

DECRETI E DELIBERE DI ALTRE AUTORITÀ

COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

DELIBERAZIONE 20 gennaio 2012.

Programma delle infrastrutture strategiche (Legge n. 443/2001). Interventi programma «Grandi Stazioni». Varianti ai progetti definitivi delle opere complementari delle stazioni di Roma Termini e Venezia Santa Lucia (CUP B11H03000180008). (Deliberazione n. 2/2012).

IL COMITATO INTERMINISTERIALE PER LA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

Vista la legge 21 dicembre 2001, n. 443, che, all'art. 1, ha stabilito che le infrastrutture pubbliche e private e gli insediamenti strategici e di preminente interesse nazionale, da realizzare per la modernizzazione e lo sviluppo del Paese, vengano individuati dal Governo attraverso un programma formulato secondo i criteri e le indicazioni procedurali contenuti nello stesso articolo, demandando a questo Comitato di approvare, in sede di prima applicazione della legge, il suddetto programma entro il 31 dicembre 2001;

Vista la legge 1° agosto 2002, n. 166, che, all'art. 13, oltre a recare modifiche al menzionato art. 1 della legge n. 443/2001 e ad autorizzare limiti di impegno quindicennali per la progettazione e la realizzazione delle opere incluse nel programma approvato da questo comitato;

Visto il decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327, recante il testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità, e successive modifiche e integrazioni;

Visto il decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163 («Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE») e successive modifiche e integrazioni, e visti in particolare:

la parte II, titolo III, capo IV, concernente «Lavori relativi a infrastrutture strategiche e insediamenti produttivi» e specificamente l'art. 163, che attribuisce al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti la responsabilità dell'istruttoria sulle infrastrutture strategiche, anche avvalendosi di apposita «Struttura tecnica di missione»;

l'art. 256, che ha abrogato il decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190, concernente la «Attuazione della legge n. 443/2001 per la realizzazione delle infrastrutture e degli insediamenti produttivi strategici e di interesse nazionale», come modificato dal decreto legislativo 17 agosto 2005, n. 189»;

Visto il decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, recante «Disposizioni urgenti per la crescita, l'equità e il consolidamento dei conti pubblici» (pubblicato in pari data nella *gazzetta ufficiale* 284/2011 - SO 251) che all'art. 41, comma 4, prevede che le delibere assunte dal CIPE relativamente ai progetti di opere pubbliche siano formalizzate e trasmesse al Presidente del Consiglio dei Ministri per la firma entro trenta giorni decorrenti dalla seduta in cui viene assunta la delibera;

Vista la propria delibera 21 dicembre 2001, n. 121 (*Gazzetta Ufficiale* n. 51/2002 S.O.), con la quale questo comitato, ai sensi del più volte richiamato art. 1 della legge n. 443/2001, ha approvato il 1° programma delle infrastrutture strategiche, che all'allegato 1 include, nell'ambito dei sistemi urbani, interventi sulle stazioni ferroviarie di Bari, Bologna, Firenze, Genova, Milano, Napoli, Palermo, Roma, Torino, Venezia, Mestre e Verona;

Vista la delibera 14 marzo 2003, n. 10, con la quale questo comitato ha approvato, con prescrizioni, i progetti definitivi di «adeguamento funzionale degli edifici di stazione» (opere interne) e i progetti preliminari delle «infrastrutture complementari agli edifici di stazione» (cosiddette opere esterne), relativi alle stazioni di Bari centrale, Bologna centrale, Firenze Santa Maria Novella, Genova Brignole, Genova Porta Principe, Milano centrale, Napoli centrale, Palermo centrale, Roma Termini, Torino Porta Nuova, Venezia Santa Lucia, Venezia Mestre, Verona Porta Nuova, assegnando, per la realizzazione di dette infrastrutture complementari, un contributo di 260,8 milioni di euro, in termini di volume di investimento, a carico delle risorse di cui all'art. 13 della legge n. 166/2002;

Vista la delibera 25 luglio 2003, n. 63 (*Gazzetta Ufficiale* n. 248/2003), con la quale questo comitato ha formulato, tra l'altro, indicazioni di ordine procedurale riguardo alle attività di supporto che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti è chiamato a svolgere ai fini della vigilanza sull'esecuzione degli interventi inclusi nel programma delle infrastrutture strategiche;

Vista la delibera 29 settembre 2004, n. 44, con la quale questo comitato ha approvato il progetto definitivo del «sistema integrato di videosorveglianza» delle stazioni di Bologna centrale, Firenze S. Maria Novella, Genova Brignole, Genova Porta Principe, Milano centrale, Roma Termini, Torino Porta Nuova, Venezia S. Lucia, Venezia Mestre e Verona Porta Nuova e «sistema centralizzato di videosorveglianza»;



Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 130 (*Gazzetta Ufficiale* n. 199/2006), con la quale questo comitato, nel rivisitare il 1° Programma delle infrastrutture strategiche come ampliato con delibera 18 marzo 2005, n. 3 (*Gazzetta Ufficiale* n. 207/2005), conferma il programma grandi stazioni - opere complementari;

Vista la delibera 6 aprile 2006, n. 129, con la quale questo comitato ha approvato i progetti definitivi delle «infrastrutture complementari agli edifici di stazione», rimodulando le assegnazioni precedentemente disposte con la citata delibera n. 10/2003, e preso atto che il soggetto aggiudicatore ha optato per l'affidamento degli interventi tramite cinque appalti integrati articolati per aree geografiche contigue a fronte dell'originaria previsione di affidamento a contraente generale;

Vista la delibera 22 luglio 2010 n. 61, con la quale questo comitato ha preso atto che, nell'ambito del programma «Grandi stazioni», il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha rilevato la presenza di quattro varianti sostanziali con riferimento ai progetti definitivi delle opere complementari delle stazioni di Roma Termini, Venezia Santa Lucia, Bari centrale e Bologna Centrale, deliberando inoltre l'accantonamento delle somme derivanti dai ribassi d'asta relativi ai quattro predetti interventi che presentano varianti sostanziali;

