

## Metro B1 Una «talpa» più potente scava tra Conca d'Oro e viale Jonio

Marcello Viaggio pagina 42

# Metro B1, la «talpa» procede più rapida In servizio nel 2012

*Alemanno ieri è sceso a visionare i cantieri  
Attesa per l'ok del Cipe al contributo statale*

**Marcello Viaggio**

■ Al via lo scavo della galleria Conca d'Oro-Jonio della Metro B1. Ieri il sindaco Gianni Alemanno, con al seguito l'assessore alla Mobilità Sergio Marchi e i vertici di Romametropolitane, è sceso con giornalisti e operatori tv a 35 metri di profondità per visionare i cantieri e percorrere su un trenino di servizio la galleria da Conca d'Oro ad Annibaliano. «Stiamo procedendo più rapidamente del previsto - commenta soddisfatto Alemanno - Qui sotto c'è una Roma che funziona e gente che sa fare il suo mestiere».

A differenza delle gallerie della tratta Bologna-Conca d'Oro, realizzate da due macchine Tbm del diametro da 6,80 metri, lo scavo

**I LAVORI** Al via lo scavo della galleria Conca D'Oro-Jonio. In azione una macchina più potente, in grado di avanzare 10 metri al giorno

da Conca d'Oro a Jonio (1,1 Km) verrà effettuato mediante un'unica talpa Tbm più grossa, del diametro di 9,80 metri, in modo che in una galleria singola possano trovare posto entrambi i binari. La macchina, lunga 70 metri, peso di 1.700 tonnellate, è in grado di avanzare alla velocità di 10 metri al giorno, con un procedimento che assicura anche la posa del rivestimento interno in cemento armato.

I lavori della metro B1, ricordiamo, sono iniziati nell'aprile 2006. Ad oggi le stazioni Annibaliano, Libia-Gondar, e Conca d'Oro sono in avanzato stato di costruzione. L'entrata in esercizio della linea sulla prima tratta Bologna-Conca d'Oro è prevista per dicembre 2011. La galleria Conca d'Oro-Jonio, comprensiva del «tronchino» per la manovra dei treni, sarà terminata a inizio 2012. L'intera

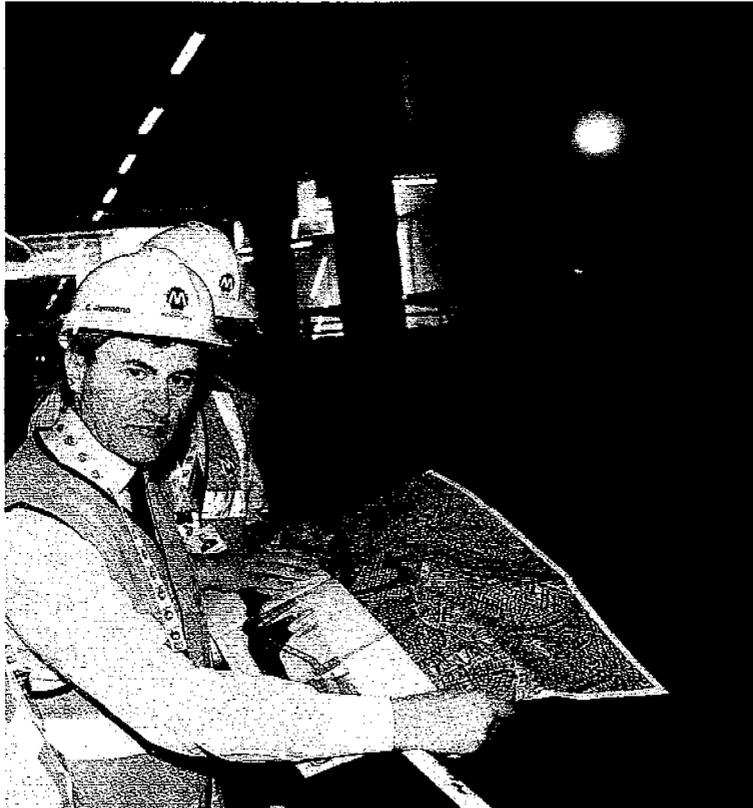
tratta Bologna-Jonio entrerà in servizio per dicembre 2012. Ma già si guarda oltre. Nei piani di Romametropolitane, la Metro B1 dovrebbe proseguire, per circa 2,4 Km e con 2 stazioni, fino alla Bufalotta, in prossimità del Raccordo anulare, dove verrebbe realizzato un nodo di scambio con il traffico privato e pubblico di superficie. Il costo del prolungamento è di 600 milioni, neppure a ipotizzare un contributo dello Stato, serve l'apporto dei privati. «A Vigne Nuove e Porte di Roma ci sono due aree dove si può ipotizzare una valorizzazione immobiliare da 1,5 milioni di metri cubi», puntualizza l'amministratore delegato di Romametropolitane, Federico Bortoli: «Se va tutto bene, già alla fine del 2011 potremmo aprire i cantieri».

Ma ieri, a margine dell'incontro, si è parlato anche della Metro C. Bortoli non nasconde la preoccupazione, legata ai tagli del governo. Il Comune e Romametropolitane aspettano per il 15 giugno il via libera del Cipe al contributo statale del 70 per cento al costo della tratta centrale, quella da San Giovanni a piazzale Clodio. In soldoni 1,2 miliardi, di cui 650 milioni per la tratta San Giovanni-Colosseo. Senza fondi, i cantieri non possono aprire. Dal Colosseo in poi sul progetto aleggia inoltre l'incer-



tezza. Il rischio è di imbattersi sotto largo Argentina e corso Vittorio in reperi della Roma imperiale, come a piazza Venezia. Con ulteriori ritardi e aumento vertiginoso dei costi. «Per evitare problemi - annuncia Bortoli - stiamo pensando di abolire la fermata in piazza della Chiesa Nuova e tirare dritto fino al Tevere». Altra ipotesi è di accorpare le fermate Risorgimento e San Pietro. Al momento l'unica certezza è che il tratto Pantano-San Giovanni della C sarà pronto per il 2013.

Anche per la Metro D, i cui cantieri dovrebbero partire nel 2011, potrebbero però esserci aggiustamenti del percorso. Sempre per evitare il rischio di trovare reperi nel sottosuolo.



### **IL CANTIERE NEL TUNNEL**

**Il sindaco Gianni Alemanno, con casco e pettorina, durante il sopralluogo nell'area dove è in fase di realizzazione il prolungamento della linea B1**