

ATTUALITÀ

METROPOLI GRANDI OPERE 1 / LA CAPITALE

Alemanno salta SUL SUPER-METRO

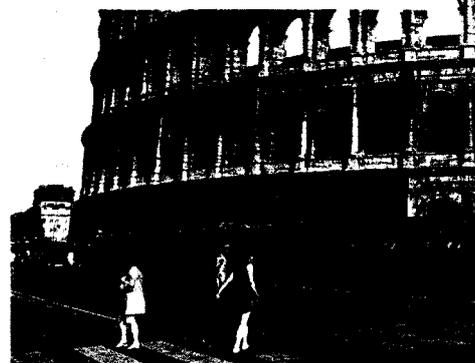
Nove miliardi. Tanto costerà la nuova metropolitana di Roma. Un business che eguaglia il ponte sullo Stretto. E che ora tocca al neo sindaco gestire. A partire dalle poltrone chiave per gli appalti

DI PAOLA PILATI

Nessuna metropolitana prevede 100 milioni di euro per scavi archeologici. Nessuna altra metropolitana deve passare a una profondità di 32 metri perforando un terreno scadente, e che i palazzinari del passato hanno ridotto a una gruvera: rubavano la pozzolana dal sottosuolo e ora per riempire i buchi spendiamo 50 milioni di euro... Quelle che per Federico Bortoli, amministratore delegato di Roma Metropolitana, sono le croci che segnano il cammino dell'opera pubblica più prestigiosa messa in cantiere dall'amministrazione uscente, per altri sono una fortuna. Sono proprio quei vari accidenti a fare della "tube" capitolina un caso unico in termini di spesa prevista, 9 miliardi di euro al completamento, quattro allo stadio attuale dei progetti messi in cantiere e finanziati, che è la stessa cifra stimata per la realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina. Un'opera monstre, la prima a livello nazionale (dopo l'alta velocità) in termini di risorse, ma anche quella più costosa: 160 milioni di euro al chilometro, contro i 70 milioni della metro di Torino costruita per le Olimpiadi invernali. «Incomparabili», precisa Bortoli, «visto che quella di Torino non è alla nostra profondità, e serve per trasportare 6.500 passeggeri all'ora contro i nostri 20 mila». Le grandezze sono tutto, e in quest'opera iperbolica sono appunto le grandezze ad attirare l'attenzione, dopo il ribaltamento della maggioranza in Campidoglio. Gianni Alemanno si ritrova infatti tra le mani il

cantiere più importante della nazione, e sarà lui a tagliare il nastro, nel 2011, della nuova linea C e anche della linea B1, ma già nel 2009 farà il suo esordio con l'inaugurazione del corridoio veloce Anagnina-Tor Vergata (una specie di metro di superficie, insomma un filobus con sede dedicata), che servirà per i Mondiali di nuoto, e l'anno successivo farà la sua figura con la consegna dell'altra linea-filobus veloce che collegherà i quartieri di nuova espansione di Tor de' Cenci e Tor Pagnotta con l'Eur.

È per questo che prima ancora che almanaccare sulle sorti dell'Ama, l'azienda della nettezza urbana all'orlo del fallimento, o di chiedersi chi guiderà l'Atac, quella degli autobus, e persino prima di affrontare il probabile terremoto al vertice dell'Acea, l'ex municipalizzata dell'energia elettrica quotata in Borsa di cui un potente romano come Francesco Gaetano Caltagirone è azionista, ma scontento, prima ancora insomma che l'onda tellurica di An arrivi, tutti gli occhi sono rivolti su quelle due poltrone cruciali. Quelle oggi occupate in Roma Metropolitana, 100 per cento Comune, da Chicco Testa come presidente e dall'avvocato Bortoli come amministratore, il primo accusato dai maligni di "riposizionarsi", il secondo scelto personalmente



da Veltroni per le sue abilità di tecnico di lungo corso in materia di lavori pubblici (prima all'Italstat, poi alla Sta), e quindi "targato". Entrambi, pur in carica per altri due anni, hanno già rimesso il mandato. «Non mi interessano tanto i 90 mila euro l'anno che prendo qui, visto che faccio altri lavori remunerati», dice spiccio Chicco Testa, «quanto la struttura che abbiamo messo in piedi: 170 persone di qualità, una società che costa al Comune 10 milioni l'anno e che ha imparato a ge-

PERCORSO A TAPPE

	oggi	nel 2011	nel 2015
Km	36.5	58.9	86
Numero stazioni	49	75	103
Residenti serviti	350.000	540.000	820.000
Spostamenti al giorno	780.000	950.000	1.700.000



