

ROMA, RAPPORTO DI CANTONE

## Il gran pasticcio del metrò più caro e lento del mondo

di Sergio Rizzo

Non si salva nessuno. Non si salva il Comune di Roma. Né la sua società, Roma Metropolitana, alla quale era stato affidato il compito di gestire quello che poi si è rivelato l'enorme pasticcio della nuova linea C della metropolitana. Ma non si salva neppure il consorzio di costruttori che sta materialmente

lavorando all'opera ormai da 7 anni fra un delirio di 45 varianti e di carte bollate. Il rapporto dell'Autorità anticorruzione presieduta dal magistrato Raffaele Cantone è un florilegio di inefficienze, errori e negligenze: nella migliore delle ipotesi.

Trentotto pagine ustionanti, per spiegare come sia stato possibile per la Capitale, per giunta in un Paese nel quale non ci so-

no mai i soldi per le infrastrutture, conquistare il record del metrò più caro (e forse più lento) del mondo. I soldi, appunto. La metro C doveva costare 3 miliardi 47 milioni? Siamo arrivati già a 3 miliardi 739 milioni. Ovvero, 692 milioni in più del prezzo di aggiudicazione dell'appalto. E senza che sia stata ancora messa mano al tratto che attraversa il cuore antico di Roma.

continua a pagina 25

# Ritardi e costi lievitati di 700 milioni La metropolitana più cara del mondo

## Il rapporto di Raffaele Cantone sui lavori della linea C sotterranea di Roma

### Il caso

di Sergio Rizzo

dagini per assicurare la fattibilità dell'intervento nel rispetto dei tempi e dei costi preventivati». Senza risparmiare all'amministrazione comunale, che per seguire l'operazione si avvale di una società con 189 dipendenti, giudizi al vetriolo. Come quando sostiene che non si sarebbe tenuto conto di certo pareri della Soprintendenza già sulle tratte più periferiche: «La stazione appaltante si è avventurata nell'appalto dell'opera rinviando, è da ritenersi in modo consapevole, la risoluzione della questione archeologica a una fase successiva». E pur ricordando che la Soprintendenza aveva avvertito che non si sarebbe dovuto tener conto dei tempi e dei costi (!), la circostanza sarebbe comunque assai singolare.

Ma anche il consorzio di imprese, composto da Astaldi, dalla Vianini del gruppo di Francesco Gaetano Caltagirome, dalla Ccc della Lega coop e dall'Ansaldo della holding pubblica Finmeccanica, ha secondo Cantone pesanti responsabilità. Il rapporto, innescato dalle denunce e dagli esposti presentati dall'ingegnere Antonio Tamburrino e dal consigliere comunale radicale Riccardo Magi, sottolinea che il General contractor aveva

per accordi contrattuali il compito della progettazione, della direzione dei lavori nonché dell'esecuzione degli scavi e delle indagini archeologiche.

E le cose non sono andate affatto per il verso giusto, come testimoniano le 45 (quarantacinque) varianti: 33 delle quali, ha accertato l'authority, hanno dato un contributo alla lievitazione dei costi pari a quasi 316 milioni di euro. Per non parlare del contenzioso, letteralmente spaventoso, che ha avuto un culmine surreale nel confronto a colpi di decreti ingiuntivi fra l'amministrazione comunale e Roma metropolitana, società controllata al 100 per cento dal Comune.

Il rapporto di Cantone spiega come le richieste di risarcimento più consistenti presentate dal consorzio Metro C si riferiscono «allo slittamento delle tempistiche contrattuali di esecuzione delle prestazioni dovuto a eventi non imputabili al General contractor». Intoppi di che genere? Ritardi nell'approvazione dei progetti, problemi di natura archeologica e nella disponibilità delle aree, mancata concessione di deroghe: prevalentemente ordinaria burocrazia, insomma. Eppure, afferma il rapporto,

proprio il meccanismo del General contractor previsto dalla legge obiettivo del 2001, in base alla quale è stata messa in cantiere anche quest'opera, dovrebbe garantire «minori criticità sotto tale aspetto, stante la più ampia libertà e responsabilità organizzativa posta in capo al soggetto affidatario».

Pensata nel 1990, ripensata dieci anni dopo, la metro C è partita quando sindaco di Roma era Walter Veltroni, è poi proseguita con Gianni Alemanno, e la rogna è adesso di Ignazio Marino. Una rogna tale che il rapporto non risparmia neppure la sua amministrazione. Nel mirino di Cantone è finito un accordo stipulato il 9 settembre del 2013 con il quale è stata riconosciuta al consorzio una somma aggiuntiva di 90 milioni per le «funzioni di contraente generale». Riconoscimento, afferma la relazione, che «suscita qualche perplessità». Perplessità che erano state sollevate anche dall'ex assessore comunale al bilancio Daniela Morgante, che poi ha lasciato l'incarico. La ragione? Semplice, afferma l'authority: le funzioni di contraente generale erano già previste negli atti di gara.

Queste trentotto pagine, possiamo scommetterci, finiranno sul tavolo della Procura.

SEGUE DALLA PRIMA

Veniamo poi ai tempi. L'intera linea sarebbe dovuta entrare in esercizio a metà del 2015. Campa cavallo... Ancora non siamo in grado di dire quando verrà costruito il pezzo più delicato, quello che dal Colosseo dovrebbe portare gli ipotetici passeggeri a piazza Venezia e poi via, sotto Corso Vittorio Emanuele, verso San Pietro. E nessuno sa non soltanto «quando», ma nemmeno «se» verrà mai realizzato. Senza quel tratto, oppure con quel tratto ma senza le fermate previste, la metro C non servirà a nulla.

Da qui bisogna partire. L'Autorità anticorruzione rimprovera innanzitutto al Comune «la carenza di adeguate in-

## Il percorso



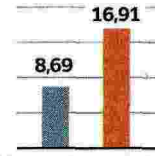
Fonte: www.metrospa.it



**IL NUMERO**  
**600.000**  
Le persone che potrà trasportare in un giorno

**25,6 chilometri**  
La lunghezza complessiva della Linea C

Chilometri in superficie  
Chilometri sotterranea



**30**  
Le stazioni dell'intera linea



**21,5 chilometri**  
Il tratto effettivamente in costruzione

d'Arco

# 3

**Miliardi, 47 milioni e 424 mila €**  
Il costo previsto per realizzare la Linea C: finora sono stati spesi già 3.739.863.000 euro

# 45

**Le varianti**  
disposte rispetto al progetto originale della Metro C. Sono costate 315.900.000 euro

