

Il sindaco e l'assessore Aurigemma incontreranno l'ad che in una lettera aveva criticato le modalità per la nuova tratta. Il project financing punto per punto

Comune, la battaglia della metro C

Terremoto dopo le dimissioni di Bortoli. Report ad Alemanno: progetto a rischio

LE DIMISSIONI di **Federico Bortoli**, amministratore delegato di **Roma Metropolitane**, scuotono il Campidoglio. Una nuova tegola per il sindaco Gianni Alemanno che però, insieme al suo assessore alla mobilità, Antonello Aurigemma, la prossima settimana, tenterà un'ultima mediazione con **Bortoli**. L'intenzione è quella di ricucire e provare a far rientrare le dimissioni. Non sarà un'impresa semplice, visto che **Bortoli**, già prima delle osservazioni della Corte dei Conti sul progetto della Metro C, aveva criticato la scelta del project financing. Punto per punto il progetto della discordia.

CECILIA GENTILE
ALLE PAGINE II E III

Il pasticcio della metro C, Campidoglio nei guai

Preventivi e costi alle stelle, ecco il documento bocciato dalla Corte dei Conti

**Dieci miliardi e
aree per un valore
415 milioni
di euro concesse
ai costruttori**

**Con il project
financing la spesa
è aumentata
del 34
per cento**

CECILIA GENTILE

UN COSTO complessivo di oltre 10 miliardi, più la cessione di 175 mila metri quadrati di aree nel centro di Roma per un valore di 415 milioni di euro. Queste le cifre da capogiro della proposta presentata al Campidoglio e a **Roma Metropolitane** per il completamento della **metro C** dal Colosseo alla stazione Farnesina. Proposta avanzata sotto forma di project financing dalle stesse imprese che stanno realizzando il tratto Pantano-Centocelle-San Giovanni-Colosseo con fondi pubblici, quelli di volta in volta sbloccati dallo Stato a seguito dell'inserimento della linea C tra le grandi opere della legge obiettivo.

Il problema, però, è che nel corso degli anni i soldi sono finiti, perché i tre miliardi di euro previsti nel 2006 per la realizzazione dell'intero percorso, 25,5 chilometri da Clodio-Mazzini a Pantano, con trenta stazioni e treni a guida interamente auto-

matizzata, sono stati mangiati solo per il tracciato Pantano-Colosseo. Ed è a questo punto che è arrivata la bocciatura della Corte dei Conti, sui prezzi lievitati e sul rischio assai concreto che la terza **metropolitana di Roma** debba concludersi a metà percorso, togliendo senso al concetto di rete sotterranea e all'intero progetto. Fermandosi al Colosseo, infatti, la **metro C** non avrebbe più lo scambio con la linea A alla stazione Ottaviano e con la D a piazza Venezia.

Ed qui, anche, che si è inserita la proposta dell'Ati vincitrice della gara nel febbraio 2006, costituita da Astaldi, Vianini Lavori, Consorzio Cooperative Costruzioni, Ansaldo Trasporti, Sistemi Ferrioviari, proposta sostanzialmente rispedita al mittente da **Roma Metropolitane**. La relazione firmata il 1° dicembre 2011 dal responsabile del procedimento della linea C Giovanni Simonacci chiede sostanziali modifiche al testo, tra l'altro già frutto di precedenti modifiche.

Prima di tutto Simonacci ri-

corda che la proposta delle imprese non può essere oggetto di affidamento diretto, come invece loro richiedono, perché la legge non lo permette. Poi chiede di eliminare «ogni elemento riferito alla proposta di valorizzazione». Argomento questo scabrosissimo, perché i costruttori, come fa sapere il professor Antonio Tamburrino, di Italia Nostra, «vogliono le caserme e i depositi Atac in centro, per una superficie di 175 mila metri quadrati, che viene sottostimata per soli 415 milioni di euro». Richiesta comunque irricevibile, perché, come scrive la relazione di Si-



monacci «gran parte delle aree oggetto di valorizzazione immobiliare non sono nella disponibilità di Roma Capitale ed alcune di tali aree, di proprietà del ministero della Difesa, non rientrano nel piano di alienazione della città di Roma».

Ma l'elemento più preoccupante dell'intera proposta di project financing è il piano economico e finanziario. Il costo complessivo per 7,1 chilometri di metropolitana con sette stazioni è pari a due miliardi e 608 milioni di euro, con un costo a chilometro aumentato in media del 34% rispetto al costo/Km della tratta T3, cioè la San Giovanni-Colosseo, che ha già lievitato i costi passando dagli iniziali 480 milioni ai 792 appena sbloccati dal Cipe, il comitato interministeriale programmazione economica. «Questa metro verrebbe a costare 366 milioni al chilometro, una cifra impressionante considerando che il costo di un chilometro di metropolitana va dai 100 ai 150 milioni a chilometro», osserva Tamburrino.

La proposta delle imprese, dando per scontato che il Comune non possa pagare in contanti nel corso della realizzazione della metro, da ultimare entro il 30 giugno 2021, prospetta un'altra modalità di pagamento. Un miliardo e 243 milioni durante i lavori, poi un canone di gestione di otto miliardi e 945 milioni da versare nel corso dei 25 anni di gestione dell'intero tracciato della C, gestione prevista dal project financing, da Pantano a Farnesina, più le aree della valorizzazione immobiliare che, sempre dai costruttori, vengono stimate 415 milioni di euro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



IL SINDACO E I TRASPORTI

Il sindaco è alle prese con le difficoltà sul fronte infrastrutture. A destra, i cantieri del metrò

