

MOBILITÀ

Metro D: il Campidoglio studia un nuovo bando

Andrea Gagliardi e Giuseppe Latour ▶ pagina 4



Linea D, appalti appesi a un filo c'è l'ipotesi di un nuovo bando

Mancano i fondi comunali - Allo studio un percorso circolare



Presidente. **Giovanni Ascarelli** alla guida di **Roma Metropolitana**

REVISIONI POSSIBILI
«Il nuovo tracciato è poco compatibile con la procedura attualmente in corso»

Giuseppe Latour
Andrea Gagliardi

La seconda fase di gara per la **metro D** è appesa a un filo. Il presidente di **Roma Metropolitana** (società del Comune che sovrintende all'ampliamento di tutta la rete sotterranea della capitale), Giovanni Ascarelli, parla di «pausa di riflessione». Ma la sostanza è che la giunta Alemanno sta seriamente pensando di rivedere radicalmente l'opera da quasi 3,4 miliardi di euro, nata per collegare il centro storico con i quartieri Talenti e Montesacro a nord e con San Paolo e l'Eur a sud. E sostituir-

la con una linea circolare, per collegare alcune delle nuove centralità immaginate dal piano regolatore.

I motivi sono da cercare nell'incerta copertura finanziaria. La linea D non è stata inserita, come sperato, nell'elenco delle opere della legge obiettivo, finanziabili con i fondi statali del Cipe. Ma stanno pesando anche i dubbi sul tracciato. Le difficoltà, e i costi extra, causati dal passaggio della **metro C** nel centro storico, stanno facendo riflettere l'amministrazione capitolina. E, in tempi di difficoltà per le casse del Comune, potrebbe essere meglio non impelagarsi in altri sondaggi e scavi dalle parti di piazza Venezia, Trastevere e piazza San Silvestro.

«La linea D - dice Ascarelli - è nata con i due problemi strutturali della copertura finanziaria e del tracciato». Sul primo fronte, senza i fondi Cipe non si va molto lontano e sarà difficile coprire il 45 per cento di 3,4 miliardi previsto originariamente come investimento comunale (il restante 55 per cento è a carico dei privati in project financing). «Lo Stato dovrebbe arrivare a coprire almeno il 75 per cento della quota pubblica - continua Ascarelli - lasciando il 25 per cento a Comune e Regione». Una fetta che il Campidoglio dovrebbe pagare in buona parte attraverso operazioni di valorizzazione immobiliare che Roma Metropolitana sta sperimentando in questi mesi sulla linea B.

Anche il tracciato della linea C, come detto, sta facendo riflettere Alemanno e i suoi. «Da tutte queste considerazioni - dice ancora Ascarelli - è nata l'idea di una linea che non attraversi più il centro ma che colleghi in modo tangenziale le periferie tra di loro». Il progetto si innesta nelle nuove logiche del Prg e nell'ipotesi di candidatura di Roma ai Giochi olimpici del 2020. Come conferma l'assessore alla Mobilità del Comune, Sergio Marchi: «La situazione della città rispetto al 2007, quando è stato preparato il progetto Condotte-Pizzarotti (tracciato attualmente a base di gara, ndr), è cambiata radicalmente, soprattutto se pensiamo alle Olimpiadi e al nuovo piano di mobilità. Da qui nasce l'idea dell'amministrazione di rivedere il tracciato. Pur nel rispetto della procedura in corso».

La linea D circolare, va detto, non ha ancora un tracciato, neppure di massima. L'idea guida della sua progettazione, però, dovrebbe essere un collegamento dal profilo simile a quello del grande raccordo anulare, che tenga insieme soprattutto le nuove aree residenziali a est della città, come quelle nelle zone dell'Appia e della Nomentana, dialogando con le altre linee metropolitane già costruite o in fase di realizzazione. Il tutto da realizzare entro il 2020.

