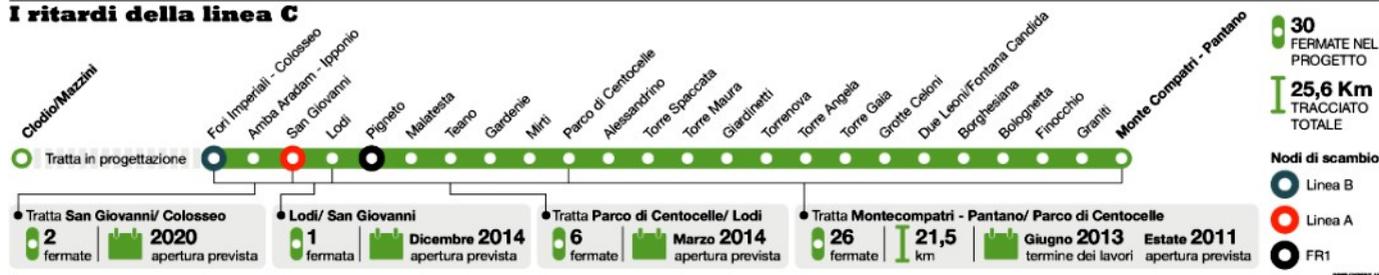


A giugno finiscono gli interventi tra Monte Compatri/Pantano e Centocelle: l'opera doveva essere inaugurata nel 2011

Linea C, l'ennesima promessa del sindaco

“Pronta la prima tratta, poi troveremo i soldi”

I ritardi della linea C



Per il segmento tra San Giovanni e il Colosseo si annunciano sette anni di cantiere

Tra i problemi la gestione affidata all'Atac e la nomina del direttore di esercizio

CECILIA GENTILE

«**L**A METRO C va avanti, nonostante l'opera di diffamazione in corso - annuncia il sindaco Gianni Alemanno - A giugno consegneremo la prima parte della linea». Dove prima parte sta per il tratto Pantano-Centocelle, undici chilometri sui 25,5 dell'intero tracciato.

Giugno 2013, dunque. Ma il cronoprogramma iniziale, reso pubblico al momento dell'aggiudicazione dell'appalto, nel febbraio del 2006, era ben diverso. All'epoca, si dava per certo perfino un anticipo rispetto alle date previste dal bando di gara: tutta l'opera, da Pantano a Clodio-Mazzini, sarebbe stata pronta nel 2013, anziché nel 2015. I tratti Venezia-San Giovanni, Alessandrino-Pantano sarebbero stati operativi nel corso del 2011. Ora, la consegna del tratto San Giovanni-Colosseo, di cui in questa settimana sono iniziati i lavori preliminari, si annuncia a distanze siderali dai tempi fissati all'inizio: sette anni di lavori, fino al 2020. E dopo il Colosseo, il nulla. Il tempo di Alemanno e della sua giunta è scaduto, ma il sindaco continua a promettere: «Mancano le risorse per avviare la tratta T2, da piazza Venezia in poi, ma le troveremo

con uno sforzo grande nei confronti del Cipe, il comitato interministeriale programmazione economica, e dello Stato, che ci devono aiutare».

Nel frattempo, si pone un problema immediato: sarà in grado l'Atac, alla quale Alemanno ha affidato l'esercizio della linea C, di gestire il sistema tecnologico più evoluto d'Europa, senza conduttore, a guida automatica? I precedenti della B1 non lasciano ben sperare. È una questione quanto mai urgente, perché a due mesi dalla consegna di una parte della metro, l'Atac non ha ancora nominato il direttore d'esercizio della linea.

Non solo i tempi si sono dilatati smisuratamente, ma anche i costi si sono gonfiati, tanto da indurre la Corte dei Conti ad indagare. E proprio sui costi, oltre che sul rischio stabilità per il Colosseo, continua ad insistere Italia Nostra, che ha presentato un esposto alla Procura e alla Corte dei Conti. «Ci è appena arrivata la risposta del procuratore generale della Corte dei Conti del Lazio, Angelo De Dominicis - annuncia Antonio Tamburrino, ingegnere di Italia Nostra - dice che ha preso in esame le nostre segnalazioni e che sta procedendo». Un

nuovo stop nella storia infinita della C? Tamburrino denuncia che i costi iniziali, fissati nel 2001 a un miliardo e 900 milioni, sono poi arrivati 3 miliardi e 300 milioni nel 2011. Giovanni Antonacci, responsabile del procedimento della C per Roma Metropolitana, obietta che quella cifra, un miliardo e 900, non è scritta da nessuna parte, che la prima stima è del 2002, pari a due miliardi e 856 milioni di euro, quando il progetto prevedeva l'arrivo della metro a Tor Vergata, otto chilometri prima di Pantano. Poi l'itinerario è stato rivisto e i costi si sono attestati a tre miliardi e 47 milioni nel dicembre 2004.

Secondo Simonacci, i rincari sul costo dei lavori, per la parte in sotterranea, sono stati del 20%. «La sovrintendenza e il Mibac continuano a insistere che i rincari causati dagli scavi archeologici sono stati solo del 4%. Questo è vero se non si considerano le conseguenze delle prescrizioni in seguito all'esito degli scavi - ribatte Simonacci - queste hanno portato al dilatarsi dei tempi e dei costi. In più, è cambiata la legislazione sulla sicurezza e si è posto il problema di dove smaltire la terra dei cantieri, sempre per la legislazione cambiata».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**IL CANTIERE INFINITO**

Sopra, il cantiere della Metro della linea C, al centro di polemiche e ritardi infiniti: "A giugno la consegna della prima parte della linea"