Viste le note, n. 733 del 5 gennaio 2012 e n. 1559 del 12 gennaio 2012, con le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha chiesto l'inserimento all'ordine del giorno del comitato delle varianti sostanziali relative alle stazioni di Roma Termini e Venezia Santa Lucia e trasmesso la relativa documentazione istruttoria;

Viste le note 18 gennaio 2012, n. 2422 e 19 gennaio 2012, n. 2671, con le quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha formulato precisazioni in merito alle proposte di cui sopra;

Vista il documento 19 gennaio 2012, n. 245, predisposto congiuntamente dal Dipartimento per la programmazione economica della Presidenza del Consiglio dei Ministri e dal Ministero dell'economia e delle finanze e posto a base dell'odierna seduta del comitato, contenente le valutazioni e le prescrizioni da riportare nella presente delibera;

Su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti;

Rilevato in seduta l'accordo dei Ministri e sottosegretari di Stato presenti;

Prende atto

delle risultanze dell'istruttoria svolta dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e in particolare:

sotto l'aspetto tecnico - procedurale:

che le conferenze di servizi relative alle opere complementari delle stazioni di Venezia Santa Lucia e Roma Termini si sono chiuse rispettivamente il 19 e 20 luglio 2011;

sotto l'aspetto attuativo:

che le opere complementari relative alle stazioni di Roma Termini e Venezia Santa Lucia risultano modificate rispetto al progetto definitivo approvato con la citata delibera n. 129/2006, e che in particolare le suddette varianti prevedono:

per la stazione Roma Termini, lo stralcio del collegamento in quota tra le due piastre (servizi ferroviari e parcheggi sui binari), del parcheggio interrato e di altri interventi indicati nella relazione istruttoria (pensiline, sottopassaggi stazione); pertanto, il progetto attuale è costituito dalla piastra parcheggi sui binari, con accesso a mezzo rampa attraversante il fabbricato di stazione da via Marsala, e dalla piastra servizi sopra la galleria fronte binari, ridimensionata sia nell'altezza che nella superficie, oltre che dagli ascensori necessari per il collegamento con il piano del ferro;

per la stazione Venezia Santa Lucia, l'ampliamento della terrazza antistante l'edificio manifatturiero e la riqualificazione del percorso pedonale attrezzato lungo la sponda del Canal Grande e della piazzetta alle spalle dell'edificio compartimentale fulcro dei sistemi pedonali; il progetto attuale prevede inoltre il consolidamento della relativa banchina;

sotto l'aspetto finanziario:

che il costo totale delle opere complementari inserite nel Programma Grandi stazioni ammonta a 284,5 milioni di euro e, al netto dei 51 milioni di euro relativi al sistema di videosorveglianza, risulta pari a 233,4 milioni di euro (211,8 milioni di euro per lavori e 21,6 milioni di euro per spese tecniche);

che la copertura del costo del programma, è per 23,7 milioni di euro a carico di grandi stazioni e per 260,8 milioni di euro a carico di risorse statali (art. 13, legge n. 166/2002);

che la relazione istruttoria indica le seguenti variazioni dei quadri economici per le stazioni di Roma Termini e Venezia Santa Lucia, al netto dei costi per la videosorveglianza che rimangono invariati rispetto a quelli indicati nella delibera di questo comitato n.129/2006:



Roma Termini

Interventi finanziati	Delibera CIPE n. 129/2006	Nuovo quadro economico	Interventi in variante
Via Marsala – parcheggio interrato (1 livello) e sistemazioni esterne	5.097.219,00	1.682.501,04	Via Marsala - sistemazioni esterne (stralciato parcheggio interrato)
"Piastra" parcheggi sui binari (con accesso dal sottovia Cappellini)	37.165.398,00	55.208.428,69	"Piastra" parcheggi sui binari – (con accesso a mezzo rampa interna da via Marsala)
"Piastra" servizi ferroviari e collegamento in quota tra le due "piastre" (parcheggi e servizi)	50.409.759,00	27.465.985,30	"Piastra" servizi ferroviari
Altri interventi: pensiline e sottopassaggi di stazione	674.569,00	0,00	Stralciato secondo le prescrizioni della Sovrintendenza Archeologica
Oneri sicurezza	0,00	8.129.451,77	
Totale lavori e oneri sicurezza	93.346.945,00	92.558.366,80	
Spese tecniche	9.512.054,00	9.904.464,06	
Somme a disposizione per imprevisti e interferenze	0,00	4.697.812,19	
Totale complessivo	102.858.999,00	107.160.643,05	

Venezia Santa Lucia

Interventi finanziati	Delibera CIPE n. 129/2006	Nuovo quadro economico	Interventi in variante
Riqualificazione del percorso pedonale attrezzato lungo il Canal Grande e della piazzetta alle spalle dell'edificio compartimentale. Ampliamento della terrazza antistante l'edificio manifatturiero	900.983,00	3.968.643,93	Oltre alle opere comprese nel progetto definitivo approvato dal CIPE con delibera n. 129/2006 è stato eseguito il consolidamento della banchina fronte Palazzo ex-Compartimentale
Oneri sicurezza	0,00	208.876,00	
Totale lavori e oneri sicurezza	900.983,00	4.177.519,93	
Spese tecniche	83.604,00	442.095,78	
Imprevisti	0,00	41.775,20	
Allacciamenti a pubblici servizi	0,00	110.916,45	
Spostamento sottoservizi	0,00	10.916,45	
Totale somme a disposizione	0,00	605.703,87	
Totale complessivo	984.587,00	4.783.223,80	



