotto su cui corre la rampa di svincolo di Ostia che collega la carreggiata sud (da Fiumicino verso Ostia) con Via di Chiaraluce;
- nuova viabilità di connessione.

Con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 49 del 6 agosto 2007, il Comune di Fiumicino ha approvato il progetto del nuovo Ponte della Scafa, per la parte ricadente nel territorio del medesimo comune e ha delegato il Sindaco di Roma, in qualità di Commissario Delegato ex art. 2 dell'O.P. C.M. n. 3564/07, all'esecuzione di tutte le procedure propedeutiche alla realizzazione dell'opera pubblica, ivi comprese quelle relative agli espropri delle aree e alle modifiche di destinazioni d'uso urbanistiche.

Con nota del 29.10.2007 del Commissario Delegato è stata convocata per il giorno 15.11.2007 la Conferenza di Servizi Permanente per l'approvazione del progetto definitivo. Gli enti coinvolti sono il Ministero per i BB.CC. – Direzione Regionale, Sovrintendenza Archeologica di Ostia, ARDIS, Regione Lazio, Provincia di Roma, Comune di Roma, Comune di Fiumicino, Autorità di Bacino del Fiume Tevere.

Il progetto definitivo è stato sottoposto all'esame della Conferenza dei Servizi permanente nella seduta 15.11.2007 in esito alla quale i soggetti coinvolti hanno espresso pareri favorevoli e favorevoli con prescrizioni.

Nel novembre 2008, secondo le modalità previste dal dpr n. 327/2001 il Comune di Roma - Dipartimento IX – Ufficio Unico per le espropriazioni ha proceduto ad effettuare l'avviso di apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e di dichiarazione di pubblica utilità, indifferibilità ed urgenza dei lavori.

Con nota n. 21672 del 24.04.2009 il Responsabile del procedimento, ing. F.F., ha proceduto, ai sensi del combinato disposto dell'art. 112, comma 1 e 2 del D.Lgs n. 163/06 e dell'art. 47 del D.P.R. 554/99, alla validazione del progetto definitivo.

La Conferenza dei servizi è stata dichiarata positivamente chiusa con atto prot. n. 1930/ETM del 28.05.2009; l'importo complessivo dell'intervento è risultato di 39.000.000,00 euro.

Con ordinanza del Sindaco Commissario n. 186 del 30.06.2009 è stato approvato il progetto definitivo per la realizzazione del "Nuovo Ponte della Scafa e della relativa viabilità di collegamento" nonché il relativo quadro economico. Successivamente, con Ordinanza n. 229 del 13.11.2009 del Commissario Delegato è stato disposto di ritenere nuovamente approvato il progetto definitivo del "Nuovo Ponte della Scafa e della relativa viabilità di collegamento" ai soli fini dell'aggiornamento alle sopravvenute Nuove norme Tecniche delle Costruzioni di cui al D.M. 14.01.09, è stato approvato il nuovo quadro economico dell'opera pari a un importo complessivo di € 39.000.000,00 euro ed è stato approvato lo schema di bando di gara ed il relativo disciplinare.

Con bando inviato alla G.U.U.E. il 17.03.2010 è stata indetta la gara per l'affidamento dell'appalto per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori per la realizzazione del "Nuovo Ponte della Scafa e relativa viabilità di collegamento", CUP J81110001100007, CIG 03859120A8, da aggiudicarsi secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ai sensi dell'art. 83 d.lgs. n. 163/2006. Importo a base d'asta 32.657.773,17 euro; importo progettazione esecutiva soggetto a ribasso 286.343,18 euro; importo oneri sicurezza non soggetti a ribasso 1.133.000,05 euro; importo complessivo da quadro economico 39.000.000,00 euro. Categoria prevalente: OG3 –VIII (importo 17.681.611,79 euro). Categoria scorporabile: OS18 – VII (importo 14.689.818,20). Tempo complessivo per la progettazione e l'esecuzione fissato in 810 giorni naturali e consecutivi di cui 90 gg. per la progettazione e 720 gg. per l'esecuzione. RUP è l'ing. U.P..

