

IL CASO DELLA LINEA C

Il metrò di Roma (dai costi record) che rischia di non finire mai

di **Sergio Rizzo**

La grande caserma per i legionari di Roma, a pochi passi da quella che è oggi Porta Metronia, scoperta durante gli scavi

per la stazione della linea C della metropolitana. Un ritrovamento sensazionale. Le camerate e le stanze degli ufficiali: alcune affrescate,

altre con preziosi pavimenti di mosaico. Sepolto per quasi 18 secoli, ci è voluta la metro C per farlo venire alla luce. Le sue dimensioni

sono così imponenti da chiedersi: com'è stato possibile che nessuno se ne sia accorto prima, quando hanno fatto i carotaggi?

a pagina 19

Il metrò più costoso al mondo bloccato da scavi, cause e 45 varianti

La linea C iniziata nel 2006 rischia di non finire mai: spese aumentate del 23%, lavori già indietro di un anno

di **Sergio Rizzo**

C'era una caserma. Una grande caserma per i legionari di Roma, a pochi passi da quella che è oggi Porta Metronia. L'hanno scoperta durante gli scavi per la stazione della linea C della metropolitana. Un ritrovamento sensazionale. Che però, da un altro punto di vista, è solo l'ultimo guaio per quella che si sta profilando come l'opera pubblica più costosa del dopoguerra. Ci sono le camerate e le stanze degli ufficiali: alcune affrescate, altre con i pavimenti di mosaico. Era stata costruita quando a Roma regnava l'imperatore Adriano, ma un secolo più tardi l'avevano abbattuta, rasandola fino a un metro e mezzo da terra e poi interrandola, perché nel frattempo avevano tirato su le mura aureliane e quel quartiere militare era rimasto fuori dalla cinta. Sepolto per quasi 18 secoli, ci è

voluta la Metro C per farlo venire alla luce. Ma le sue dimensioni sono così imponenti da chiedersi: com'è stato possibile che nessuno se ne sia accorto prima, quando hanno fatto i carotaggi? Perché i carotaggi, ovvero i saggi in profondità per appurare se nello strato archeologico ci sono dei resti, sono sicuramente stati fatti, vero? Domanda inevitabile, se si considera che il castro imperiale dell'Amba Aradam, com'è stato battezzato, occupa una superficie pari a metà di quella della stazione che dev'essere realizzata lì sopra. Sfortunata, dicono a mezza bocca in cantiere. Avranno bucato dove non c'era niente, chissà. Appunto. Non può non tornare alla mente quella relazione dell'Autorità anticorruzione, dove il presidente Raffaele Cantone sostiene che la superficialità con cui sarebbero state condotte le indagini preliminari avrebbe «determinato una notevole aleatorietà delle soluzioni progettuali da adottare nella fase di esecuzione e, ad

appalto già in corso di esecuzione, rilevanti modifiche rispetto alle previsioni contrattuali, in particolare l'effetto della nuova tipologia esecutiva delle stazioni».

Ed è qui, con ogni probabilità, il cuore del problema. C'entrano l'accuratezza delle indagini e la qualità dei progetti: lo dice l'Anac. Difficile spiegare solo con la sfortuna le 45 (quarantacinque) varianti in corso d'opera, con un costo lievitato da 3 miliardi e 47 milioni dell'aggiudicazione a 3 miliardi 739 milioni: 692 milioni di differenza, più 22,7 per cento, per un'opera iniziata dieci anni fa e che non è neppure a metà. Mentre i costi continuano a salire inesorabilmente e i tempi, altrettanto inesorabilmente, ad allungarsi. C'è un documento di qualche giorno fa nel quale è descritto uno stato di cose che dovrebbe preoccupare assai chiunque si dovesse sedere fra un mesetto sulla poltrona di sindaco della capitale. È la relazione del collegio sindacale di Roma