che la relazione istruttoria include anche i nuovi quadri economici delle stazioni di Bari Centrale e Bologna Centrale, stazioni i cui progetti parimenti presentano varianti sostanziali, come indicato in premessa, non ancora sottoposte all'esame del comitato;

che i valori di costo indicati dai succitati quadri economici sono pari a circa 11,7 milioni di euro per la stazione di Bari centrale (contro i 14,7 milioni di euro della delibera n. 129/2006) e a 24,3 milioni di euro per la stazione di Bologna Centrale (rispetto a circa 29,4 milioni di euro, al netto dei costi della videosorveglianza che rimangono invariati);

che i maggiori costi delle stazioni di Roma Termini e Venezia Santa Lucia possono essere compensati con la riduzione in valore dei nuovi quadri economici relativi alle stazioni Bologna Centrale e Bari Centrale;

che il mutuo acceso per 9,9 milioni di euro, a valere sul finanziamento statale relativo al limite di impegno quindicennale decorrente dal 2002, di cui alla citata delibera n. 10/2003 (cosiddetto «mutuo A»), è stato completamente erogato;

che il mutuo acceso per 250,9 milioni di euro, a valere sul finanziamento statale relativo al limite di impegno quindicennale decorrente dal 2004, di cui alla citata delibera n. 10/2003 (cosiddetto «mutuo B»), è stato erogato per 20,2 milioni di euro;

che è previsto un diverso utilizzo dei contributi pluriennali non ancora erogati, da mutuo a erogazione diretta;

Delibera:

1. *Approvazione varianti.*

1.1 Ai sensi e per gli effetti dell'art. 169, comma 3, del decreto legislativo n. 163/2006, e successive modifiche e integrazioni, nonché ai sensi dell'art. 12 del decreto del Presidente della Repubblica n. 327/2001, e successive modifiche e integrazioni, sono approvate, anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a eccezione di quelle specificate al successivo punto 3.2, le varianti alle opere complementari delle stazioni di Roma Termini e Venezia Santa Lucia, di cui alla presa d'atto.

1.2. Le prescrizioni e raccomandazioni cui restano subordinate le approvazioni di cui al punto 1.1, sono riportate per la stazione di Roma Termini nell'allegato 1, e per la stazione di Venezia Santa Lucia nell'allegato 2, che formano parte integrante della presente delibera.

2. *Rimodulazione assegnazioni.*

Sono rimodulate come di seguito le assegnazioni alle stazioni di Bari Centrale, Bologna Centrale, Roma Termini e Venezia Santa Lucia di cui alla delibera di questo comitato n. 129/2006, fermo restando che il finanziamento complessivo assegnato alle opere complementari del programma «Grandi stazioni» a carico delle risorse di cui all'art. 13 della legge n. 166/2002 resta invariato e pari a 260.808.715 euro:

Bari Centrale - 1.781.923 euro;

Bologna Centrale - 28.223.850 euro;

Roma Termini - 106.610.608 euro;

Venezia Santa Lucia - 7.044.250 euro.

3. *Prescrizioni.*

3.1 I maggiori costi delle stazioni di Roma Termini e Venezia Santa Lucia dovranno trovare compensazione con i minori costi delle stazioni di Bari Centrale e Bologna Centrale. Eventuali ulteriori esigenze finanziarie relative alle quattro stazioni che presentano varianti sostanziali rimarranno a carico del soggetto aggiudicatore.

3.2 Dalle prescrizioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sono espunte la n. 16 relativa alla stazione di Venezia Santa Lucia e la n. 33 relativa alla stazione di Roma Termini.

Roma, 20 gennaio 2012

Il Presidente: MONTI

Il segretario: BARCA

Registrato alla Corte dei conti il 30 aprile 2012

Ufficio controllo Ministeri economico-finanziari, registro n. 4, Economia e finanze, foglio n. 151



ALLEGATO 1

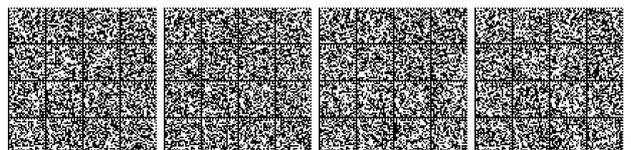
**PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001).
INTERVENTI PROGRAMMA "GRANDI STAZIONI".
VARIANTI AI PROGETTI DEFINITIVI DELLE OPERE COMPLEMENTARI
DELLE STAZIONI DI ROMA TERMINI E VENEZIA SANTA LUCIA
(CUP B11H03000180008)**