Bisogna, però, fare i conti con una gara in corso. La procedura per scegliere il nome

dell'impresa che metterà la sua firma sulla costruzione e gestione della **metro D** è stata lanciata ad agosto 2009. Alla chiamata hanno risposto Impregilo e una cordata formata da Salini e Todini. Che si sono aggiunte all'offerta di Condotte, soggetto promotore della procedura e quindi titolare di un diritto di prelazione sull'opera. Ma al momento, come detto, la procedura è stata congelata in attesa di una definizione del quadro finanziario.

«L'ipotesi di un tracciato circolare - spiega Ascarelli - è difficilmente compatibile con la procedura attualmente in corso». La **metro D** progettata da Condotte, cioè, non può essere riadattata in una linea tangenziale che collega le periferie. «Per questo - conclude il presidente di **Roma Metropolitana** - o si procede a una nuova gara affiancandola a quella in corso per la **metro D**, oppure si annulla la gara della metro D in corso, si paga un indennizzo a Condotte e si apre un nuovo bando per il tracciato circolare». Viste le difficoltà finanziarie che sta incontrando l'opera, questa seconda ipotesi appare la più probabile. Anche se buttarebbe via più di due anni di lavoro di Condotte, portando a un risarcimento che, secondo stime prudenziali, si aggirerebbe intorno ai 400 milioni, tra il 10 e il 15 per cento circa del valore complessivo della metro.

MOBILITÀ

LA QUARTA METROPOLITANA DI ROMA

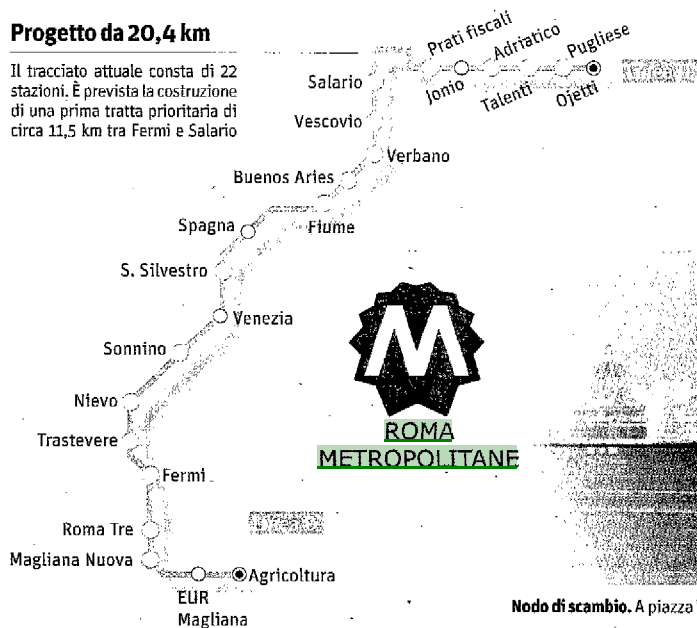
400 milioni

Risarcimento. La cifra che il Campidoglio dovrebbe pagare per annullare la procedura

La soluzione attuale. Previsto il passaggio attraverso il centro storico, con fermate a piazza Venezia, San Silvestro, Trastevere

Progetto da 20,4 km

Il tracciato attuale consta di 22 stazioni. È prevista la costruzione di una prima tratta prioritaria di circa 11,5 km tra Fermi e Salario



Evoluzione del partenariato pubblico privato nel Lazio (importi in milioni di euro)

Anno	Proposte selezionate		Gare		Aggiudicazioni	
	N.	Importo	N.	Importo	Numero	Importo
2006	37*	5.889,30	41	270,2	21	105,5
2007	52	651,6	43	218,4	6	228,4
2008	22	76,8	86	211	32	170
2009	1	7,3	113*	3.856,8*	38	128,9

* Il dato delle selezioni di proposte nel 2006, come quello delle gare del 2009 comprende la linea D della metropolitana di Roma, opera dall'investimento presunto di 2,9 miliardi in fase di selezione proposte e di circa 3,2 miliardi in fase di gara

Fonte: elaborazioni Cresme

Nodo di scambio. A piazza Venezia è prevista, per ora, l'intersezione tra le linee C e D della rete metropolitana romana