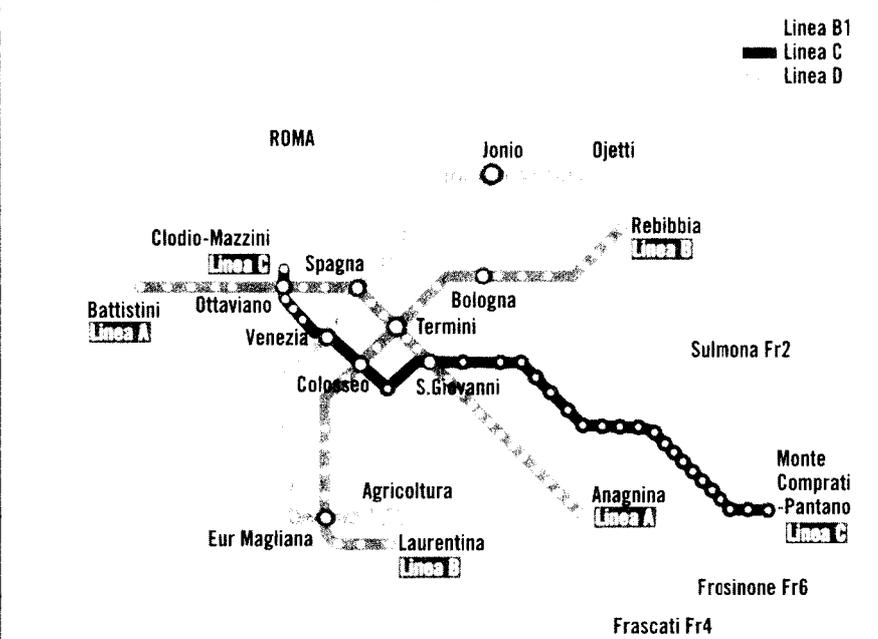
I cantieri della metropolitana in piazza Venezia e, a sinistra, al Colosseo. A centro pagina: il sindaco di Roma Gianni Alemanno

stire in maniera innovativa gli appalti pubblici». Materia da grandi navigatori, acque infide per chiunque, che presuppone di essere in grado di sfidare qualsiasi buriana.

Da quella solo apparentemente minore come la contestazione di Italia Nostra su tracciato e modalità della metro, a quella che monta dai malumori dei piccoli costruttori locali, tagliati fuori dai bocconi più grossi, fino alla buriana con i fiocchi che si materializza non appena a Roma si scava oltre un metro, trovando cocci, basolati, mura e reperti vari. Una scalinata romana, venuta alla luce tre settimane fa, è l'ultimo caso. Si è materializzata su una delle vie di risalita della futura stazione di piazza Venezia, uno dei punti più tormentati della nuova linea C, che da Pantano, periferia sud-est, arriva dopo 25 chilometri a piazzale Clodio, nord-ovest, passando per il centro storico, e per la quale sono stati stanziati 3 miliardi di euro (il 70 per cento a carico dello Stato). La scala sarà inglobata nella nuova stazione museo, vi-

Foto: Angelo Farnetelli (2), A. Carrà - AGF

LA SOTTERRANEA SI FA IN QUATTRO



Le linee della metropolitana di Roma. Attualmente sono in funzione la A e la B. Per il 2011 è previsto il completamento della B1 e la prima tratta della C (San Giovanni-Pantano). Nel 2015 invece dovrebbe essere in funzione l'intera linea C e parte della D (Fermi-Prati Fiscali)

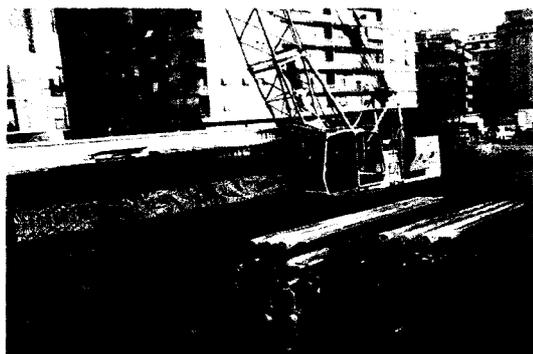


ATTUALITÀ

**Rialzano la testa
i costruttori rimasti
a bocca asciutta.
"Proporremo
uno scambio
sui parcheggi"**



Cantieri per la linea C della metropolitana in piazza Lodi e, a sinistra, in piazza delle Gardenie. Sotto: Chicco Testa



avori della linea C sono stati vinti da un raggruppamento che vede uniti Astaldi, le cooperative Ccc, Vianini, Ansaldo trasporti e Sistemi ferroviari. La B1 (500 milioni, metà a carico dello Stato, da piazza Bologna a piazzale Ionio), è andata al consorzio Risalto, in cui figura il gruppo Maire (l'ex Fiat Engineering). Quanto alla linea D, l'ultima in programma, e che collega per 20 chilometri la parte sud della città (parte da



sibile a tutti. Ma non sempre il contatto con le antichità s'è risolto altrettanto bene. La fermata che doveva nascere a piazza Argentina è stata cassata perché avrebbe affondato le ruspe proprio nel cuore della città di Cesare, e quella della Chiesa Nuova già si sa che non sarà una passeggiata. Lo dimostra il rompicapo che si sta affrontando a piazza Venezia. Sotto il palazzo del Duce, tra il basolato dell'antica via Flaminia e i resti di un'antica vetreria, lo scavo è bloccato da un anno e mezzo. Intorno, si è aperto e richiuso, come un chirurgo di fronte a un male incurabile. E dove tocca andare avanti, come per la stazione di San Giovanni, i resti di antiche dimore hanno spinto i progettisti a forare ancora più sottopur di non fermare tutto.