OPERE COMPLEMENTARI DELLA STAZIONE DI ROMA TERMINI



PARTE PRIMA – PRESCRIZIONI

1. Premesso che è prevista la demolizione delle voltine di testata, la ricostruzione dovrà avvenire secondo criteri non mimetici che mantengano l'originaria morfologia interna, secondo soluzioni architettoniche ed uso dei materiali adeguati alle moderne tecnologie.
2. Così come già prescritto per il progetto inerente la piastra parcheggi, nell'elaborazione del progetto esecutivo dovranno essere approfonditi in particolare aspetti riguardanti la scelta dei materiali di finitura, in particolare di quelli relativi alle porzioni architettoniche demolite e ricostruite, in modo che, pur garantendo la continuità cromatica delle visuali, sia identificabile la porzione non più originale. Particolari accortezze dovranno essere previste nelle soluzioni di margine dei collegamenti con i corpi preesistenti su via Giolitti e via Marsala, al fine di evitare evidenti alterazioni delle facciate preesistenti e nella soluzione di testata verso la Galleria Gommata.
3. Preso atto delle problematiche di dettaglio legate alla scelta delle finiture, l'individuazione di tali materiali sarà rigorosamente effettuata di concerto con rappresentanti di questa Soprintendenza durante le fasi di avvio del cantiere, previa esecuzione di campionature da sottoporre a preventiva autorizzazione.
4. Sia durante la fase di cantiere che nello scenario finale non si dovrà ridurre la sezione minima attualmente utile per il passaggio dei veicoli nel tratto di Via Marsala coinvolto.
5. Non dovranno essere previsti corpi avanzati per l'accesso/egresso su via Marsala in modo da non ridurre in nessun modo l'attuale sezione utile disponibile allo smaltimento dei flussi veicolari circolanti su tale arteria stradale. L'accesso al parcheggio, fondamentale per la funzionalità dell'opera, dovrà insistere solo su aree di proprietà di RFI S.p.A..
6. Andrà effettuato uno studio che valuti quantitativamente l'entità dei flussi di traffico generati dalla realizzazione del nuovo impianto di parcheggio in funzione dei veicoli entranti ed uscenti dallo stesso durante le varie fasce orarie del giorno, con particolare riguardo alle ore di punta. Dovrà inoltre essere fornita una stima degli impatti sulla scorrevolezza del traffico nell'area di influenza dell'opera con particolare attenzione a Via Marsala e Via Giolitti.
7. Andranno effettuati degli studi specifici degli incroci presenti su via Marsala a monte del previsto punto di ingresso al parcheggio al fine di valutare il miglior sistema di priorità per i flussi in essi confluenti, tenendo conto dell'incremento dei veicoli circolanti indotto dalla costruzione dell'opera.
8. Al fine di evitare che i veicoli in ingresso si accumulino su via Marsala, si dovranno dimensionare le corsie di entrata al parcheggio sulla base della stima dei flussi veicolari in arrivo all'ora di punta e della capacità ricettiva dei corselli di ingresso al



parcheggio. Sulla base di ciò, sembra necessario valutare sia lo spostamento dei dispositivi a sbarra con prelevamento automatico dei biglietti all'interno del corpo principale del parcheggio sia il prolungamento della rampa di accesso al parcheggio in modo da poter accogliere tutti i veicoli in arrivo.

9. Al fine di mitigare l'impatto sulla scorrevolezza del traffico si dovrà prendere in considerazione l'eventualità di rendere disponibili alcuni spazi su aree di RFI S.p.A. per il carico/scarico viaggiatori per pullman turistici adiacenti alla principale galleria di ingresso alla stazione su via Marsala.
10. Dovrà essere valutata, come espresso dal Dipartimento Mobilità e Trasporti, la possibilità di usufruire dell'area dell'attuale parcheggio a raso come corsia di ingresso dedicata, al fine di ridurre l'ingombro dei veicoli sulla carreggiata attuale.
11. Il Comune di Roma dovrà fornire chiarimenti in merito ai nuovi progetti e alle previsioni di sistemazione dell'area di Via Marsala e via Giolitti attraverso l'eliminazione e la dismissione della rete ferroviaria della linea Pantano-Laziali, di iniziativa comunale; inoltre si dovrà procedere quanto prima alla definizione di un accordo/intesa tra il Comune di Roma, GS S.p.A. e RFI S.p.A. per la possibile destinazione ad uso cittadino di un numero di parcheggi nel conteggio generali di quelli dedicati all'interscambio ferroviario; o comunque l'eventuale utilizzo del parcheggio in orario notturno.

Piastra parcheggi

GRUPPO ELETTROGENO

12. L'impianto dovrà essere pienamente rispondente a quanto previsto nel D.M. 22 ottobre 2007.

AUTORIMESSA

13. Dovranno essere rispettate le norme previste dal D.M. 1 febbraio 1986 e successive integrazioni.
14. Le rampe di tipo aperto dovranno essere realizzate in conformità a quanto previsto al punto 0 del D.M. 1 febbraio 1986.
15. Le superfici di ventilazione dovranno essere ubicate a distanza reciproca non superiore a 40 m.
16. Le aperture presenti lungo la fascia centrale dei piani di autorimessa dovranno avere i requisiti di spazio scoperto (punto 1.12 del D.M. 30 novembre 1983).
17. I camini da realizzare per l'autorimessa al livello 0, in alternativa all'impianto di ventilazione meccanica, dovranno avere sezione non inferiore a 0,2 mq per ogni 100 mq di superficie.
18. I camini devono immettere nell'atmosfera a quota superiore alla copertura del



fabbricato.

19. Le uscite su luogo sicuro devono essere ubicate in modo da essere raggiungibili con percorsi non superiori a 50 m.
20. Gli ascensori dovranno essere conformi al D.M. 15 Settembre 2005.
21. Dopo l'esecuzione dei lavori dovrà essere presentata istanza di sopralluogo con relativo versamento ai fini del rilascio del Certificato di prevenzione incendi. Tale domanda dovrà essere corredata delle certificazioni di cui all'allegato II del D.M. 4 maggio 1998 firmate da tecnico abilitato.

