

IL CANTIERE

**Metro B da prolungare
Le ditte contro l'alt
"Risarcimento da 300 milioni"**

VITALE A PAGINA IX

Metro B, stop al prolungamento verso est

Il project financing per spostare il capolinea da Rebibbia a Casal Monastero non piace al Campidoglio. L'ultimatum delle imprese costruttrici: "Fateci aprire i cantieri o ci dovrete risarcire". Chiesti 300 milioni

GIOVANNA VITALE

PACE più il centro che la periferia, all'amministrazione Marino. Questo almeno raccontano gli ultimi sviluppi sulla costruzione delle metropolitane di Roma, sempre più somigliante al gioco delle tre carte: per una linea, la C, che a sorpresa potrebbe essere prolungata da piazza Venezia a piazzale Clodio (come da progetto originale), ce n'è un'altra, la B, la cui continuazione da Rebibbia a Casal Monastero (quadrante est oltre il Gra), già finanziata per intero, rischia di essere cancellata una volta per tutte.

Il sospetto, ventilato da molti, è che si vogliano spostare sulla terza linea i 167 milioni di contributi pubblici stanziati per la seconda (99 dei quali dalla Regione Lazio, che però ha già fatto sapere di essere contraria). Anche a costo di pagare le penali stellari previste per lo stop all'opera.

Scade infatti tra una settimana l'ultimatum lanciato da Metro B srl, l'associazione di imprese capitanata da Salini, con Astaldi e Vianini nella cordata, che avrebbe dovuto trasferire il capolinea da Rebibbia a Casal Monastero grazie a un project financing approvato nel 2011 dalla giunta Alemanno, cui quella Marino non ha però dato seguito. Il 24 luglio scorso il consorzio, che avrebbe dovuto realizzare l'infrastruttura in cambio di 700 mila metri cubi di nuove costruzioni, ha inviato una lettera di diffida al sindaco, agli assessori Improta e Caudo, oltre che a Roma Metropolitane, minacciando la risoluzione del contratto per inadempimento del concedente e la richiesta di un massiccio risarcimento (intorno ai 300 milioni) qualora il Campidoglio non avesse provveduto a firmare entro 60 giorni la convenzione urbanistica necessaria ad aprire i cantieri.

Due mesi che sono però trascorsi invano. Tant'è che ieri le

imprese costruttrici hanno spedito una nuova lettera in cui, dopo aver richiamato i termini dell'ultimatum, ricordano che il tempo sta per finire e che «non avendone ricevuto alcun riscontro», sarà chiesto a Roma Metropolitane (e quindi al Campidoglio) di pagare tutti i costi finora sostenuti, le penalità che scaturiranno dallo stop all'opera e i mancati guadagni provocati dalla valorizzazione immobiliare sfumata. Un'operazione che, forse, visto il crollo delle compravendite e dei prezzi delle case, all'Ati Salini-Vianini-Astaldi non conviene neanche più. I terreni interessati dalle compensazioni sono infatti tutti in zone piuttosto periferiche, le più colpite dalla crisi immobiliare: Tiburtino, Monti Tiburtini, Santa Maria del Soccorso, Rebibbia, Torracchia-Casal Monastero e sui nodi di scambio toccati dalla metropolitana. Che si sarebbe dovuta allungare di 2,8 chilometri (con due stazioni: San Basilio, oltre al nuovo capolinea) per un costo complessivo di 556 milioni: 167 erogati da Regione e Comune, 188 dalle aree acquisite dal concessionario e «oggetto di valorizzazione», 133 versati in 24 rate semestrali a partire dal primo anno di gestione della nuova metropolitana, 67 infine dalla vendita a terzi delle aree di Pietralata.

Ed è proprio sulle compensazioni che già a inizio anno si erano appuntate le perplessità dell'assessore Improta. Con ogni probabilità causa dell'epilogo di questi giorni. Che però non piace al principale partito della maggioranza. «Il prolungamento della linea B per noi è indifferibile, corriamo il rischio di sprecare i contributi pubblici che Regione e Roma Capitale hanno stanziato e che sono disponibili», avverte il capogruppo del Pd Francesco D'Ausilio. «La città e i residenti di quel quadrante non lo comprenderebbero. Non ci sfuggono i nodi di una concessione deliberata da Alemanno e centrata su una valorizzazione immobiliare eccessiva, tuttavia

partire con la prima tratta sino a San Basilio si può e si deve».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE TAPPE



L'assessore Guido Improta

Prima dell'estate e poi di nuovo ieri, l'Ati guidata da Salini ha inviato una diffida al sindaco

Ma il Pd spinge per la realizzazione dell'opera "Si deve fare, rischiamo di perdere soldi pubblici"

L'APPALTO

Linea prolungata di 3,8 km, 2 stazioni, nodo di scambio a ridosso del Gra, 2 grossi parcheggi

COSTO DELL'OPERA

560 milioni il costo complessivo, finanziato con 167 milioni pubblici, il resto privati

IL PROJECT FINANCING

Prevede di ricompensare i costruttori con 750 mila metri cubi di nuove edificazioni

LA LETTERA

Le imprese ieri hanno inviato al Comune una lettera con un nuovo ultimatum

