

Mobilità «L'affidamento diretto non è vantaggioso economicamente per l'amministrazione, fare la gara»

Linee C e D, l'ultima bocciatura

Roma **Metropolitane** scrive all'Autorità: no al progetto dei privati

L'ultima bocciatura è di qualche giorno fa e ricalca quella della Corte dei Conti. Solo che, a stroncare l'ipotesi di *project financing* proposto dai privati (Astaldi, Ansaldo, Vianini e cooperative) sulla linea C, è direttamente **Roma Metropolitane**, la municipalizzata del Comune. Rispondendo all'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici, l'azienda — guidata dall'ad **Federico Bortoli** — non va per il sottile: «Quel progetto — la sintesi della relazione — non è vantaggioso per l'amministrazione comunale dal punto di vista dei costi. Sul piano giuridi-

co, poi, l'affido diretto al consorzio **Metro C** non è giustificato. Il *project* sulla tratta centrale Colosseo-Farnesina va messo a bando».

L'altro aspetto della relazione riguarda la linea D, che dovrebbe collegare l'Eur con Talenti: «Ad oggi — dice **Roma Metropolitane** — non risulta nessun atto da parte del Comune». Una linea «fantasma».

A PAGINA 3
Ernesto Menicucci

Linea C ai privati, non ci sono le condizioni

Roma **Metropolitane** all'Autorità sui contratti pubblici: *project financing* da mettere a gara

I motivi della bocciatura



<p>1 Non ci sono le condizioni per l'affido diretto al raggruppamento di imprese Metro C</p>	<p>2 Mancanza di convenienza economica per l'Amministrazione rispetto al costo di costruzione, aumentato del 15%</p>	<p>3 Mancanza di convenienza rispetto al costo di gestione, superiore a quello sostenuto dal Comune per le linee esistenti</p>	<p>4 Svantaggiosa ripartizione dei rischi di costruzione e gestione per l'Amministrazione</p>	<p>5 Improcedibilità dell'operazione di valorizzazione immobiliare: molte delle aree proposte non sono nella disponibilità del Comune</p>
--	---	---	--	--

CORRIERE DELLA SERA

Nei pochi giorni in cui è stato dimissionario, **Federico Bortoli** — ad di «**Roma Metropolitane**» — lo aveva detto: «Tutti ci attaccano per la **metro C**, ma la proposta di *project financing* dei privati (Ansaldo, Vianini, Astaldi, cooperative, ndr) noi l'abbiamo bocciata. In Comune fanno finta di niente».

La relazione è del primo dicembre 2011 e lo scorso 13 marzo viene inviata all'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici, che il 27 febbraio ha chiesto «una relazione sullo stato dell'arte della progettazione del tratto Colosseo-Farnesina della linea C, e quale sia la procedura scelta». L'Autorità vuole anche «informazioni sul concreto apporto finanziario delle opere della linea C tramite la valorizzazione immobiliare e la compati-

bilità con le analoghe esigenze di coperture poste dalla linea D». Il responsabile del procedimento della linea C Giovanni Simonacci risponde: «**Roma Metropolitane** riassume le ragioni per le quali la proposta di *project financing* presentata è stata ritenuta non accoglibile, con particolare riferimento alle motivazioni giuridiche e alla valorizzazione immobiliare».

Il giudizio di **Roma Metropolitane** è impietoso verso i privati: «Insussistenza delle condizioni per l'affidamento diretto; costi di costruzione aumentati del 15%; costo di gestione superiore a quello che Roma Capitale sopporta per le linee esistenti; svantaggiosa ripartizione dei rischi di costruzione e gestione per il Comune; improcedibilità tec-

nica e amministrativa per la valorizzazione immobiliare che coinvolge aree non nella disponibilità di Roma Capitale». Si tratta di sette siti: le caserme «De Tommaso» a via Barletta, «Luciano Manara» di via Giulio Cesare, Trasmissioni di viale Angelico, Materiali elettrici di via Guido Reni, poi il deposito Atac di piazza Bainsizza, un edificio militare a piazza maresciallo Giardino, un'area comunale a piazza Mancini.

Alcune di queste caserme, spiega Simonacci, «non rientrano neppure nel piano di alienazione e valorizzazione degli immobili militari», stabilito tra Comune e ministero della Difesa. Senza contare che «alcune aree sono soggette a vincoli di salvaguardia e/o oggetto di altri procedi-

menti in corso».

E se la valorizzazione non va in porto «il rischio è a completo carico del concedente, con ricaduta sul contributo in conto impianti». Sul piano giuridico, invece, anziché procedere all'affido diretto, il *project financing* sulla tratta centrale della linea C va messo a bando, senza possibilità di deroghe. Istanza, pare, recepita dal Comune: la gara si farà. Sul progetto del consorzio



«Metro C» ci sono altre perplessità manifestate da Roma Metropolitane: «Il costo al chilometro, per 7.100 metri e 7 stazioni, è di 2,6 milioni di euro, 34% in più rispetto alla tratta T3. Prezzi poco giustificati per un affido diretto». Sul piano economico, «i rischi di costruzione, dal ritrovamento di reperti archeologici allo spostamento di servizi pubblici e attività commerciali sono in capo al Comune», il rapporto tra penali e parametri di esercizio è a favore delle imprese, «il contributo in conto impianti è il 50% dell'investimento e deve essere erogato in 4 anni, a prescindere dall'avanzamento dei lavori». Mentre sulla progettazione «viene eliminata l'interconnessione con la linea D a piazza Venezia senza che ci sia un atto di Roma Capitale» e «i tempi per il progetto definitivo ed esecutivo non sono realistici». Anche Legambiente, sulle metro, attacca: «Caos e cemento caratterizzano la gestione Alemanno: costi in crescita, ritardi, oscure valorizzazioni immobiliari». L'elenco è lungo: «Sulla B1 — dice Lorenzo Parlato — servono tra i 580 e i 650 milioni di euro per 3,85 km e tre stazioni. Per la B da Rebibbia a Casal Monastero su 447,6 milioni solo 100 sono del Comune. Il Campidoglio deve aprire nuove linee di credito in vista del Giubileo 2025».

Ernesto Menicucci

© RIPRODUZIONE RISERVATA

2016

La **fine** dei lavori prevista per la tratta da San Giovanni al Colosseo

30

Le **stazioni** previste sul percorso, che da Pantano arriva a via Oslavia

20,4

La **lunghezza** complessiva della linea D, dall'Eur a Talenti



Federico Bortoli