Piastra servizi

22. Il sistema di vie d'esodo dovrà assicurare il deflusso di un affollamento massimo di 1050 persone; sono presenti alle due estremità della piastra dei percorsi a cielo libero aventi le caratteristiche di luogo sicuro dinamico, che confluiscono su due corpi scala di tipo protetto posti ad una distanza di circa 200 m dalla piastra.
23. Dovrà essere realizzato un ulteriore sistema di EFC in corrispondenza delle scale aperte a servizio della piastra.
24. All'intradosso del solaio della piastra servizi, in corrispondenza delle scale di tipo aperto, per uno sviluppo pari alla proiezione delle stesse, dovrà essere realizzato apposito setto di altezza non inferiore a 1,50 m aventi caratteristiche REI 60.
25. La piastra servizi, con esclusione dell'apertura relativa alle due scale di tipo aperto, dovrà avere le caratteristiche di compartimento antincendio rispetto alla stazione ferroviaria. Al riguardo il solaio di separazione con la sottostante galleria di testata e le tamponature attestare sulla galleria gommata e sul fascio dei binari dovranno avere caratteristiche di resistenza al fuoco REI 120.
26. Il sistema di compartimentazione con tende REI 60 dovrà essere attivabile anche dall'impianto di rilevazione e allarme incendio.
27. L'impianto di rilevazione incendi dovrà consentire l'attivazione automatica delle operazioni citate al punto 8.2 del D.M. 27 luglio 2010.
28. Gli impianti idrici antincendio esistenti dovranno avere caratteristiche tecniche congrue con le caratteristiche idrauliche di portata, pressione e tempo di funzionamento dei nuovi impianti (rete idranti e sprinkler). Qualora ciò non fosse garantito si dovranno realizzare impianti idrici dedicati esclusivamente alla piastra servizi. I suddetti impianti dovranno essere corredati di attacco di mandata DN 70 da posizionarsi in prossimità di almeno uno dei varchi individuati per l'accesso ai mezzi VV.F..
29. Dovranno essere previsti ulteriori idranti DN 45 a ridosso degli ingressi alla piastra dai due spazi a cielo libero e al piede delle due scale aperte.
30. I montacarichi dovranno essere realizzati in conformità al D.M. 15 settembre 2005.



31. Considerato che non è stata valutata la problematica derivante da un incendio che dovesse interessare un locomotore posto a ridosso della piastra servizi, si dovranno verificare con un approccio di progettazione prestazionale i conseguenti fenomeni fluidodinamici e la relativa incidenza, per gli aspetti di propagazione dell'incendio e di fruibilità delle vie d'esodo, sulla piastra servizi.

Grandi Stazioni dovrà:

32. realizzare le infrastrutture complementari in osservanza delle norme e delle prescrizioni legislative e regolamentari applicabili in relazione alle realizzazioni di tali interventi;

33. *Prescrizione espunta;*

34. fare tutto quanto in suo potere affinché la realizzazione delle infrastrutture complementari non pregiudichi mai la piena funzionalità e sicurezza delle attività di impresa di RFI S.p.A. e/o la gestione di eventuali emergenze;

35. sottoporre all'approvazione di RFI S.p.A. i progetti esecutivi/costruttivi, i Piani di sicurezza ed il Programma dei lavori relativi alle infrastrutture complementari; a titolo di esempio, RFI S.p.A. potrà imporre il rispetto di prescrizioni e/o normative (anche di carattere tecnico) di volta in volta applicabili alle costruzioni ferroviarie;

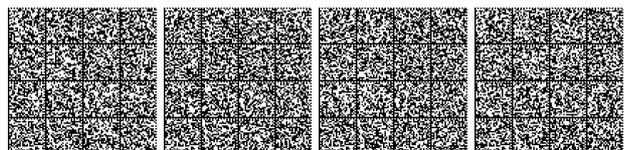
36. fare osservare all'Appaltatore (con ciò promettendo anche il fatto del terzo ex art. 1381 del codice civile), nell'esecuzione dei lavori che interferiscano con l'esercizio ferroviario, e/o con la piena funzionalità e sicurezza delle attività di impresa di RFI S.p.A., e/o con la gestione di eventuale emergenze, quanto segue:

- le disposizioni emanate da RFI S.p.A. per gli appalti di lavori, opere e forniture;
- le prescrizioni tecniche vigenti e quelle di volta in volta impartite da RFI S.p.A.;
- gli eventuali accordi che dovessero essere stipulati da RFI S.p.A. e Grandi Stazioni per la soluzione delle suddette interferenze.

37. Nei casi di demolizione di fabbricati di servizio alle stazioni, dovranno essere preventivamente redatti i piani di riallocazione dei servizi ivi presenti. Tali piani dovranno essere concordati con le strutture territoriali interessate.

38. progetti esecutivi/costruttivi dovranno essere conformi a tutte le norme in materia ed in particolare al seguente Quadro normativo di riferimento:

- legge 30 marzo 1971 n. 118 - Conversione in Legge del D.L. 30 gennaio 1971 n. 5 e nuove norme in favori dei mutilati e invalidi civili (G.U. 02/04/1971 n. 82);
- D.M. 14 giugno 1989 n. 236 - Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, adattabilità e visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche;
- legge 05 febbraio 1992 n. 104 - Legge Quadro per l'assistenza, l'integrazione



- sociale e i diritti delle persone handicappate - art. 24: Eliminazione e superamento barriere architettoniche;
- D.P.R. 24 luglio 1996 n. 503 - Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici;
 - STI PRM 2008 - 164/CE (PMR) - Specifica tecnica di interoperabilità concernente le «persone a mobilità ridotta» nel sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e ad alta velocità.
39. Per tutte le attività ivi presenti e soggette ai suddetti controlli il "Gestore", in qualità di amministratore unico del complesso immobiliare, è tenuto a seguire le procedure previste dal D.P.R. 37/1998 per l'ottenimento di un unico "Certificato di prevenzione incendi" (CPI) per l'intero complesso immobiliare, come chiarito anche dalle circolari esplicative emanate dal competente Dipartimento del Ministero dell'interno (Circolare Prot. n. P725 / 4122 sott. 67 del 4 Giugno 2001, ecc.), comprensivo delle parti comuni (art. 6 del D.M. 27 luglio 2010).
40. progetti devono recepire i pareri favorevoli da parte delle Direzione produzione territoriale di Roma, con le loro eventuali osservazioni ai fini della sicurezza dell'esercizio ferroviario, per una corretta gestione dei Piani d'emergenza dell'intero impianto ferroviario.
41. I progetti dell'impiantistica civile (climatizzazione, antincendio, ecc.) devono essere rispondenti al D.M. 37/2008, alla L. 186/1968 ed alla normativa specifica di riferimento prevedendo la remotizzazione degli allarmi ad una sala controllo per la corretta gestione delle emergenze.
42. Per quanto concerne nello specifico la Piastra servizi, nel posizionamento di dettaglio della stessa, Grandi Stazioni dovrà ottemperare alle linee guida ed alle norme ferroviarie relative alla distanza verticale tra piano ferro ed intradosso delle strutture soprastanti i binari elettrificati.
43. Le modifiche strutturali dovranno tener conto di eventuali locali sottostanti l'area di intervento.
44. In relazione ai nuovi corpi inseriti (piastra parcheggi e piastra servizi) Grandi Stazioni dovrà adeguare tutta la segnaletica di stazione.
45. Eventuali interferenze connesse alla realizzazione dovranno essere definite con Grandi Stazioni S.p.A. prima dell'inizio dei lavori.
46. L'approvvigionamento idrico per il consumo umano dovrà avvenire mediante allaccio all'acquedotto cittadino. Le reti idriche dovranno essere realizzate con i materiali prescritti dal decreto 6 aprile 2004 n. 174 del Ministero della Salute.
47. L'allontanamento e lo smaltimento delle acque di rifiuto dovranno essere assicurati tramite allaccio alla più vicina fognatura comunale ed all'impianto di depurazione di Roma Sud.