La gara si svolgeva a partire dal 25.05.2010 in più sedute pubbliche e riservate e si concludeva in data 8.03.2013 con l'aggiudicazione definitiva all'ATI Consorzio Stabile Sinercos - composto da Consorzio Stabile Sinercos (mandataria), Consorzio Stabile CO.I.R.E.S. (mandante), I.A.B. spa (mandante) - avendo offerto il ribasso percentuale del 18,90%.

Avverso tale aggiudicazione definitiva, il Raggruppamento Temporaneo di Imprese ICS Grandi Lavori S.p.A. - IRCOP S.p.A. proponeva ricorso al TAR Lazio e quindi al Consiglio di Stato, che si concludeva con sentenza CdS n. 2578 del 9.09.2014 che rigettava integralmente il ricorso in appello.

A margine degli esiti del contenzioso amministrativo Roma Capitale aveva proceduto a dare avvio alla sistematica campagna di scavi archeologici - al cui esito negativo la Soprintendenza Archeologica di Ostia aveva condizionato l'avvio dei lavori - e l'iter per l'acquisizione delle aree. L'iter di entrambe queste attività è stato lungo e sofferto; nel primo caso, a motivo di interruzioni delle attività di scavo dovute anche a temporanee carenze di finanziamenti, nel secondo caso a motivo di contenziosi con i proprietari delle aree golenali alcune delle quali occupate abusivamente. Entrambe le attività si concludevano tra il 2016 e il 2017.

Il contratto tra Roma capitale e l'ATI aggiudicataria è stato sottoscritto in data 16.02.2018 per l'importo contrattuale complessivo di 26.699.587,39 euro (così ripartiti: 25.296.587,34 euro per lavori, 270.000,00 euro per progettazione, 1.133.000,00 euro per oneri di sicurezza non soggetti a ribasso). Sono previsti 60 giorni per la progettazione esecutiva e 440 giorni per l'esecuzione.

Prima dell'inizio delle attività di progettazione esecutiva si è reso necessario adeguare il progetto definitivo (ormai risalente al 2009) a nuove normative emanate successivamente all'aggiudicazione dell'appalto, precisamente in materia di bonifica ordigni bellici (entrata in vigore della l. n. 177/2012), risposta sismica locale (entrata in vigore del Regolamento Regionale n. 2 del 7.12.2012), aree indiziate di emissione pericolosa di Anidride Carbonica CO2 (Determina 10802 del 26.09.2016 Regione Lazio).

Il progetto di variante è stato redatto dagli uffici interni del Dipartimento SIMU (Sviluppo, Infrastrutture e Manutenzione Urbana) ed è stato completato nel mese di novembre 2018. La Perizia di Variante per sopravvenienza di nuove disposizioni legislative o regolamentari - ai sensi del d.lgs. n. 163/06, art. 132, comma 1, lett. a), ora art. 106 comma 2 del d.lgs. 50/2016 - è stata approvata con Determina Dirigenziale n. 91 del 05.02.2019. Il nuovo importo contrattuale è pari a 27.658.511,85 euro (così ripartiti: 25.402.534,13 euro per lavori, 270.000,00 euro per progettazione, 1.985.977,72 per oneri di sicurezza non



soggetti a ribasso). Il RUP con nota prot. QN 106209 del 22/05/2019 ha autorizzato la Direzione Lavori alla consegna dei lavori che ha predisposto il relativo verbale, sottoscritto dall'appaltatore il 30.05.2019.

L'adeguamento alle suddette normative ha comportato una nuova campagna di indagini geognostiche e sismiche. Con nota prot. QN 38232 del 19.02.2020 l'appaltatore ha trasmesso una "Relazione sulle indagini geognostiche e sulla caratterizzazione geotecnica e sismica" eseguita dalla SGAI srl di E. Forlani & C. – Studio di geologia applicata e ingegneria, da cui risultavano condizioni poco soddisfacenti dei terreni di fondazione: in particolare, presenza di materiali coesivi altamente compressibili e poco resistenti con presenza di sacche di gas in pressione sul lato Fiumicino e presenza di materiali sabbiosi a rischio di liquefazione sul lato Ostia. Considerato che le nuove risultanze delle indagini avrebbero comportato sicure modifiche al progetto definitivo – a cui si sarebbe dovuto aggiungere anche l'inserimento di una pista ciclabile su tutto il tracciato del ponte richiesta dall'assemblea capitolina – è stato richiesto all'appaltatore con nota del 05.03.2020 di redigere una prima riassuntiva elaborazione progettuale, che permettesse di conoscere in via preventiva, le modifiche di natura tecnico/economica che avrebbe subito il progetto esecutivo rispetto al definitivo. L'appaltatore ha trasmesso in data 12.06.2020 una prima elaborazione da cui risultava un importo dei lavori maggiorato di circa il 40% rispetto all'importo contrattuale.

