

La metropolitana B1

Metrò B1, ecco le stazioni del desiderio ma su Jonio-Bufalotta l'ombra del cemento

“Bologna-Conca d'Oro pronta a gennaio 2012”. Boom case: + 20%

Le piazze

A piazza Annibaliano e a Conca d'Oro gli ingressi delle fermate si aprono su delle grandi piazze ipogee che diventeranno luoghi d'incontro

Le tasse

Negli altri Paesi gli abitanti che possiedono abitazioni valorizzate dalla costruzione delle nuove linee pagano in percentuale una “tassa di scopo”

PAOLO BOCCACCI

SCAVA vecchia talpa, scava. Escola, acquattata sotto le viscere della terra. Scendiamo, la vediamo dalla lunga coda, che sputa i suoi anelli di metallo, che copre di cemento il tunnel. Ha fatto solo duecentocinquanta metri. Sta avanzando verso la fermata di piazzale Jonio che verrà.

Siamo sotto questa stazione di Conca d'Oro, che sarà inaugurata, giurano tutti, prendete nota, a gennaio del 2012. Quando da piazza Bologna a qui, passando per le stazioni Annibaliano e Libia, si correrà sui binari della B1, la linea dei desideri, quella che i romani aspettano da anni.

Cronistoria: le gare nel 2003, la consegna dei lavori nel 2005, l'inizio vero del cantiere nell'aprile del 2006, con una stazione che si è persa per strada, davanti ai palazzi Federici di viale XXI aprile, quelli di “Una giornata particolare” con i grandi Loren e Mastroianni. «C'era necessità di un consolidamento del terreno, per evitare problemi agli edifici vicini» spiega Andrea Sciotti, l'ingegnere che dirige i lavori «Poi ci siamo dovuti arrendere. Per fortuna la distanza con Annibaliano era breve».

E racconta di un altro ostacolo: «Alla fine di via Asmara anticamente c'era una palude, per guardarla si pensava si fosse costruito un ponte e siamo stati fermi un anno per le indagini archeologiche. Ma non se ne è trovata traccia».

Allarga una cartina con le profondità: «Vedete, in media le gallerie sono a 20-30 metri, ma sotto l'Aniene abbiamo dovuto viag-

giare a meno 40 e a viale Libia a meno 35, per non mettere in pericolo le fondamenta dei palazzi».

Ora siamo dentro il cantiere di piazza Annibaliano, stiamo per scendere. C'è anche il presidente del II municipio, la bionda Sara De Angelis, del Pdl. Si discute dei marciapiedi di viale Libia e viale Eritrea. «Dovreste farli in lastre di basalto», dice lei. E l'ingegnere: «Con tutte le feritoie che ci sono diventerebbe un puzzle, meglio una soletta di asfalto fatta bene». Alla prossima.

Scendiamo nella piazza ipogea dell'ingresso del metrò, sotto il livello stradale. C'è un ingresso con un'entrata svisata e un bugnato di cemento armato alle pareti inventati dall'architetto Paolo Desideri. «Ci si potrà arrivare» dice Sciotti «con le scale da corso Trieste e dalla scesa davanti al Mc Donald's. C'è un parcheggio interrato per 200 posti auto, mentre altri 220 sono a piazza Conca d'Oro».

Andiamo sotto, è tutto quasi pronto, ancora color cemento armato, fino ai binari, alle banchine lunghe centocinquanta metri. Spiega Sciotti: «Metteremo dappertutto una vernice antigraffito». Si vede già il controsoffitto d'acciaio, ci passeranno 500 chilometri di cavi, ecco il sistema antincendio e il “tappeto” fonoassorbente sotto i binari.

Arriva l'assessore ai Trasporti Aurigemma, camicia bianca e cachetto giallo d'ordinanza. Ecco la corsa a ostacoli delle nuove metropolitane: «Il prolungamento della B, da Rebibbia a Casal Monastero, ha avuto l'ok della giunta, serve il passaggio in consiglio comunale e poi il progetto esecutivo per andare

in gara. Per la linea D c'è il project financing dell'Ati guidata da Condotte e da Pizzarotti, ma l'autorità di vigilanza dei trasporti vuole fare il punto sulle procedure e tutto è bloccato. Per la linea C nel 2012 è previsto il completamento da Pantano a Centocelle, nel 2013 da Centocelle a Lodi e nel 2014 da Lodi a San Giovanni. Per il resto, dal Colosseo alla Famesina, è in fase di elaborazione il percorso, per metterlo a gara come project financing».

Mentre per il prolungamento della B1, da piazzale Jonio a Vigne Nuove, fino alla stazione Mosca e a Bufalotta, già approvato dalla giunta, si pensa a un bando tra sei-sette mesi e per l'aggiudicazione della gara ci vorrà più di un anno.

Ma è polemica. Accusano Massimiliano Valeriani e Marco Palumbo, consiglieri del Pd al Comune e alla Provincia: «Perché il sindaco Alemanno ha stabilito un nuovo percorso, del tutto diverso da quello prefigurato nel Prg, senza consultare nessuno? Quali interessi “superiori” hanno guidato la scelta di deviare i binari del metrò, anziché farli correre lungo l'itinerario originario Tufello-Serpentara-Fidene? Il nuovo tracciato si attesta davanti a un'immensa area verde già ogget-



to in passato di appetiti e colossali progetti edificatori. Visto che per finanziare quest'ultimo tratto di metrò occorrerà far costruire ai privati edifici per 2 milioni di metri quadri, quasi 10mila appartamenti, mentre le tre aree pubbliche da valorizzare messe a disposizione dal Comune sono sufficienti per soli 500mila metri quadri, non vorremo che la differenza andasse a incidere proprio su quell'area vincolata dal Prga verde pubblico». Questo lo scontro in atto. E i rischi non sono di poco conto. Un particolare: il consiglio del IV municipio per discutere del nuovo percorso e della minaccia del cemento è stato fissato per il primo agosto, confidando nell'effetto ferie.

Intanto eccoci ancora sotto Con-

ca d'Oro. Anche qui una stazione con una piazza. Dice Sciotti: «Si entrerà da viale Tirreno, da via di Val di Cogne e da via Martana». Gli spazi sono pronti e già si vedono le scale mobili. «Alcune parti saranno completate da chi si aggiudicherà la gara per gli spazi commerciali». Un po' di numeri: 360 operai e 80 impiegati al lavoro, molti dei quali però rischiano il posto quando si ferma la talpa per la costruzione delle stazioni, poi 9500 elaborati per i progetti. Infine le case intorno: varranno il 20% in più. Negli altri Paesi fanno pagare una tassa di scoppo agli abitanti per il plusvalore delle abitazioni. Naturalmente molto meno del guadagno dei proprietari. Da noi niente.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



ANNIBALIANO

La piazza che diventerà l'ingresso della stazione progettata da Paolo Desideri



CONCA D'ORO

L'entrata della grande stazione che si aprirà a piazza Conca d'Oro



IN GALLERIA

La doppia galleria che da Conca d'Oro potrà fino alla nuova fermata di piazzale Jonio



SCALE MOBILI

Le scale mobili della stazione Conca d'Oro già sono state montate: si lavora ai servizi





Il progetto



LINEA B1

Gara nel 2003, lavori dal 2006. Apertura da Bologna a Conca d'Oro a gennaio del 2012



LINEA C

Nel 2012 apertura Pantano Centocelle. Nel 2013 fino a Lodi e nel '14 Lodi-San Giovanni



LINEA D

Project financing di Condotte da verificare per l'alt della Authority dei Lavori Pubblici

