

Roma, la metro C resta in bilico

Incertezze sul prolungamento della metro C a Roma (nella foto una talpa). Roma Metropolitana ha chiesto al general contractor una riformulazione della proposta ritenuta troppo onerosa e quindi irricevibile.



DEL RE A PAGINA 10

A Roma dopo le perplessità della Corte dei conti è irricevibile il progetto del general contractor

Metro C, proposta da rivedere

Le criticità: costi troppo alti e aree non in mano al Comune – Il nodo della gara

PREZZI AUMENTATI DEL 15%

I numeri della linea C di Roma

10 MLD

Il costo totale della linea stimato dalla Corte dei conti

15%

L'incremento dei prezzi di riferimento attualizzati al 2018

7,1 KM

La lunghezza del prolungamento della linea

DI GIULIA DEL RE

Restano le incertezze sulla realizzazione della linea C della metropolitana di Roma, attualmente finanziata e in corso di realizzazione per metà, fino al Colosseo. A parte le perplessità espresse dalla Corte dei conti sull'intera infrastruttura, restano aperte le questioni relative alla costruzione della tratta finale della linea, sulla quale da oltre un anno si sono fatti avanti con una proposta di co-finanziamento i privati (il Consorzio Metro C, attuale contraente dell'opera, formato dalle società Astaldi, Vianini Lavori, Ansaldo Sts, Cooperativa Muratori e Braccianti di Carpi, Consorzio Cooperative Costruzioni).

La proposta, che potrebbe dare una svolta alla realizzazione della metro C – sulla quale attualmente non sono disponibili risorse pubbliche – in realtà al momento sembra essere irricevibile. La stessa Roma Metropolitana, società incaricata di gestire la realizzazione delle metro a Roma, come si legge nella relazione della Corte dei conti sul-

la metro C, lo scorso luglio ha chiesto una «completa riformulazione» della proposta chiedendone la «sostanziale revisione» in vari punti, dai rischi di costruzione e gestione fino alla componente urbanistica del nuovo progetto. Tra le altre criticità rilevate, la mancata valutazione da parte del privato degli oneri archeologici, l'incertezza sulle tempistiche di attuazione della linea, il costo totale eccessivo (2,6 miliardi per 7,1 km e sette stazioni). In più, nella proposta del Consorzio, il costo dell'opera non era vincolante per il concessionario fino all'approvazione del progetto da parte del Cipe, all'indomani della quale si sarebbe proceduto alla formulazione del progetto definitivo.

Clausola che, secondo quanto rilevato da Roma Metropolitana, non dava nessuna certezza sui tempi e sui costi di realizzazione dell'opera, scaricando l'intero rischio sull'amministrazione concedente. Infine, il Consorzio proponeva di valorizzare aree immobiliari non nella disponibilità del Comune di Roma. Le iniziali criticità rilevate da Roma Metropolitana sono state elencate al Consorzio

Metro C con lo specifico invito a formulare una nuova proposta. Dopo vari confronti, si arriva anche a una sorta di accordo su alcuni punti della proposta. A esempio, si decide che i rischi connessi alle espropriazioni e alle occupazioni sono a carico del concedente, come i rischi archeologici e quelli legati ai ritardi. Mentre al concedente è data la possibilità di revoca dalla convenzione senza il pagamento di penali nel caso in cui il costo finale dell'opera superi di oltre il 10% quello iniziale.

Ma a quanto si apprende da documenti tecnici che «Edilizia e Territorio» ha potuto recuperare, le perplessità sulla proposta di co-finanziamento della linea metro C permangono. Il piano di valorizzazione immobiliare presentato coinvolge numerose aree non nella disponibilità di Roma Capitale e quindi è in gran parte inattuabile. I prezzi di riferimento per la realizzazione dei lavori sono stati attualizzati al 2018 con un incremento rispetto ai prezzi attuali del 15 per cento. I rischi di costruzione e di gestione della linea sono stati in parte lasciati

in capo a Roma Capitale. Il costo ipotizzato per la gestione della linea (canone) risulta essere significativamente superiore al costo che Roma Capitale oggi sopporta per le linee esistenti: in totale, infatti, come stima la stessa Corte dei conti, tra contributo in conto impianti, canone di gestione e valorizzazioni, la linea C costerebbe 10 miliardi, che gli enti pubblici dovrebbero pagare dal 2013 al 2046. Infine, permane il dubbio sulla procedura di affidamento dei lavori direttamente al Consorzio Metro C. La stessa Corte dei conti ha sollevato perplessità a riguardo: considerando le norme sulla concorrenza, si dovrebbe comunque procedere a una gara pubblica ponendo a base della procedura la proposta formulata da Metro C. ■

© RIPRODUZIONE RISERVATA

