

Eterna e incompiuta

Dalla Metro alla nuvola di Fuksas: fuori controllo tutti i cantieri più importanti. Con costi che lievitano e tempi biblici

DI GIANFRANCESCO TURANO

Grazie a Ennio Flaiano sappiamo che cosa succede se un marziano sbarca a Roma. Sarebbe interessante provare con un antico romano a Roma. Dalla civiltà che ha inventato grandi strade, acquedotti e reti fognarie alla caput mundi di oggi la differenza è traumatica. Fallimenti, incompiute, ritardi e costi impazziti sono diventati l'ordinaria amministrazione di una città che si rifiuta di comportarsi come una normale capitale europea e che non sa più progettare. Se progetta, non realizza. Se realizza, è soltanto per affittare o vendere l'ennesimo quartiere-dormitorio che consuma gli spazi residui di terreno a cavallo del grande raccordo anulare.

L'attesa messianica di un cambio di rotta è stata affidata alle Olimpiadi del 2024. Dopo la bocciatura di Roma 2020 ad opera del governo Monti, altro giro altra corsa. Stavolta mostrano di crederci tutti: il presidente del Consiglio Matteo Renzi, il numero uno del Coni, il romano Giovanni Malagò, e il sindaco Ignazio Marino. Sognare non costa nulla, tanto la gara per la sede di Giochi si farà nel 2017. Ecco intanto quello che vedrebbe l'antico romano tornato al futuro dell'anno 2014.

METRO C

È costata più della Domus Aurea di Nerone. In compenso, ci salgono meno viaggiatori che turisti al Colosseo. Ogni previsione di traffico fatta alla vigilia dell'inaugurazione è stata smentita al ribasso. Invece di 12 mila passeggeri l'ora, il biglietto lo pagano in 12 mila al giorno mentre la media quotidiana di visitatori all'Anfiteatro Flavio è di 16 mila. È un flop che ha fatto dire all'assessore alla mobilità Guido Improta: «Se entro il 2015 non avremo un incremento significativo, gli enti finanziatori dovranno fare una riflessione su quest'opera». Gli enti in questione sono, in ordine di importanza, lo Stato (70 per cento), Roma capitale (18 per cento) e la Regione Lazio (12 per cento). Finora hanno speso 1,88 miliardi di euro e dovranno investire almeno 3,74 miliardi in totale per portare la linea fino al Colosseo. Con l'allungamento del percorso fino a Ottaviano il conto totale si aggirerà sui 6 miliardi.

A oggi, il troncone aperto al traffico (Centocelle-Pantano) non ha interscambi

con le altre due linee. Il sistema driverless è costosissimo (40-50 milioni all'anno contro i circa 30 delle altre due linee) e ha comunque un macchinista a bordo di ogni treno per l'alto rischio di guasti. L'ultima corsa parte alle 18,30 e passa un convoglio ogni dodici minuti in media. Infine, le linee di superficie (l'autobus 105 e la preistorica linea Giardinetti-Pantano) sono molto concorrenziali nel prezzo perché non hanno varchi elettronici e dunque non richiedono, nei fatti, l'acquisto del biglietto. A meno di possedere un'alta coscienza civica, l'evasione rimane alta ed è uno dei motivi, insieme alle assunzioni clientelari della giunta Alemanno, per cui la municipalizzata dei trasporti Atac è tecnicamente fallita.

La ciliegina sulla solita torta è la triplice inchiesta sulla metro C della magistratura ordinaria, della Corte dei conti e dell'autorità anticorruzione di un sempre più oberato Raffaele Cantone. I magistrati stanno passando al setaccio l'accordo transattivo firmato nel settembre 2013 dalla giunta Marino e dal consorzio affidatario Metro C (Vianini-Caltagirone, Lega coop, Ansaldo e Astaldi). La somma ha portato in cassa al consorzio 368,8 milioni di euro di extracosti. Questo condono tombale ha suscitato molte critiche ma scarsa spinta ai lavori che, nell'ipotesi originale, dovevano concludersi per il Giubileo del 2000. Il rispetto dei tempi non è mai stato un problema per i costruttori. Anche la fermata della metro B1 in viale Jonio (163 milioni di euro per qualche centinaio di metri affidati alla Salini) è slittata dal marzo 2013 fino all'ultima proiezione a febbraio 2015. Per le altre fermate della B1, le imprese hanno incassato un premio di accelerazione di 22 milioni di euro a fronte di quattordici mesi di ritardo.

CITTÀ DELLO SPORT DI TOR VERGATA

Chi viaggia nel quadrante di SudEst del Raccordo anulare vede alta sull'orizzonte la Vela ideata dall'architetto Santiago Calatrava. Doveva essere il simbolo della Città dello sport la cui apertura era prevista per i Mondiali di nuoto del 2009 sotto la regia della cricca dei Grandi Eventi, di Angelo Balducci e di Guido Bertolaso. L'appalto è stato affidato alla Vianini di Francesco Gaetano Caltagirone, vero imperatore della Roma attuale, con un investimento iniziale da 400 milioni di euro poi lievitato a quasi 700 milioni.

