



MOBILITÀ LA QUARTA LINEA

3,4 miliardi
Il costo. La previsione della spesa per la metropolitana D

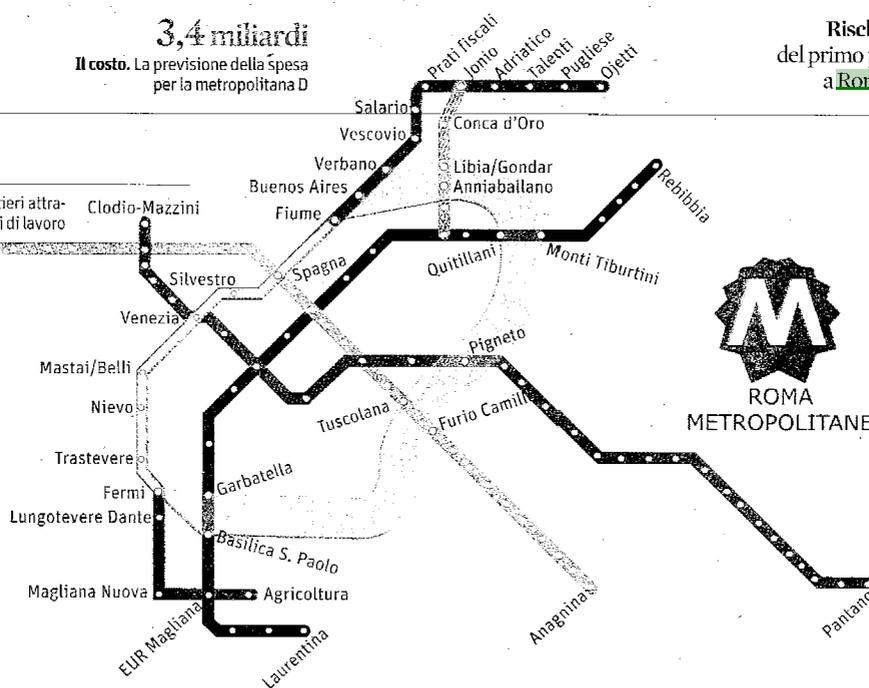
Rischio risarcimento. I promotori del primo progetto potrebbero chiedere a **Roma metropolitana** 400 milioni

La ragnatela

La mappa delle **metro** di Roma e i quartieri attraversati dalla linea D con la nuova ipotesi di lavoro

Legenda

- Linea A
- Linea B
- Linea B1
- Linea C
- Linea D
- Linea D (tratto cancellato)
- Linea D (Il nuovo orientamento)



LA FOTOGRAFIA

Linee A e B

☛ Sono quelle attualmente in funzione. La prima attraversa la città da Anagnina a Battistini, la seconda da Rebibbia a Laurentina

Linea B1 e C

☛ In costruzione, è il prolungamento della Linea B, da piazza Bologna fino ai popolosi quartieri nord di Roma (arriva a piazzale Jonio). La Linea C, in costruzione, attraverserà la città, da nord-ovest a sud-est

Linea D

☛ La linea D è ancora in fase di progettazione

La nuova **Metro D** evita il centro

Cambia il percorso originario: troppo costoso il vecchio tracciato, si passa da est



Presidente. **Giovanni Ascarelli** al vertice di **Roma metropolitana**

Giuseppe Latour

La nuova linea D della **metro** di Roma inizia a prendere forma. Finora il sindaco Gianni Alemanno ha espresso a più riprese dubbi sulla fattibilità del progetto promosso dall'aii Condotte-Pizzarotti, ma non ha mai detto quale alternativa stesse preparando.

Adesso questa alternativa comincia a delinearsi. La **metro D** non passerà più dal centro storico ma all'altezza di Eur Fermi virerà verso est, per intrecciare le linee di metro esistenti o in costruzione: la A, la B, la B1 e la C. E ricongiungersi con il vecchio tracciato a nord.

Le linee guida della nuova **metro** (costo previsto: 3,4 miliardi) non sono ancora condensate in un tracciato, che al momento non esiste neppure in bozza. Ma l'idea appena descritta è quella che sta orientando il lavoro dell'assessore alla Mobilità Sergio Marchi, del presidente di **Roma Metropolitana** Giovanni Ascarelli e del direttore del Dipartimento urbanistica del Comune Errico Stravato. L'obiettivo è dare direttive precise alle tre imprese rimaste in pista

(Condotte-Pizzarotti, Salini-Todini e Impregilo) al momento del riavvio della gara.

La linea D, insomma, non passerà più dal centro. «Il primo punto da sottolineare - dice Gianni Ascarelli - è che la **metro D** si farà, pur con degli aggiustamenti». Aggiustamenti che partono da quanto è successo alla linea C in fase di costruzione. «Il tracciato attuale non convince più. Ci sono perplessità soprattutto su alcune fermate, come quella di piazza Venezia, per la quale si dovrebbe andare molto in profondità e che potrebbe risultare tecnicamente troppo complessa. Come Piazza di Spagna, che ha lo stesso problema. O come Trastevere, per la quale c'è la questione della vicinanza al fiume». Insomma, un nuovo transito dal centro storico è stato bocciato.

Si rischia di veder lievitare i costi di un'opera che parte già da una copertura finanziaria molto incerta (il Cipe non ha ancora deliberato alcuno stanziamento). Tutto il segmento di **metro** che va da Trastevere a Spagna è stato allora accantonato.

Per essere sostituito da cosa? I tratti iniziale e finale della metro vengono considerati ancora fattibili. E un passaggio ad ovest viene ritenuto superfluo. «Da quel lato - spiega Sergio Marchi - c'è l'anello ferroviario. Se poi pensiamo a come si sta sviluppando Roma, è naturale ragionare su un collegamento da est». In che modo lo spiega Ascarelli: «Pensiamo a una linea esterna che tagli ad est la città, collocata subito fuori dall'anello ferroviario e prima del Gra. Dovrebbe seguire l'attuale tracciato fino



a Eur Fermi per poi intrecciare tutte le linee di **metro, vecchie** e nuove, e ricongiungersi a nord con il vecchio tracciato». Qui non sono possibili modifiche, perché esiste già una convenzione fatta con il terminale Roma Smistamento di Ferrovie dello Stato, in zona aeroporto dell'Urbe, per realizzare il deposito. L'identikit tracciato da Ascarelli porta a una prima ipotesi su quali saranno i quartieri toccati dalla linea. Da Eur Fermi dovrebbe puntare verso la zona di Garbatella-San Paolo, proseguire fino a Pigneto-Piazza Lodi, incrociare l'Appia e arrivare fino ai Monti Tiburtini, per poi rientrare tra Gondar e Annibaliano verso il vecchio tracciato.

Resta da chiedersi cosa sarà della gara in corso. «La nostra intenzione - ribadisce Marchi - è continuare nel quadro del vecchio bando, facendo degli aggiustamenti nella prossima fase di gara, che si aprirà entro trenta giorni con l'invio delle lettere di invito ai soggetti che hanno manifestato interesse». Il Campidoglio vorrebbe trovare un vincitore entro fine anno e partire per il 2011 con i lavori. Sempre che la procedura si chiuda senza incidenti. Un cambio così pesante del tracciato potrebbe essere mal digerito dalle imprese. E se da **Roma Metropolitane** fanno sapere di potersi avvalere di una clausola che per poco più di 10 milioni consentirebbe alla stazione appaltante di "comprare" il progetto di Condotte, chiudendo la procedura, continua a girare voce di una possibile richiesta di un maxi risarcimento da 400 milioni da parte del promotore.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