48. I servizi igienici dovranno essere provvisti di pavimento e pareti lavabili ed impermeabili, di colonne di scarico munite al piede di pozzetto sifonato formante chiusura idraulica, di canne di esalazione sfocianti oltre il piano di copertura: i servizi igienici sprovvisti di aerazione diretta dovranno essere dotati di idoneo impianto di ventilazione in grado di assicurare i necessari ricambi d'aria.
49. Le autorimesse dovranno possedere superficie di aerazione naturale non inferiore a 1/25 della superficie in pianta del locale.
50. Per quanto riguarda la "Piastra servizi" i servizi igienici e gli spogliatoi ad esclusivo uso del personale addetto alla manipolazione, preparazione e distribuzione degli alimenti, dovranno essere indicati sugli elaborati grafici.
51. Gli impianti di Telecom Italia, qualora presenti, dovranno essere mantenuti in razionali ed irrinunciabili condizioni, da considerare sia in fase di organizzazione dei cantieri sia in fase di realizzazione delle opere, che ne garantiscano la funzionalità, l'integrità e la continuità del servizio, anche, se necessario, con adeguamenti e/o spostamenti provvisori e/o definitivi. Gli oneri derivanti per gli eventuali lavori di spostamento e/o adeguamento degli impianti di TLC, correlati alla realizzazione delle opere in oggetto, saranno addebitati all'ente che ne ha motivato la necessità nel rispetto dalle normative vigenti; saranno redatti, dopo eventuale determinazione congiunta e puntuale degli interventi da effettuare, opportuni preventivi che quando accettati costituiranno la base di partenza di questa società. Al fine di garantire inoltre gli eventuali futuri collegamenti cui Telecom Italia deve far fronte ai sensi del D.L. 259/2003 (codice delle comunicazioni elettroniche) si chiede siano realizzate e rese disponibili le necessarie infrastrutture per le quali sin da ora dichiariamo la nostra disponibilità a fornire tutte le indicazioni tecniche.

Ricordiamo che l'art. 86 del D.L. 259/2003 infatti, così recita : ".....le infrastrutture di reti pubbliche di comunicazioni, di cui agli articoli 87 e 88 del succitato D.L. 259/2003, sono assimilate ad ogni affetto alle opere di urbanizzazione primaria di cui all'art. 16, comma 7, del decreto del Presidente della Repubblica 6 giugno 2001, n.380..."



PARTE SECONDA - RACCOMANDAZIONI

1. Trattandosi di un intervento di sopraelevazione delle strutture della Stazione Termini, si suggerisce di interessare lo Stato Maggiore dell'Aeronautica Militare Italiana, per gli aspetti attinenti le elisuperfici ed il sorvolo aereo.
2. Si raccomanda l'opportunità di consentire un maggior interscambio tra il livello "Piastra servizi" ed il livello "Forum" (livello da cui gli utenti possono raggiungere direttamente le linee di tonelleria delle Linee A e B della Metropolitana di Roma).
3. La realizzazione dell'interscambio potrebbe essere attuata attraverso il collegamento diretto con i 4 ascensori ovvero attraverso la specializzazione di due degli ascensori previsti dal progetto.
4. Si raccomanda di corrispondere la dotazione minima di parcheggio pertinenziale relativo alle funzioni di cui all'art. 6 comma 1 e 7 comma 1 delle N.T.A. del P.R.G. vigente.
5. Si raccomanda di rivedere in dettaglio la soluzione di ingresso da via Marsala.



ALLEGATO 2

**PROGRAMMA DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE (LEGGE N. 443/2001).
INTERVENTI PROGRAMMA "GRANDI STAZIONI".
VARIANTI AI PROGETTI DEFINITIVI DELLE OPERE COMPLEMENTARI
DELLE STAZIONI DI ROMA TERMINI E VENEZIA SANTA LUCIA
(CUP B11H03000180008)**