A parte la Vela disegnata dall'archistar spagnolo, i 256 milioni di euro già spesi hanno prodotto una piscina incompleta con stadio da tremila posti in disuso e un'area dismessa della quale non si sa bene che fare. Sulla carta, si pensava a un palasport da 15 mila posti con la copertura di una seconda vela. Ma l'ipotesi prevalente punta a ridimensionare il progetto originale.

L'assessorato all'urbanistica del Comune sembra intenzionato a mantenere la vocazione sportiva del progetto magari nella prospettiva di vincere la corsa ai Giochi del 2024. Fra le proposte alternative per riattivare l'impianto, che sorge a poca distanza dalla seconda università romana in un'area caratterizzata da gravi problemi di criminalità, c'è la realizzazione di un giardino botanico nell'invaso della piscina olimpionica.

Ma sono tempi duri per gli orti, come dimostra anche la vicenda della tangenziale est. La pista stradale in mezzo alle case immortalata da alcune scene di Fantozzi doveva essere sostituita da un giardino botanico lungo due chilometri. Bocciato per ragioni di costi. Il Comune si limiterà a demolire la tangenziale per 10 milioni di euro entro il 2016.

STADIO DELL'AS ROMA

Jim Pallotta, proprietario del club giallorosso, ha proposto di giocare nell'arena del Colosseo dove una volta combattevano reziari e mirmilloni. Per quanto assurda, l'idea potrebbe rivelarsi più realizzabile del nuovo stadio di Tor di Valle. L'ex ippodromo è un concentrato di problemi ambientali, logistici e giuridici. Sui primi si può passarci sopra, sui secondi si è annunciato un potenziamento del trasporto nella speranza che l'Atac esca dal pantano del default. La questione dei diritti sui terreni è più difficile da sciogliere e minaccia di spostare ben oltre la primavera del 2015 l'inizio dei lavori che dovrebbero concludersi nel 2017.

Semplificando, la vicenda è questa. Tor di Valle è stata ceduta dalla Sais della famiglia Papalia, proprietaria dell'ippodromo di Agnano, ai costruttori Parnasi, project manager del nuovo stadio. Entrambi i gruppi sono in difficoltà finanziaria e legati ai prestiti di Unicredit, a lungo azionista della Roma. A garanzia della cessione valutata in 42 milioni di euro, i Papalia hanno

ricevuto in pegno il 50 per cento dell'Eur-nova dei Parnasi, che hanno versato una caparra di appena 600 mila euro per i terreni. Ma il garante finale è rimasto Unicredit che ha imposto ai Parnasi di ricapitalizzare un'altra delle loro società (Parco delle Acacie Due) lo scorso 18 agosto, tre mesi dopo il fallimento della Sais dei Papalia. A luglio Gaetano Papalia è finito sotto inchiesta per una maxitruffa agli ippodromi di Napoli, Roma, Siracusa e Firenze.

Sulla vicenda specifica di Tor di Valle, la magistratura romana sta cercando di chiarire se il complicato rigiro di pegni e finanziamenti tra Papalia e Parnasi possa configurare una bancarotta per distrazione. L'ipotesi peggiore per i tifosi in attesa della nuova arena romanista è una revocatoria che riporterebbe Tor di Valle in mano al curatore del fallimento Papalia.

Il nuovo centro congressi dell'Eur, progettato dall'architetto Massimiliano Fuksas e realizzato da Condotte, doveva costare 323 milioni di euro ed essere completato il 2 dicembre 2010. Poi entro il 2 maggio 2011. Poi entro il 31 ottobre 2011 e così via al ritmo di un paio di promesse solenni all'anno. Alla fine del 2011 c'erano già otto varianti al progetto originale e il costo era salito a 356 milioni. Ad agosto 2012 c'è stata la nona variante. A marzo 2014 Fuksas, direttore artistico della Nuvola, è stato estromesso con l'accusa - secondo i suoi detrattori - di essere il responsabile delle varianti a catena. L'inaugurazione, di rinvio in rinvio, è fissata all'11 aprile 2015, per agganciare il centro congressi alle iniziative dell'Expo milanese.

Ma Intesa, la banca che ha anticipato i soldi, ha già annunciato la chiusura dei rubinetti a Eur spa se la legge di Stabilità non metterà sul piatto 100 milioni di euro. Condotte, per parte sua, si è allineata: senza soldi, le ruspe si fermano. E arriverci Expo 2015. A oggi la società pubblica Eur spa ha già speso per la Nuvola 225 milioni di euro. Il risultato è stato ribattezzato dagli abitanti della zona "Sarajevo" o "Beirut".

