

Metro C. Capolinea alla Farnesina: cambia la tratta finale del percorso

Via libera entro l'estate. L'ultimo tratto della linea C cambia tracciato. La proposta di project financing della società **Metro C** (il general contractor che sta realizzando l'opera) dovrebbe essere approvata prima della pausa estiva. E prevede, tra l'altro, un diverso capolinea (Farnesina al posto di Clodio). Il nuovo tracciato, a partire dal Colosseo, sarà pagato per metà dai privati in cambio di valorizzazioni nell'area di Prati e dell'Auditorium. Intanto, restano incagliati la **metro D** e il prolungamento della B. E sono quasi pronti due bandi per prolungare la B1 e la A.

Latour ► pagine 13,14 e 15

La Metro C cambia tracciato

Tratto finale rivisto dalla stazione appaltante - Opera pronta nel 2016

INFRASTRUTTURE

I LAVORI DELLE METROPOLITANE

PAGINA A CURA DI

Giuseppe Latour

■ L'ultimo tratto della linea C cambia tracciato. La proposta di project financing della società **Metro C** (il general contractor che sta realizzando l'opera composto tra gli altri da Astaldi, Vianini, Ansaldo) a **Roma Metropolitane** (stazione appaltante del Comune) dovrebbe essere approvata entro l'estate. E prevede un nuovo capolinea alla Farnesina e la cancellazione delle fermate Clodio e Risorgimento dal vecchio tracciato. Il nuovo (con fermate a Venezia, Chiesa nuova, San Pietro, Ottaviano, Oslavia, Auditorium e Farnesina) sarà pagato per metà dai privati, in cambio di un pacchetto di valorizzazioni nell'area di Prati e dell'Auditorium.

Intanto, restano incagliati la **metro D** e il prolungamento della linea B. Mentre la linea B1 è in dirittura d'arrivo. E sono quasi pronti due nuovi bandi per prolungare proprio la B1 e la A (si veda articolo a pagina 15). Il puzzle delle metropolitane romane si compone oggi di questi tasselli. E naviga tra la carenza endemica di fondi pubblici, ritardi e la volontà di portare a casa risultati per i

790 milioni

Lo stanziamento. Quello assegnato dal Cipe per la tratta San Giovanni-Colosseo

Il nuovo capolinea. È previsto alla Farnesina e non più a Clodio; cancellata anche la fermata Risorgimento

quali in Campidoglio si lavora da decenni.

La situazione più fluida, oggi, è proprio quella della **metro C**. Dopo i 790 milioni assegnati dal Cipe per la tratta San Giovanni-Colosseo, il quadro dei finanziamenti è stato completato, con l'esclusione del tratto, fino a piazzale Clodio. L'opera, però, con il tempo ha accumulato ritardi, che il presidente di **Roma Metropolitane**, **Gianni Ascarelli**, spiega così: «Abbiamo dovuto adeguare le opere a nuovi livelli di sismicità, fare i conti con numerosi ritrovamenti archeologici e abbiamo avuto qualche problema con i depositi per le terre da scavo». Se nei programmi la consegna doveva arrivare nel 2012, adesso si guarda al 2013. «Per quella data - prosegue **Ascarelli** - prevediamo l'attivazione della tratta che arriva fino a Centocelle. Dopo circa un anno apriremo fino al Pigneto. E a seguire, prevediamo prima Lodi e poi San Giovanni». Quindi, non prima del 2014.

Ma il ritardo più pesante è stato accumulato sui tratti successivi. Per arrivare fino al Colosseo dovranno passare altri due anni. Stando alle previsioni del Comune, non si arriverà

alla chiusura prima di metà 2016. E cosa sarà dell'ultimo pezzo? Ancora **Ascarelli**: «Per il tratto che dal Colosseo arriva al capolinea, abbiamo preso atto della difficoltà di finanziare interamente l'opera con soldi pubblici e abbiamo raccolto una proposta di project financing». In pratica, la società **Metro C**, ha chiesto di realizzare l'opera con una forte iniezione di capitali propri (circa il 50 per cento) in cambio di una serie di concessioni. Anzitutto, la variazione del tracciato. «L'ipotesi - dice **Ascarelli** - è di un percorso che da piazza Venezia tocchi Chiesa nuova, San Pietro, Ottaviano, Oslavia, Auditorium e Farnesina». Saranno così cancellati il capolinea Clodio e la fermata Risorgimento. Inoltre, il general contractor chiede di accedere a un'operazione di valorizzazione immobiliare nelle aree di Prati e Auditorium, realizzata su alcuni immobili pregiati, come le caserme. E chiede la gestione dell'intera linea. Il parere di **Roma Metropolitane** sull'operazione è atteso entro la fine di luglio.

I primi cantieri ad essere chiusi, invece, saranno quelli della B1 (si veda articolo in



pag. 15). Il tratto fino a Conca d'Oro sarà consegnato a inizio 2012. E per arrivare fino alla fermata Jonio si dovrà aspettare un altro anno. Sulla B1 è in arrivo, nel 2012, un nuovo bando, che porterà la linea fino a Bufalotta. E, sempre nel 2012, arriverà la gara per allungare la linea A di due fermate. Un pacchetto che vale poco meno di 900 milioni.

Per due appalti in partenza ce ne sono altrettanti che restano in congelatore. La linea D,

dopo la chiusura della prima fase di gara in project financing, è rimasta bloccata. Sul tratto del tracciato attuale che passa per il centro, infatti, pendono le perplessità del sindaco Gianni Alemanno e dei vertici di Roma Metropolitane. Infine, resta bloccato il prolungamento della metro B. Assegnato meno di un anno fa in preaggiudicazione a una cordata capeggiata da Salini, non sembra per ora destinato a ripartire.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Roma Metropolitane.

Il presidente Gianni Ascarelli



7

Le stazioni. Sono quelle (da Venezia a Farnesina) previste dal project di Metro C spa

7.500

L'indotto. Quello stimato per la costruzione della terza linea metropolitana romana

3,9 km

Il percorso. La lunghezza del prolungamento della linea B, con tre nuove fermate

1.200

Passengeri. Capacità massima di trasporto per treno della futura metro C

dicembre 2012

Termine lavori. La data prevista del completamento della linea B1 fino a Jonio

400 milioni

Il valore del tracciato. Quello delle due nuove fermate in programma della metro A