OPERE COMPLEMENTARI DELLA STAZIONE DI VENEZIA SANTA LUCIA



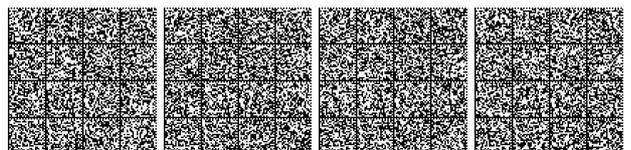
PARTE PRIMA - PRESCRIZIONI

1. Deve essere escluso l'uso del vetro a delimitazione della fondamenta verso il Canal Grande evitando analogie con il Ponte della Costituzione.
2. Devono essere concordati sopralluoghi congiunti per valutare e dettagliare le modalità esecutive dell'intervento, con particolare riguardo alla pavimentazione pubblica.
3. Le fondamenta dovranno essere mantenute alla quota esistente.
4. Deve essere prevista la realizzazione di percorsi guida per disabili visivi.
5. Deve essere verificata la possibilità di non eliminare la rientranza della cordonata lungo il Canal Grande, tra il porticato e la cavana.
6. Dovrà essere almeno raddoppiato il percorso interno ed esterno di comunicazione tra lo spazio antistante la fine dei binari e la banchina prospiciente l'affaccio sul Canal Grande.
7. Le pavimentazioni dei percorsi pedonali pubblici in porfido vanno conservati o ripristinati, laddove corrispondano al disegno originario della pavimentazione; in caso contrario l'utilizzo di cubetti in porfido risulta incompatibile secondo le prescrizioni dell'art. 19, comma 6, delle NTA della V.P.R.G. per la Città Antica che prevede l'uso di materiali tradizionali e in particolare blocchi di trachite squadrati manualmente e, per elementi complementari, elementi di contorno ed inserti decorativi, la pietra d'Istria.
8. La collocazione di vasche d'acqua e vasche ornamentali, con piante per la fitodepurazione, negli spazi destinati a verde di uso pubblico, adiacenti all'edificio ex manifatturiero non appare idonea e compatibile con le caratteristiche e gli usi dell'area.
9. Prima dell'inizio dei lavori di consolidamento del muro di sponda lato Canal Grande, dovrà essere predisposto un sistema di monitoraggio delle opere di fondazione, in conformità con il sistema di controllo già in opera per il nuovo ponte (sistema di telecontrollo della 4Emme Service e sistema di misurazione della topografia del ponte affidata a D.I.C.A.M. — Dipartimento di Ingegneria Civile Ambientale e dei Materiali dell'Università di Bologna). La messa a punto del sistema dovrà essere concordata con la Direzione PEL e con i soggetti anzidetti al fine di ottenere misurazioni confrontabili nei diversi sistemi.
10. Prima dell'inizio dei lavori di consolidamento del paramento murario banchina



fronte edificio Manifatturiero dovranno essere verificate le indagini subacquee per l'individuazione di eventuali ulteriori ammaloramenti del muro di sponda, successivi al 2007 (data di esecuzione delle indagini subacquee).

11. Relativamente alle pavimentazioni tattili si sottolinea che le stesse dovranno essere collocate secondo le indicazioni contenute nel Piano di Eliminazione delle Barriere Architettoniche approvato dal Consiglio Comunale nel 2004. Le pavimentazioni tattili dovranno far riferimento esclusivamente a due codici: pavimentazione con bollo (codice: 'pericolo-attenzione'), pavimentazione a linee (codice: 'orientamento'). Risultano, pertanto, pleonastiche le pavimentazioni che fanno riferimento ad altri codici (ad esempio 'svolta' — vedi tav. "Percorso per disabili visivi — planimetria generale"). Deve essere cancellato il percorso tattile posto di fronte agli ingressi dell'edificio "Direzione Compartimentale", in quanto la linea dell'edificio risulta già una linea di orientamento chiara, a tal fine non dovranno essere collocati ostacoli lungo la stessa (nella tavola "Percorso per disabili visivi planimetria generale" vengono indicate delle fioriere). Le pavimentazioni per facilitare l'orientamento (linee), collocate lungo la fondamenta, di fronte alla stazione ferroviaria nelle aree di nuova pavimentazione in trachite, dovranno essere finalizzate ad intercettare gli approdi ACTV. Relativamente alle rampe si sottolinea l'importanza di ridurre il più possibile le pendenze: trattandosi di percorsi pedonali, infatti, la pendenza longitudinale non deve superare il 5% (DM 236/1989 punto 8.21).
12. La gestione dell'impianto di illuminazione dei percorsi coperti pubblici del palazzo ex compartimentale, dovrà separata elettricamente da quella del sottopasso che congiunge il Ponte della Costituzione con la F.ta S Lucia. Allo scopo dovranno essere previsti quadri elettrici distinti, per le rispettive competenze gestionali. Si precisa inoltre che il quadro elettrico riferito al sottopasso, dovrà essere collocato in area pubblica ed accessibile al personale di servizio per le varie attività di manutenzione e pronto intervento che si rendessero necessarie.
13. Dovrà essere adeguata la sorgente luminosa da vapori di mercurio ormai in disuso, con altra ad avanzata tecnologia ed elevata efficienza luminosa (ioduri metallici) avente temperatura, di colore di circa 3.000/3.500°K.
14. Esaminata la tavola cod. doc. PL progr. 02 (illuminazione pubblica), si riscontra quanto segue:
 - nell'area destinata a verde pubblico lato canale di S. Chiara, sono stati indicati candelabri a tre lanterne. In questa area è sufficiente l'installazione di candelabri a lanterna singola anche in considerazione dell'esigua interdistanza dai centri luminosi;
 - l'illuminazione delle aiuole prospicienti l'ingresso della stazione è già garantita dall'impianto esistente costituito da candelabri a tre lanterne e pertanto non è indispensabile l'inserimento di ulteriori candelabri a lanterna singola;
 - nei precedenti elaborati, non era presente l'impianto di illuminazione della passerella di Rio della Crea, ora proposto con apparecchi di illuminazione denominati plafoniere tipo sottoportici veneziani. Tali apparecchi costruiti in fusione di bronzo e dotati di schermo in vetro, si prestano per un utilizzo a

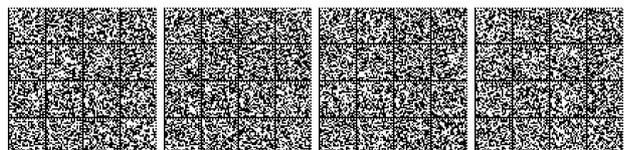


soffitto ed in ambiente coperto data anche la loro classe di protezione. Si propone l'impiego di apparecchi con tecnologia a LED aventi temperatura di calore di circa 3.5000°K, con grado di protezione idoneo (almeno IP 65), da collocare a parete nell'infrastruttura della passerella e dotati di ottica speculare e che consenta il rispetto della Legge Regionale sopraindicata.