AEROPORTO DI FIUMICINO

Fra i progetti è il più grande (due miliardi di euro di spesa approvata su un progetto per complessivi 12,5 miliardi) e anche quello con maggiori probabilità di andare in porto sotto il profilo della fattibilità finanziaria. La società concessionaria, Adr del gruppo Benetton, ha ottenuto ritocchi

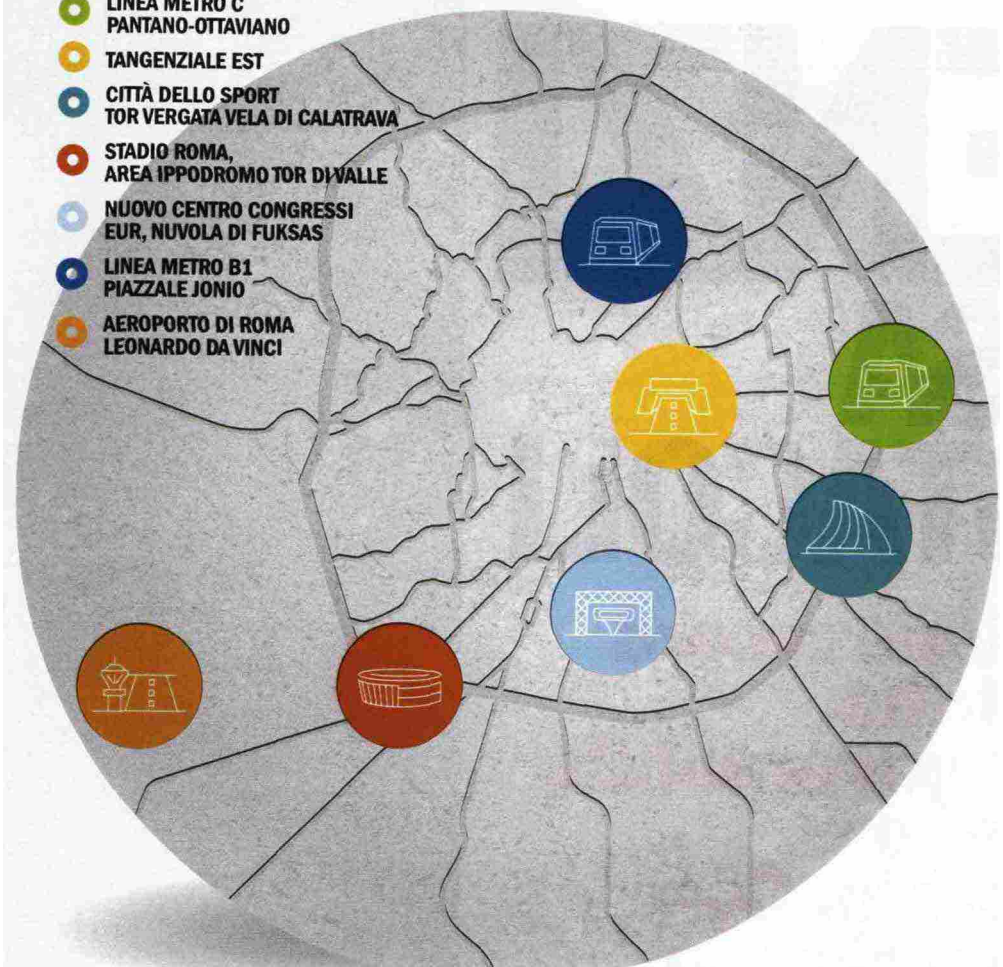
tariffari e prolungamento della concessione al 2044. In aggiunta, c'è l'ingresso di Etihad nell'azionariato Alitalia che potrebbe essere presto seguito da altri investimenti da parte dei fondi sovrani di Abu Dhabi.

I lavori, fissati per decreto dal governo Letta l'8 agosto 2013, sono iniziati con la regia di Spea, la società di progettazione di Autostrade-Atlantia (Benetton). Ma il piano è molto più ambizioso e punta alla quarta pista e a una seconda aerostazione sui terreni di Maccarese, anche questi di proprietà dei Benetton e in parte protetti come riserva naturale. Gli ambientalisti e il sindaco di Fiumicino Esterino Montino (Pd) sono contro l'ampliamento, ma i sondaggi e le trivellazioni sono già partiti. Intorno al Leonardo da Vinci la battaglia è appena iniziata. ■

GLI IMPIANTI PER I MONDIALI DI NUOTO DEL 2009 MAI COMPLETATI NONOSTANTE I 226 MILIONI GIÀ SPESI

Metropoli bloccata

- LINEA METRO C PANTANO-OTTAVIANO
- TANGENZIALE EST
- CITTÀ DELLO SPORT TOR VERGATA VELA DI CALATRAVA
- STADIO ROMA, AREA IPPODROMO TOR DI VALLE
- NUOVO CENTRO CONGRESSI EUR, NUVOLE DI FUKSAS
- LINEA METRO B1 PIAZZALE JONIO
- AEROPORTO DI ROMA LEONARDO DA VINCI





LA STRUTTURA DELLA CITTÀ DELLO SPORT: DOVEVA ESSERE PRONTA PER IL 2009

