

Mobilità Vertice in commissione tra l'assessore e il presidente di Roma Metropolitana

Da Ottaviano ai Fori Imperiali La metro C «cambia verso»

Tempi ridotti, cantieri raddoppiati ma servono 400 milioni in più

Vincenzo Bisbiglia

Le inchieste giudiziarie stanno facendo il loro corso, ma ora l'amministrazione comunale prova a pensare anche al futuro della linea C. Affinché ve ne sia uno. E il futuro, se il Ministero Infrastrutture e Trasporti lo vorrà, potrebbe essere quello di «aggregare» il Centro storico, aggiungendo 3,3 km oltre Piazza Venezia, per arrivare fino alla Città del Vaticano. L'idea, diversamente dal passato, è però quella di scavare a ritroso, partendo dalla stazione Ottaviano e ritornare verso i Fori Imperiali, incontrandosi a Colosseo con l'altra talpa proveniente da San Giovanni. In questo modo, per alcuni anni il cuore di Roma sarebbe invaso dai cantieri, ma lavorando su due fronti potrebbe-

ro esservi una forte contrazione dei tempi e, in proporzione, un risparmio sui costi.

Lo scenario (anticipato qualche settimana fa dall'Agenzia Dire) si è materializzato ieri mattina, durante una riunione della Commissione speciale capitolina Metro C, alla quale hanno partecipato l'assessore alla Mobilità, Guido Improta, e il presidente di Roma Metropolitana, Paolo Omodeo Salè. La proposta di variante è stata inoltrata nei giorni scorsi alla Struttura Tecnica di Missione (organo del Mit), che ora dovrà valutarla. Si chiede allo Stato di finanziare 400 milioni di euro in più rispetto agli 850 milioni di euro richiesti nell'ambito del decreto Sblocca Italia per "limitare" la linea a Piazza Venezia. Con 1,25 miliardi si aggiungerebbero co-

si le stazioni di San Pietro (Castel S. Angelo) e Ottaviano (connessione linea A), stralciando definitivamente Chiesa Nuova, a forte rischio reperti archeologici. Anche qualora il Mit dovesse dare il suo assenso, la condizione necessaria sarebbe cantiere entro il 31 dicembre 2014 la stazione di Piazza Venezia, obiettivo che Improta ieri ha definito «assolutamente raggiungibile».

Indubbiamente, quello di Salè e Improta è un progetto che regala nuova fiducia nei confronti dell'opera. Intanto, però, i magistrati di Corte dei Conti e Procura penale stanno andando avanti nel loro lavoro di indagine. Il pensiero degli amministratori è rivolto ai 90 milioni in più, rispetto al loro arbitrato di 230 milioni, assicurati il 9

settembre 2013 al Consorzio di imprese Metro C. Una «integrazione» di cui ieri sia Improta che Salè hanno di nuovo rivendicato la legittimità. «Stiamo aspettando che il Cipe - ha affermato Salè - di fatto la riconosca. Al momento, il problema è: chi paga quei 90 milioni? Oggi la risposta è che sono in carico a Roma Capitale, ma si sta lavorando affinché le cose cambino».

Infine, l'assessore Improta ha anche rivelato che la Corte dei Conti, dopo l'esposto di un sindacalista Cisl, si sta interessando anche al corto circuito normativo relativo agli oneri della sicurezza nei cantieri: circa 350 milioni gestiti direttamente dalle imprese, quando l'art. 29 della convenzione d'appalto assegnava questo ruolo a Roma Metropolitana.

Colosseo

Sarà il punto di incontro tra le due talpe Cancellata la fermata Chiesa Nuova Inserita quella a San Pietro



Peso: 42%