



COMUNICATO STAMPA

I COSTI DELLA LINEA C SONO PIENAMENTE SOTTO CONTROLLO:

DAL 2000, ANNO IN CUI IL COMUNE DI ROMA HA CONCLUSO LA PROGETTAZIONE ED HA APPROVATO IL COSTO DELL'OPERA PER 3.047 MILIONI, SI È REGISTRATO UN INCREMENTO DEL 17% PARI A CIRCA 500 MILIONI CHE CORRISPONDE AL TASSO D'INFLAZIONE DELL'ULTIMO DECENNIO.

TALE INCREMENTO È DETERMINATO DA PRESCRIZIONI DELLE SOPRINTENDENZE DURANTE L'ESECUZIONE DEI LAVORI E DA NUOVE NORME SULLA SICUREZZA ANTISISMICA E SULLO SMALTIMENTO DELLE TERRE DA SCAVO

Con riferimento alle informazioni del tutto infondate in merito al progetto della Linea C della metropolitana divulgate in questi giorni, Roma Metropolitane intende ristabilire la verità dei fatti, a partire da quanto concerne i costi della linea, la cui presunta lievitazione da 3 a 5 miliardi è assolutamente inesatta. I progetti approvati e i registri di contabilità dell'opera attestano cifre del tutto diverse.

Va innanzitutto sottolineato che la Linea C è una realtà corposa e fondamentale per la nostra città: 38 cantieri sono in piena attività e in avanzato stato di lavorazione per la costruzione di stazioni e pozzi intermedi; oltre 13 km di gallerie sono state scavate e completate con il definitivo rivestimento interno in conci di cemento armato; circa 1500 addetti lavorano a pieno ritmo per realizzare questa grande opera, **la cui prima tratta funzionale sarà operativa alla fine del 2011**. La situazione è tale da non consentire oggettivamente di affrontare questa realtà, come taluni fanno, con i toni della denuncia dell'ennesimo "scandalo all'italiana".

Occorre quindi fare chiarezza per informare correttamente i cittadini.

Sono ad oggi interamente finanziate sia la tratta dal capolinea di Monte Compatri/Pantano a San Giovanni già in fase realizzativa, sia la tratta da San Giovanni a Colosseo, il cui Progetto Definitivo è stato approvato e finanziato dal CIPE il 22 luglio scorso. In termini di valore complessivo dell'investimento le due tratte corrispondono a **1.820 milioni** (tratta Monte Compatri/Pantano-San Giovanni) e **792 milioni** (tratta San Giovanni-Colosseo). A ciò si deve aggiungere il valore del completamento del "Tracciato Fondamentale" fino a Clodio/Mazzini. Per quest'ultima tratta (Colosseo-Clodio/Mazzini) – che in questi giorni il Contraente Generale ha proposto di realizzare in regime di project financing – non è al momento possibile produrre altro che una prima stima provvisoria di **950 milioni** (1.200 milioni se si comprende anche la gestione della linea): questo perché la progettazione definitiva è tutt'ora in corso. **Ciò porta il costo complessivo della Linea a circa 3.560 milioni (3.812 compresa l'eventuale**

gestione del servizio), cifra ben distante dai 5 miliardi riportata in base a non si sa quale fantasioso calcolo. Per valutare l'effettiva entità della lievitazione dei costi che si è registrata ci si deve riferire al valore stimato nell'anno 2000, quando il Comune di Roma concluse la lunga fase di progettazione dell'opera e diede avvio alla fase approvativa e di finanziamento durata quattro anni e conclusasi appunto con la Delibera del CIPE del 2004, che ha dichiarato congruo il costo di 3.047 milioni del Tracciato Fondamentale da Monte Compatri/Pantano a Clodio/Mazzini. Rispetto a tale valore previsto, un aumento del 17% (sempre considerando il costo dell'opera senza la sua gestione) nei 10 anni trascorsi dal 2000 ad oggi corrisponde al tasso d'inflazione registrato nel decennio, e nulla di più.

Peraltro, questo aumento è dovuto a ragioni note e documentate come le prescrizioni intervenute da parte delle Autorità di tutela del patrimonio archeologico e monumentale a seguito di nuove conoscenze acquisite sul campo, le prescrizioni di altre Amministrazioni, nonché le normative tecniche – come quelle in materia sismica e in materia di terre e rocce da scavo – che si sono modificate nel corso di questo decennio, imponendo nuove opere a tutela dell'ambiente e dei cittadini.

Sono state inoltre diffuse ricostruzioni inesatte della storia del progetto della Linea C. La cifra già citata di 3.047 milioni di Euro corrisponde al quadro economico del tracciato Monte Compatri/Pantano-Clodio/Mazzini più il deposito-officina di Graniti e tutte le opere integrative e compensative (tra le quali il centro sportivo di Teano completato e consegnato due anni fa): è questo il complesso dei lavori affidati nel 2006 al Contraente Generale. **Le presunte "stazioni scomparse" di Farnesina, Auditorium ecc. cui alcuni fanno riferimento non sono altro che le stazioni delle tratte non comprese nel Tracciato Fondamentale bensì costituenti il "prolungamento nord" fino a Grottarossa.** Il tratto Clodio/Mazzini-Grottarossa, pur approvato anch'esso dal CIPE nel 2004 e inserito nel bando di gara del 2005, al momento non è finanziato e se ne sta peraltro studiando l'eventuale estensione fino all'ospedale Sant'Andrea.

È stato anche affermato che la tratta San Giovanni-Colosseo sarebbe priva di stazioni intermedie. Non è vero, perché il Progetto Definitivo della tratta approvato dal CIPE il 22 luglio prevede la stazione Amba Aradam/Ipponio. Durante la progettazione definitiva, della tratta successiva dal Colosseo a Clodio/Mazzini che come si è detto è tutt'ora in corso, le rigide prescrizioni di tutela hanno invece imposto di eliminare la stazione di largo Argentina, a seguito delle indagini archeologiche condotte dal 2006 al 2008 che hanno accertato la presenza di rilevanti reperti incompatibili con lo scavo della stazione.

Quanto sopra è contenuto negli atti e nei documenti della Linea C. Tutto il resto sono solo fantasie infondate e pretestuose.

Roma, 28 settembre 2010