

**Trasporto** Il sindaco Marino sull'ingresso del Gruppo Ferrovie in Atac: «Mi interessa moltissimo»

# «La metro C fino a Ottaviano»

L'annuncio del presidente di Roma metropolitane: cantiere a piazza Venezia entro l'anno

Una sorpresa dopo l'altra: dopo l'inchiesta della Procura sulla metro C, arriva l'annuncio che i treni non si fermeranno a piazza Venezia (i cantieri per la fermata saranno aperti entro l'anno) ma arriveranno fino a Ottaviano, incrociando la linea A. L'annuncio di Paolo Omodeo Salé, il nuovo presidente di Roma metropolitane, davanti alla commissione speciale

«Metro C». Due sole le fermate previste: a San Pietro e, per l'appunto, a Ottaviano. Progetto in intesa con il contraente generale. Costo totale previsto per l'opera, 1,2 miliardi, 850 milioni dei quali, però rappresentano la spesa per arrivare dal Colosseo a piazza Venezia. E la tratta inaugurale, da Pantano

a Centocelle. «Dovrebbe essere l'1 o il 2 novembre - dice Sale - senza cerimonie né fanfare».

a pagina 3

**Ernesto Menicucci**

## Piazza Venezia-Ottaviano: due sole fermate

Prolungamento della linea C: «Finanziamenti più rapidi grazie a nuove metodologie di scavo»

Altro che grande incompiuta, o una nuova Salerno-Reggio Calabria. La metro C è viva e lotta insieme a noi. Di più: non si fermerà, come si paventava, a piazza Venezia. Ma arriverà, a Dio piacendo, oltre il Tevere, *bypassando* tutto il centro: dal Vittoriano, la «prossima fermata», sarà a San Pietro, distanza — guida Michelin alla mano — di circa 4 chilometri.

L'annuncio lo dà Paolo Omodeo Salé, il *legal* scelto dall'assessore ai Trasporti Guido Improta per guidare Roma Metropolitane, la «scatola magica» che, fin dalla sua fondazione ha attraversato tutte le giunte (sinistra e destra) come soggetto a sé stante, con un potere assoluto sulle nuove infrastrutture.

Salé riferisce alla commissione speciale «metro C» (pre-

sidente Maurizio Policastro, Pd) lo stato dell'arte, dopo le polemiche di questi giorni: lo slittamento dell'apertura fino a Centocelle («dovrebbe essere l'1 o 2 novembre, ma niente cerimonie o fanfare», dice Salé), l'attacco — poi in buona sostanza rientrato — di Marino alle ditte del Consorzio per i ritardi, il «faro» sull'atto attuativo del 2013 (che riconosceva 90 milioni in più alle imprese: «paga il Comune», dice Salé) dalla magistratura (sia contabile che ordinaria). Ora, però, sia Salé che Improta rilanciano: «Stiamo lavorando — dice il presidente di Roma Metropolitane — sul prosieguo della linea C fino ad Ottaviano, d'intesa col contraente generale».

Come? Con quali soldi? Salé, di più, non dice. Non col

*project financing*, comunque: «C'è un'ipotesi progettuale che va verso un'ipotesi di finanzia-

mento in tempi più rapidi, grazie a nuove metodologie di scavi». Salé non pone limiti: «Possiamo arrivare anche al Nord della città». Magari sulla Cassia, come auspica il minisindaco del XV Daniele Torquati (Pd). E le fermate dopo piazza Venezia? Improta spiega: «Abbiamo mandato la proposta al ministero delle Infrastrutture. Parliamo di due fermate, San Pietro e Ottaviano».

È il vecchio problema: gli stop intermedi, come Chiesa Nuova, sono stati cancellati dal percorso. E resta il dubbio se, così, si può ancora parlare di una metropolitana. Anche sui costi Improta aggiunge qualco-

sa in più: «Abbiamo ereditato un vecchio contratto da 850 milioni per arrivare a piazza Venezia. Con 1,2 miliardi faremo anche Ottaviano». Basta? Ancora no. Perché la B, parola di Giovanni Caudo (Urbanistica) «arriverà a Casal Monastero» e la B1 entro marzo 2015 «aprirà fino a piazzale Jonio». Chi l'ha detto che fare le metro a Roma è complicato?

**Ernesto Menicucci**

### I costi

Arrivare fino a Ottaviano costerà 1,2 miliardi



Prossima  
apertura



CdS

**3,7**

**Miliardi** di euro è l'investimento per la metro C, secondo la gara d'appalto vinta dal Consorzio di imprese tra Astaldi, Vianini, Ansaldo, Cmb e Ccc

**30**

Sono le **stazioni** del tracciato. La linea C parte da Monte Compatri, segue per una parte il vecchio tracciato della Roma-Pantano, e dovrebbe arrivare a Prati

**25,5**

I **chilometri** complessivi del tracciato. Di questi, una parte (7,9) saranno in superficie (fino a Centocelle), mentre il resto (17,6) andranno in sotterraneo

**850**

**Milioni** di euro era il costo previsto nella tratta T2 dal Colosseo a piazza Venezia: nelle cifra però era compresa anche la stazione capolinea e il deposito



Peso: 1-10%,3-27%