

**Lavori.** Il general contractor scrive a Roma Metropolitane, Comune, Regione e Governo

# I costruttori: chiarezza sulla Metro C di Roma

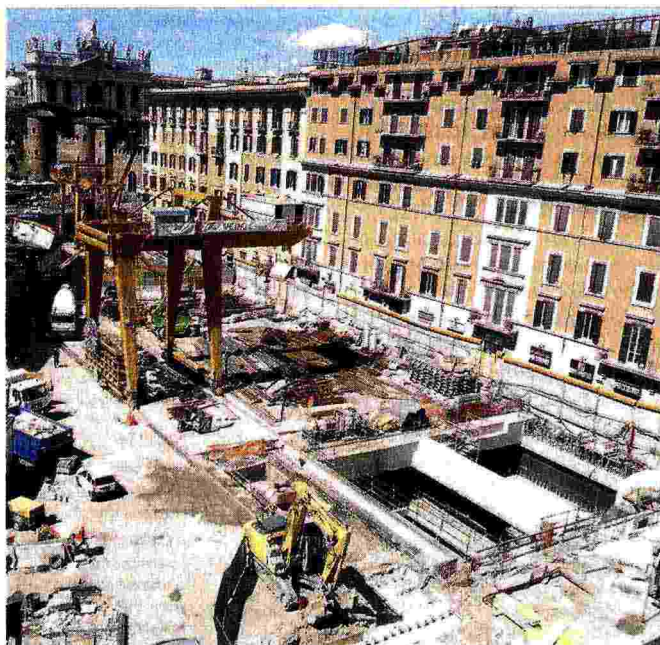
**Il consorzio chiede il rispetto dei contratti**

**Francesco Nariello  
Giorgio Santilli**

ROMA

■ Mancati pagamenti per 242 milioni. Rischio di blocco della stazione San Giovanni, fondamentale nodo di scambio per l'accesso al centro città. Decisioni strategiche sulla realizzazione di tutto il tracciato ora a corto di finanziamenti. La metro C di Roma, maxi opera da 3 miliardi in ballo da più di 10 anni, è di fronte a un nuovo bivio. A fare il punto sul progetto a rischio di uno stallone sono le imprese impegnate nell'opera (il general contractor «Metro C Spa» formato da Astaldi, Vianini Lavori, Ansaldo Sts, Cmb e Ccc) in una lettera riservata inviata al committente Roma Metropolitane e, per conoscenza, a tutti i finanziatori (ministero **Infrastrutture** 70%, Roma Capitale 18% e Regione Lazio).

Al primo punto c'è la conclusione dei lavori della stazione San Giovanni. Da una parte la scorciatoia che condurrebbe, sulla carta, all'apertura, entro tre-quattro mesi, del fondamentale nodo di scambio con la linea A della metropolitana capitolina, accelerando sulle autorizzazioni necessarie a chiudere i lavori. Dall'altra, invece, c'è un percorso tortuoso che, causa lungaggini burocratico-normative, ritarderebbe l'apertura della stazione di qua-



**Cantiere al 97%.** I lavori per la fermata San Giovanni della linea C

si due anni, nonostante il cantiere sia al 97 per cento.

La "toppa" messa dal commissario straordinario Francesco Paolo Tronca, che ha sbloccato 101,4 milioni di euro finalizzati a ripianare parte dei crediti avanzati è servito a far ripartire i cantieri - bloccati a dicembre per mancati pagamenti che allora ammontavano a «circa 285 milioni di euro» - ma basterà a dare linfa ai lavori solo fino a fine anno, a meno di nuove iniezioni di liquidità.

L'eventuale prosecuzione dell'opera oltre i Fori Imperiali, verso il quadrante nord Ovest della Capitale, sarà - invece - una partita strategica interamente in capo al prossimo sindaco, con la gestione commissariale che si limiterà a mettere ordine nel quadro economico degli interventi già fi-

nanziati, pur lanciando un "warning" (partito dal sub-commissario Pasqualino Castaldi) sulla «capacità finanziaria» delle casse comunali a sostenere un'opera tanto costosa (circa 3 miliardi finora - 2.970 milioni - e con una stima di almeno altri 1,5 miliardi per l'eventuale prolungamento).

Il completamento della stazione San Giovanni, fondamentale nodo di scambio per alleggerire il traffico in ingresso al centro della città, «potrebbe essere concluso in tre-quattro mesi», spiega l'amministratore delegato del general contractor, Metro C Spa, Fabio Giannelli. Invece, «tra passaggi al Cipe e via libera a progetti e finanziamenti (si tratta di 2-3 milioni in più), si rischia di dover attendere almeno la fine del 2017 per l'apertu-

ra della stazione. Chiediamo un'accelerazione e un approccio collaborativo da parte di tutte le istituzioni coinvolte: enti finanziatori, soprintendenza, direzione lavori».

Sul piatto c'è anche il saldo dei lavori già realizzati con mancati pagamenti che il general contractor ora quantifica in 242 milioni, tra opere già fatturate (189,1 milioni) e importi ancora da fatturare» (53,4 milioni) relativi a Sal in via di certificazione e varianti. In questo contesto, l'iniezione di liquidità decisa da Tronca, secondo le imprese, basterà a far proseguire i lavori «non oltre la fine dell'anno». L'altra questione chiave è la scelta strategica sulla prosecuzione dei lavori oltre il Colosseo (fermata dei Fori Imperiali), garantendo l'attraversamento del centro in direzione del quadrante Nord della città.

A decidere non potrà che essere il nuovo sindaco. Le imprese del Consorzio Metro C, intanto, lasciano intendere di essere pronte a sfilarsi nel caso in cui si optasse per una modifica "al ribasso" del progetto, scegliendo - ad esempio - una strada (meno costosa) che preveda un prolungamento della linea su un modello di metro "leggera" (esterna): «Se le condizioni fossero queste - taglia corto Giannelli - ci faremmo volentieri da parte».

L'ipotesi del recesso, peraltro, è prevista dal contratto a favore di entrambi i contraenti, ed esercitabile entro la fine di quest'anno, in caso di mancato finanziamento anche di una parte della tratta (da Piazza Venezia a Clodio/Mazzini) prevista per la prosecuzione dell'opera.

© RIPRODUZIONE RISERVATA