In futuro, sarà tutto diverso: nel corpo a corpo con la Sovrintendenza la metropolitana di Roma potrebbe avere la meglio. E proprio grazie al ticket Veltroni al Comune e Rutelli ai Beni culturali, che avevano dato un'accelerata alla pratica dei rapporti tra i due poteri con risultati insperati. Un mese fa, il comitato tecnico di settore, che è l'organo superiore in tema di beni culturali, ha riconosciuto l'assoluta priorità della metro, e ha stabilito che i reperti rinvenuti durante gli scavi possono essere rimossi, se indispensabile, ma anche demoliti, se di poco pregio. Un'assoluta novità, che potrebbe a questo punto mettere le ali al resto dell'opera.

I soldi non mancano, e questo è miele per le imprese. A farsi sotto, infatti, c'è tutta la crème della grande impresa italiana. I la-

avori della linea C sono stati vinti da un raggruppamento che vede uniti Astaldi, le cooperative Ccc, Vianini, Ansaldo trasporti e Sistemi ferroviari. La B1 (500 milioni, metà a carico dello Stato, da piazza Bologna a piazzale Ionio), è andata al consorzio Risalto, in cui figura il gruppo Maire (l'ex Fiat Engineering). Quanto alla linea D, l'ultima in programma, e che collega per 20 chilometri la parte sud della città (parte da piazzale dell'Agricoltura, zona Eur-Magliana) alla parte nord-ovest (Salario-Montesacro), si sono qualificate Pizzarotti e Condotte nel ruolo di promotore, cioè chi presenta il progetto preliminare da mandare in gara. Incerta è la permanenza di Condotte, impresa di gran calibro a cui però la Prefettura di Roma ha sospeso di recente il certificato antimafia. Il 18 giugno il Tar si pronuncerà sulla questione, ma Bortoli assicura che, in caso di sentenza sfavorevole all'impresa, non ci saranno conseguenze sul cammino del progetto: Condotte verrà sostituita, oppure Pizzarotti continuerà da sola. Ma la grande novità è il reperimento dei soldi. Per finanziare i lavori (costo preventivato 3 miliardi), è stata concepita una formula innovativa di project financing di cui Mediobanca è il pivot bancario. In pratica, metà dei soldi li tira fuori il Comune, l'altra metà le imprese, che poi affideranno la gestione a un soggetto privato in cambio di un canone che il Campidoglio pagherà per 25 anni.

Zeppè nella gioiosa macchina da guerra di Roma Metropolitana, a questo punto, possono venire da due fronti: la voglia di Alemanno di mettere lo zampino nei pro-

getti («Mi sembra difficile ripensare il percorso della C», dice Bortoli, «approvato da otto gradi di giudizio, invece sulla D si potrebbe...»). E dare spazio ai malumori locali. Come quelli dell'Acer, l'associazione dei costruttori romani, in gran parte piccole e medie imprese rimaste a bocca asciutta. «Proporremo alla nuova amministrazione uno scambio», si lancia Giancarlo Cremonesi, presidente dell'Acer: «Risorse private in cambio dello sfruttamento a fini commerciali delle aree limitrofe alle stazioni della metro. Insieme alla Lega Coop abbiamo già un paio di progetti. E poi parcheggi: se il Comune ci fa costruire 10 mila parcheggi da vendere in città, ne regaliamo cinquemila alle stazioni di testa delle metro». L'abbinamento bipartisan - e lo scambio - piacerà ad Alemanno? Chissà. Di certo, il sindaco qualche promessa in campagna elettorale l'ha fatta. Anche a quelli di Italia Nostra, capeggiati dal settantenne combattivo Antonio Tamburrino, che sulla metro da dieci anni morde agli stinchi il Comune: «Invece che un treno da 110 metri, con due tunnel, treni da 50 metri in un solo tunnel, con ascensori e non scale per il ritorno in superficie», sostiene. E ha scatenato un finimondo di ricorsi e denunce alla Corte dei conti. Ma di vedere impantanato il cantiere più grande d'Italia forse al nuovo sindaco non conviene. ■

Che voglia di metro

In giro per l'Italia i progetti per il trasporto pubblico cittadino o comunque locale vanno per la maggiore. La Metro Milano ha in corso la realizzazione della linea 4 (costo 789 milioni di euro) e della 5 (504 milioni). A Parma si gareggia per la linee A e B (22 chilometri per un totale di 250 milioni), a Bologna servono 587 milioni per 11 km di metro e 450 per i 16 km di Modena. Bologna ha anche un progetto di "people mover", cioè il collegamento di 5 chilometri tra stazione e aeroporto, per 89 milioni. La metro sub-lagunare di Venezia (12 chilometri per 343 milioni di euro) sarà fatta con una concessione trentennale, come la rete tranviaria di Firenze (292 milioni di euro). Ma i grossi calibri sono altri: Roma (la C e la D) e la Circumetnea, ferrovia catanese, che vale 1,8 miliardi. Promotore, la francese RATP.

Foto: Ang. G. Franceschi - G. Caruffa - AGF - Fotogramma - Imagoeconomica