A fronte di ciò, d'intesa con il Comitato Regionale per i lavori pubblici della Regione Lazio – ente finanziatore dell'opera – sono state richieste dal RUP integrazioni alle relazioni con specifiche più dettagliate su eventuali possibili alternative progettuali nonché una maggior chiarezza sui costi aggiuntivi. Tali integrazioni sono state trasmesse dall'appaltatore con nota del 19.11.2020 nella quale venivano messe a confronto da un punto di vista tecnico due soluzioni strutturali del viadotto, rispettivamente con schema iperstatico cerniera-cerniera e schema isostatico carrello-cerniera.

Le modifiche tecniche in corso di elaborazione relativamente agli aspetti strutturali comportano un aggiornamento del parere sulla autorizzazione paesaggistica rilasciata nella Conferenza di Servizi 2007-2009 da parte della Regione Lazio e delle Soprintendenze competenti. Alla richiesta in tal senso avanzata dal RUP con nota 14.12.2020 il Ministero per i beni e le attività culturali e per il turismo — Direzione Generale Archeologia, belle arti e paesaggio con nota del 23.02.2021 ha risposto asserendo l'inefficacia dei precedenti pareri rilasciati. D'intesa con le soprintendenze coinvolte e la Regione Lazio si è stabilito di indire una nuova Conferenza di Servizi con la quale rinnovare e aggiornare i vecchi pareri. La Conferenza di Servizi è stata indetta con nota del 30.06.2021: i soggetti istituzionali invitati sono il Ministero della Cultura – Direzione Generale archeologia, belle arti e paesaggio, il Parco archeologico di Ostia Antica, la Soprintendenza speciale archeologica, belle arti e paesaggio di Roma, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, la Regione Lazio, l'Organismo di gestione della riserva naturale statale del litorale romano, il Comune di Fiumicino, l'ARDIS, il Ministero della transizione ecologica, l'Autorità di bacino del distretto idrografico dell'Appennino centrale, la Città Metropolitana di Roma Capitale, il Consorzio di bonifica litorale nord. La prima riunione si è tenuta il 29.7.2021.

Conclusivamente, allo stato attuale, i quadri economici connessi alle ipotesi progettuali di cui sopra costituiscono solo una stima non ufficiale atti a determinare come le variate condizioni geotecniche possano incidere sul progetto esecutivo sia dal punto di vista tecnico che economico. Come concordato dalla Stazione Appaltante con il Comitato Regionale LL.PP. i nuovi quadri economici saranno oggetto di valutazione successivamente alla redazione del progetto esecutivo che conterrà l'esatta indicazione degli importi dell'opera. Ad oggi non è stato ancora dato ordinativo all'appaltatore di iniziare l'attività di progettazione esecutiva in attesa dell'esito positivo della Conferenza di Servizi in corso.

Considerato in diritto

Dall'esame della documentazione acquisita risulta evidente che la tempistica che ha sin qui caratterizzato l'intervento – progettazione avviata nel 2004, progetto definitivo approvato nel 2009, aggiudicazione della gara nel 2013, stipula del contratto nel 2018 e, a oggi, nessuna certezza sui tempi della consegna della progettazione esecutiva non ancora avviata – concretizza una gestione dello stesso ben lontana dai principi di efficienza e di efficacia, tempestività, trasparenza e correttezza di cui all'art. 2 dell'allora vigente d.lgs. n.

163/06 ora trasfusi nell'art. 30 del d.lgs. 50/2016. Basti considerare, a titolo di esempio, che la Stazione Appaltante nel giugno 2021 ha dovuto indire una seconda Conferenza di Servizi, tuttora in corso di svolgimento, per il rinnovo dei pareri acquisiti nella prima Conferenza di Servizi svoltasi tra il 2007 e il 2009 sul progetto definitivo ed ormai scaduti.