15. Dovrà realizzare le Infrastrutture Complementari in osservanza delle norme e delle prescrizioni legislative e regolamentari applicabili in relazione alle realizzazioni di tali interventi.
16. *Prescrizione espunta.*
17. Dovrà fare tutto quanto in suo potere affinché la realizzazione delle Infrastrutture Complementari non pregiudichi mai la piena funzionalità e sicurezza delle attività di impresa di RFI e/o la gestione di eventuali emergenze.
18. Dovrà sottoporre all'approvazione di RFI i progetti Esecutivi/Costruttivi, i Piani di Sicurezza ed il Programma dei Lavori relativi alle Infrastrutture Complementari; a titolo di esempio. RFI potrà imporre il rispetto di prescrizioni e/o normative (anche di carattere tecnico) di volta in volta applicabili alle costruzioni ferroviarie.
19. Dovrà fare osservare all'Appaltatore (con ciò promettendo anche il fatto del terzo ex art. 1381 del codice civile), nell'esecuzione dei lavori che interferiscano con l'esercizio ferroviario, e/o con la piena funzionalità e sicurezza delle attività di impresa di RFI, e/o con la gestione di eventuale emergenze, quanto segue:
 - le disposizioni emanate da RFI per gli appalti di lavori, opere e forniture;
 - le prescrizioni tecniche vigenti e quelle di volta in volta impartite da RFI;
 - gli eventuali accordi che dovessero essere stipulati da RFI e Grandi Stazioni per la soluzione delle suddette interferenze.
20. Nei casi di demolizione di fabbricati di servizio alle stazioni, dovranno essere preventivamente redatti i piani di riallocazione dei servizi ivi presenti. Tali piani dovranno essere concordati con le strutture territoriali interessate.
21. I progetti Esecutivi/Costruttivi dovranno essere conformi a tutte le norme in materia ed in particolare al seguente Quadro normativo di riferimento:
 - Legge 30/03/1971 n. 118 - Conversione in Legge del D.L. 30/01/1971 n. 5 e nuove norme in favori dei mutilati e invalidi civili (G.U. 02/04/1971 n. 82).
 - DM 14/06/1989 n. 236 - Prescrizioni tecniche necessarie a garantire l'accessibilità, adattabilità e visitabilità degli edifici privati e di edilizia residenziale pubblica sovvenzionata e agevolata, ai fini del superamento e dell'eliminazione delle barriere architettoniche.
 - Legge 05/02/1992 n. 104 - Legge Quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate - art. 24: Eliminazione e superamento barriere architettoniche.
 - DPR 24/07/1996 n. 503 - Regolamento recante norme per l'eliminazione delle barriere architettoniche negli edifici, spazi e servizi pubblici.



- STI PRM 2008 - 164/CE (PMR) - Specifica tecnica di interoperabilità concernente le «persone a mobilità ridotta» nel sistema ferroviario transeuropeo convenzionale e ad alta velocità.
22. Per tutte le attività ivi presenti e soggette ai suddetti controlli il “Gestore”, in qualità di amministratore unico del complesso immobiliare, è tenuto a seguire le procedure previste dal DPR 37/98 per l’ottenimento di un unico “Certificato di Prevenzione Incendi” (CPI) per l’intero complesso immobiliare, come chiarito anche dalle circolari esplicative emanate dal competente Dipartimento del Ministero dell’Interno (Circolare Prot. n. P725 / 4122 sott. 67 del 4 Giugno 2001, ecc.). comprensivo delle parti comuni (art. 6 del DM 27.07.2010).
23. I progetti devono recepire i pareri favorevoli da parte della Direzione Produzione Territoriale di Venezia, con le loro eventuali osservazioni ai fini della sicurezza dell’esercizio ferroviario, per una corretta gestione dei Piani d’Emergenza dell’intero impianto ferroviario.
24. I progetti dell’impiantistica civile (climatizzazione, antincendio, ecc.) devono essere rispondenti al DM 37/08, alla L. 186/68 ed alla normativa specifica di riferimento prevedendo la remotizzazione degli allarmi ad una sala controllo per la corretta gestione delle emergenze.
25. In relazione alle nuove realizzazioni Grandi Stazioni dovrà adeguare tutta la segnaletica di stazione.



PARTE SECONDA - RACCOMANDAZIONI

1. Per quanto riguarda la realizzazione dell'area verde attrezzata con piantumazione di nuove alberature, da realizzarsi nell'area nord-ovest della stazione attigua al fascio binari, si raccomanda la piantumazione di alberi a medio fusto per evitare pericolo per la linea elettrica.
2. Si desidera evidenziare che la rete di acquedotto, dalla quale è derivato l'allaccio alla stazione ferroviaria, in grado di far fronte alle attuali richieste, nel caso siano richiesti aumenti di portata idrica dovrà essere necessariamente previsto il potenziamento delle attuali tubazioni.
3. Poiché il progetto prevede inoltre alcune sistemazioni agli attuali muri di sponda, si ricorda pertanto che nella zona antistante la Chiesa degli Scalzi e in quella all'altezza dell'incrocio del Canal Grande con il canale Santa Chiara sono presenti in subalveo due condotte di fondamentale importanza per l'erogazione idrica della città di Venezia.
4. Per quanto riguarda la depurazione e la rete fognaria Veritas attualmente non gestisce nessun servizio all'interno dell'area interessata, si precisa comunque che ai sensi della legge speciale n. 206/95 va richiesta autorizzazione al piano di adeguamento degli scarichi alla Direzione Ambientale Tutela Acque del Comune di Venezia ed al Magistrato alle Acque, competente al rilascio dell'autorizzazione allo scarico in Laguna.

12A05303

