

Trasporti Tra due settimane il project financing. Rischio esuberi, i sindacati minacciano il blocco dei cantieri

Il primo metrò gestito da privati

La linea C potrebbe essere affidata alle imprese che finanziano i lavori

La linea C sembra intenzionata a stabilire dei record. Potrebbe infatti essere la prima metropolitana in Italia gestita da privati. A pochi giorni dalla presentazione del project financing, **Federico Bortoli**, amministratore delegato di **Roma Metropolitane**, conferma che «le imprese potrebbero candidarsi a gestire la linea perché una di esse, l'Ansaldo, società compresa nel progetto, già da cinque anni gestisce la metropolitana di Copenhagen». Confermato anche che la linea C sarà completamente automatica: nessun macchinista ma una centrale di controllo con cinque operatori. Gli investitori privati, in

cambio, avrebbero il diritto di mettere in esclusiva il loro marchio per 25 anni nelle stazioni centrali, sulla falsariga di quanto è successo con la metropolitana di Dubai. Ma non mancano i problemi. Quando le supertalpe che scavano i tunnel arriveranno a san Giovanni i lavori per Colosseo saranno sospesi per almeno un anno. E alcune centinaia di persone, tra operai e impiegati, rischiano di essere licenziati. E i sindacati hanno già minacciato lo sciopero.

A PAGINA 3
Lilli Garrone

Linea C, il primo metrò gestito da privati

Il marchio dei finanziatori nelle stazioni centrali. Rischio licenziamenti, minacciato lo sciopero

Sarà la prima metropolitana gestita da privati in Italia. A meno di due settimane della presentazione del project financing per la tratta Colosseo-Clodio Mazzini della linea «C», fissata entro maggio, filtrano le prime indiscrezioni su come i finanziatori, ovvero le imprese che la stanno già costruendo (Ansaldo, Vianini, Astaldi e Consorzio Cooperative Costruzioni), rientreranno dei capitali investiti. E le indiscrezioni confermano quanto anticipato dal *Corriere della Sera*, che vi sarà un «brand» per le stazioni centrali della linea. Alcune aziende di livello mondiale si sono, infatti, già fatte avanti per poter mettere il loro marchio su queste fermate per 25 anni, così come è avvenuto a Dubai: in cambio darebbero un notevole corrispettivo, diverse centinaia di milioni di euro, circa 120 milioni a stazione. Si parla poi di

alcune valorizzazioni immobiliari e soprattutto della possibilità che siano gli stessi privati a gestirla direttamente. «Le imprese si potrebbero candidare a gestire la linea – spiega l'amministratore delegato di **Roma Metropolitane** **Federico Bortoli** – perché l'Ansaldo da cinque anni già gestisce la metropolitana di Copenhagen: è una società all'interno della cordata del project, quindi è un'operazione fattibile. Se così sarà, la "C" sarà la prima linea metropolitana gestita da privati in Italia. E come annunciato completamente automatica: nessun macchinista ma una centrale di controllo con 5 operatori in camice bianco».

Ma se per il futuro l'amministratore delegato di **Roma Metropolitane** è ottimista, l'attuale momento è turbolento. I sindacati minacciano, infatti, lo sciopero ed è stata aperta una difficile trattativa con lo spettro di 186 licenziamenti

per altrettanti operai. L'assessore Aurigemma li ha comunque già convocati per il 10. L'ultimo cronoprogramma prevede l'arrivo delle talpe a San Giovanni a luglio, due mesi in anticipo sui tempi previsti. Poi queste super escavatrici resteranno ferme per un anno, molto probabilmente di più: si parla di 30 mesi, ovvero solo quando terminata la stazione di San Giovanni riprenderanno i lavori per arri-

vare a Colosseo, anche per motivi finanziari, in attesa della disponibilità dei finanziamenti già erogati dal Cipe. Ma è un ritardo che allarma i sindacati: «Sono già state aperte le procedure di mobilità per 186



fra operai e impiegati della linea C – afferma il segretario della Fillea Cgil di Roma Roberto Cellini – in pratica l'anticamera dei licenziamenti». Ma anche altri duecento rischiano il posto se altri contratti saranno cancellati.