Si ritiene, inoltre, che questa evenienza concretizzi un danno alla collettività ove si consideri che l'intervento era stato ritenuto necessario ed urgente per risolvere una situazione di grave congestionamento del traffico locale (popolazione residente nella zona) e di attraversamento (flussi da e per l'Aeroporto di Fiumicino) che conferiva alla SS 296 "Via dell'Aeroporto di Fiumicino" il triste primato di essere una tra le prime quattro arterie nazionali per indice di pericolosità secondo una ricerca dell'ACI del 2007. Da allora la situazione nel tempo è andata vieppiù peggiorando; il ponte attuale versa in condizioni precarie e ha bisogno di continui interventi di manutenzione per la cui esecuzione è frequentemente necessario provvedere al restringimento della sezione con circolazione a senso unico alternato con gli immaginabili disagi per gli utenti.

Quale ulteriore profilo di criticità va considerato che la variante attualmente allo studio pare essere conseguenza di una insufficiente attività di caratterizzazione del suolo in sede di progettazione definitiva. Come si è detto, l'appaltatore ATI Consorzio Stabile Sinercos, nel quadro delle attività che hanno portato all'introduzione della Prima perizia di variante approvata con D.D. n. 91 del 5.02.2021, ha trasmesso con nota prot. n. QN 38232 del 19.02.2020 una "Relazione sulle indagini geognostiche e sulla caratterizzazione geotecnica e sismica" eseguita dalla SGAI srl di E. Forlani & C. - Studio di geologia applicata e ingegneria. In tale Relazione – a valle di un confronto qualitativo con la campagna di indagine eseguita nel 2006-2007 in sede progettazione definitiva – evidenzia una situazione alquanto critica dei terreni di fondazione sia lato Fiumicino (*"altamente compressibili, con basse resistenze"*) sia lato Ostia (*"a rischio liquefazione"*) e si conclude con la raccomandazione di prevedere *"interventi di miglioramento delle caratteristiche del terreno"*.

Nel redigendo progetto esecutivo in variante al progetto definitivo posto a base di gara si è tenuto conto sia delle risultanze dello Studio SGAI srl sia di altre esigenze, alcune derivanti da sopraggiunte modifiche normative (barriere stradali), altre da specifiche richieste della Stazione Appaltante (inserimento pista ciclabile, nuova rotatoria lato Fiumicino, inserimento canalizzazione passaggio sottoservizi).

Le variazioni più consistenti dal punto di vista sia tecnico che economico sono comunque sicuramente legate agli aspetti geotecnici (interazione strutture di fondazione e terreni di posa) e alle conseguenti ripercussioni su tutta la struttura del ponte. L'appaltatore ha proposto due soluzioni alternative che si differenziano per lo schema statico dell'arco principale: la prima propone uno schema iperstatico cerniera-cerniera, la seconda uno schema isostatico cerniera-carrello. Il differente schema statico influisce sia sulle strutture di fondazione (risultando differenti le spinte orizzontali ai piedi dell'arco e, conseguentemente, le soluzioni da adottare circa i pali di fondazione) sia sull'impalcato sovrastante l'arco (risultando maggiore o minore la rigidità da conferire all'impalcato). La soluzione prescelta è la seconda, più conveniente dal punto di vista economico, anche perché riduce il rischio di ulteriori ritrovamenti archeologici nelle aree già indagate dagli scavi archeologici preliminari comportando una minore area di scavo rispetto alla prima soluzione. Ecco quindi il quadro economico della perizia di variante in corso di studio.

Geotecnica	7.556.000,00 €
Soppravvenute disposizioni normative	670.000,00 €
Richieste specifiche della S.A.	1.919.000,00 €
TOTALE LAVORI	10.145.000,00 €
Oneri per la Sicurezza	460.000,00 €
Oneri per la progettazione	110.000,00 €
TOTALE IMPORTO AGGIUNTIVO DI VARIANTE	10.715.000,00 €
Importo contrattuale attuale compreso la PdV n. 1	27.658.511,85 €



Importo variante	10.715.000,00 €
Nuovo importo contrattuale	38.373.511,85 €

Pertanto la perizia di variante allo studio comporta un incremento di circa il 38% dell'importo di contratto (10.715.000,00 € su 27.658.511,85 €); inoltre, il 70% circa di tale incremento è dovuto alla necessità di apportare modifiche al sistema terreno/fondazioni (7.556.000,00 € su 10.715.000,00 €). Conclusivamente, pare evidenziarsi il ricorrere dell'ipotesi dell'errore progettuale o, comunque, di una insufficiente attività di caratterizzazione dei suoli dal punto di vista geotecnico, come sembra evincersi dalla relazione eseguita nel 2019 dallo Studio SGAI srl.

Infine, sebbene le scelte tecniche compiute in fase di progettazione rientrino nelle specifiche ed esclusive attribuzioni e responsabilità della Stazione Appaltante, a margine di quanto sin qui esposto si ritiene di non potersi esimere da una considerazione di carattere generale. Nella Relazione Tecnica del progetto definitivo, ed in altri documenti correlati, tra le motivazioni addotte a sostegno della soluzione progettuale prescelta vi è l'ipotesi di una fruibilità del sottoponte per la navigazione da diporto. Tuttavia, si osserva che l'ANAS, ente gestore della strada attualmente in esercizio, non risulta né tra le amministrazioni convocate nella prima Conferenza di Servizi 2007-2009 per l'approvazione del progetto definitivo né tra le amministrazioni convocate per la Conferenza in corso di svolgimento. Non si comprende quindi come possa concretizzarsi l'ipotizzata navigabilità senza una apposita decisione condivisa sulla destinazione dell'attuale Ponte della Scafa. Al riguardo, la Stazione Appaltante ha dichiarato che *"la demolizione dell'attuale ponte non è mai stata presa in considerazione durante i lavori della Conferenza di Servizi del 2009 la cui conclusione portò all'approvazione del progetto attuale"*.

Tutto ciò considerato e ritenuto, in esito all'istruttoria espletata nell'ambito del procedimento di vigilanza in epigrafe, il Consiglio dell'Autorità Nazionale Anticorruzione nell'adunanza del

DELIBERA

- la sequenza temporale delle principali evenienze dell'iter tecnico/amministrativo dell'intervento – progettazione avviata nel 2004, progetto definitivo approvato nel 2009, aggiudicazione della gara nel 2013, stipula del contratto nel 2018 e, a oggi, nessuna certezza sui tempi della consegna della progettazione esecutiva non ancora avviata – evidenzia da parte della Stazione Appaltante una gestione dello stesso ben lontana dai principi di efficienza e di efficacia, tempestività, trasparenza e correttezza di cui all'art. 2 dell'allora vigente d.lgs. n. 163/06, ora trasfusi nell'art. 30 del d.lgs. 50/2016.
- I lunghi tempi ad oggi impiegati nella gestione dell'intervento sono da ritenersi ancora più gravi se si considera che l'opera era stata ritenuta necessaria ed urgente per risolvere una situazione di pesante congestionamento del traffico locale, tanto da essere inserito negli interventi legati allo stato di emergenza nel settore del traffico e della mobilità della città di Roma dichiarato con DPCM del 4.06.2006 ed affidato ad una gestione commissariale;
- la campagna di indagine geotecnica propedeutica alla progettazione esecutiva eseguita nel 2019 ha evidenziato una scarsa portanza dei terreni di fondazione delle pile del ponte, non rilevata dalle corrispondenti indagini effettuate in sede di progettazione definitiva; tale circostanza ha reso necessario lo studio di una perizia di variante, tuttora in corso di perfezionamento, che produrrebbe un incremento dell'importo contrattuale di circa il 40%. Parrebbe pertanto profilarsi il ricorrere dell'ipotesi dell'errore progettuale - o comunque di una insufficiente attività di caratterizzazione dello stato dei luoghi in sede di progettazione definitiva – di cui all'art. 132 del d.lgs n. 163/06 ora art. 106 del d.lgs. 50/2016.

Dà mandato al competente Ufficio dell'Autorità di inviare la presente delibera alla Stazione Appaltante invitando la medesima a comunicare, entro 60 giorni dalla trasmissione della presente delibera, le proprie valutazioni e le determinazioni assunte sulla scorta dei rilievi formulati.

Il Presidente

Avv. Giuseppe Busia

Depositato presso la Segreteria del Consiglio 12 gennaio 2022

Per Il Segretario Maria Esposito

Rosetta Greco

Firmato digitalmente il 12 gennaio 2022