Il 4 maggio è partita una pesante trattativa. «Le cose si mettono male – afferma Marco Galletti, sempre della Fillea Cgil che ha partecipato all'incontro – Di questi 186 esuberanti 100 sono operai ed altri impiegati: il 50 per cento è personale altamente specializzato che quindi troverà facilmente lavoro nei cantieri di Bologna, Milano e Budapest: ma gli altri? Noi chiediamo all'azienda di fare marcia indietro. Ma quel che più ci preoccupa è il futuro di questa infrastruttura: si arriva a Colosseo, che doveva essere una grande stazione archeologica ed è stata ridotta e poi? Ancora non si sa come arriveranno i finanziamenti».

«Sono momenti di fibrillazione – ammette Federico Bortoli – ma fino a Colosseo i soldi ci sono tutti. E durante il periodo di fermo delle talpe saranno le stesse imprese che ricollocheranno gli operai addetti alle escavatrici in altri cantieri italiani: ritorneranno poi a Roma quando riprenderanno i lavori, forse nel settembre del 2012». Per ora però, lo sciopero è dietro l'angolo e gli operai danno il via alle assemblee in attesa dei prossimi incontri.

E il project financing va avanti. Avrebbe già dovuto es-

sere stato presentato, ma «con un pool di banche sia nazionali che internazionali – aggiunge Federico Bortoli – le aziende stanno mettendo a punto gli ultimi dettagli per la copertura economica. E si sta completando con una serrata trattativa un protocollo d'intesa con le sovrintendenze. C'è quindi ottimismo per la parte archeologica e monumentale, tant'è vero che la stazione Chiesa Nuova sarà realizzata». Resta al contrario problematica la stazione di piazza Pasquale Paoli: da Chiesa Nuova si andrà direttamente a San Pietro. E si pensa perfino alle Olimpiadi del 2020: si ipotizza un prolungamento fino a Farnesina, nella zona delle nuove strutture olimpiche, nel caso la candidatura di Roma dovesse avere successo e diventare realtà.

«L'amministrazione capitolina intende realizzare tutte le infrastrutture di cui la città necessita per migliorare la fruizione del trasporto pubblico – afferma l'assessore alla Mobilità Antonello Aurigemma - . Già nel 2013, con l'apertura delle tratte fino a piazzale Jonio (B1) e Centocelle (C), si avrà un incremento di oltre il 50 per cento della capacità della rete. Poi partirà la cantierizzazione della tratta Rebibbia-Casal Monastero e si predisporranno i prolungamenti della B1 oltre Jonio e della linea A». Ma il consigliere regionale Pd Enzo Foschi sottolinea che «l'opera si blocca. Con Alemanno questa città è ferma» in ogni settore.

Lilli Garrone

25

Il periodo di **anni** durante il quale i finanziatori privati avranno il diritto di avere il loro marchio in esclusiva nelle stazioni

5

Gli **operatori** che gestiranno i convogli della linea C dalla sala di controllo. I treni saranno privi di macchinisti

186

Le **persone**, tra operai e impiegati, che rischiano di essere licenziate per lo stop ai lavori tra San Giovanni e Colosseo

120

I **milioni** di euro che potrebbero fornire, per la realizzazione di ciascuna stazione della metropolitana, i privati

2013

L'**anno** in cui dovrebbero essere aperte le tratte fino a piazzale Jonio e a Centocelle. Poi partiranno altri prolungamenti





Lavori

La linea C potrebbe essere la prima gestita da privati che avranno in cambio il loro brand nelle stazioni centrali, seguendo l'esempio del metrò di Dubai (foto in alto). Ma i sindacati minacciano scioperi per i prospettati esuberanti