Metropolitana, la società del Campidoglio che gestisce l'appalto della Metro C con 180 persone. Lì dentro si racconta che sei mesi fa il general contractor Metro C, di cui fanno parte Astaldi, Vianini del gruppo Caltagirone, il consorzio Cooperative costruzioni e l'Ansaldo Finmeccanica ha fatto causa alla stessa Roma metropolitana chiedendo altri 348 milioni. Il bello è che 71 milioni la società comunale avrebbe già dovuto pagarli da tempo, e per altri 152 aveva riconosciuto di doverli pagare. Per non parlare di un paio di «atti aggiuntivi» a causa dei quali Metro C avanza la pretesa di una ventina di milioni. Non bastasse, lo stesso documento informa che i lavori alla stazione San Giovanni sono stati interrotti il 21 ottobre 2015: «sospensione», c'è scritto, «che ancora oggi impedisce l'avanzamento delle opere». Ragion per cui, continuano i revisori, «i lavori della tratta dalla stazione San Giovanni fino al Colosseo registrano, al 31 otto-

bre 2015, un ritardo di 316 giorni rispetto al termine di fine lavori stabilito al 22 settembre 2020 con ingentissime riserve già iscritte da Metro C». Il risultato? L'area archeologica fra le più importanti del pianeta, parliamo di quella intorno al Colosseo, è destinata a restare un cantiere con monumenti quali la basilica di Massenzio avvolti dai ponteggi almeno fino al 2022: quando il mandato del prossimo sindaco sarà già finito da un pezzo. Per la maggior gioia dei milioni di turisti che nei prossimi sei anni arriveranno a Roma.

E la colpa non è certo di quel clamoroso ritrovamento archeologico, che forse poteva (e

doveva) essere previsto. Quella scoperta, anzi, potrebbe paradossalmente contribuire a dare una scossa a una vicenda dai contorni comunque inaccettabili per qualunque opera pubblica: a maggior ragione se c'è in ballo, come di sicuro in questo caso, una figuraccia planetaria. La metropolitana più cara del mondo sta naufragando in un delirio di varianti, arbitrati, riserve e contenziosi. Di tutti contro tutti. Roma metropolitana fa causa al proprio azionista, il Comune di Roma, a colpi di decreti ingiuntivi, rivendicando 45 milioni. Il consorzio Metro C porta invece in tribunale Roma Metropolitana, chiedendo

quasi 350. E anche all'interno stesso di Roma Metropolitana volano gli stracci: con il presidente Omodeo Salè che denuncia per diffamazione il collegio sindacale e il collegio sindacale che a sua volta denuncia il presidente alla Corte dei conti per danno erariale. Senza dire di alcuni strascichi maleodoranti, puntualmente citati nella relazione dei sindaci che contestano nuovamente, ad esempio, l'affidamento diretto a Metro C dei lavori per la pedonalizzazione dei Fori imperiali, inizialmente previsti in 2,2 milioni e poi ridimensionati a 700 mila euro. Ce ne sarebbe abbastanza per mandare tutti a casa, chiudere la partita e ri-

cominciare daccapo. Ma ci vorrebbe la bacchetta magica solo per uscire dal groviglio delle carte bollate. Come sa bene il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio, che ha messo l'ex assessore ai Trasporti della Regione Campania Ennio Cascetta al posto di responsabile della struttura di missione per le grandi opere un tempo guidata da Ercole Incalza. E sta facendo sentire sempre di più il proprio peso sul dossier. Tanto che non ci sarebbe da meravigliarsi se la regia si trasferisse dal Campidoglio al ministero. Anzi, dopo quello che si è visto finora dovremmo forse augurarcelo. Peggio di così, certo non potrebbe andare.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'opera

● Il sito ufficiale della Metro C di Roma spiega che il costo della progettazione «incide per il 5,8% sul budget complessivo previsto per la realizzazione della linea»

● Per le varie fasi della progettazione — comprese le varianti — «si sono resi necessari almeno 90.000 fra disegni ed elaborati»

● Quando la costruzione dell'opera sarà terminata saranno servite «almeno 22 milioni di ore per la realizzazione» e «circa 250.000 ore per fabbricare i treni»

La parola

AMBA ARADAM

L'Amba Aradam è un altopiano montuoso che si trova in Etiopia. Il suo nome è conosciuto in Italia per l'omonima battaglia che, durante la Guerra d'Etiopia, le truppe italiane combatterono per conquistarlo il 15 febbraio 1936.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

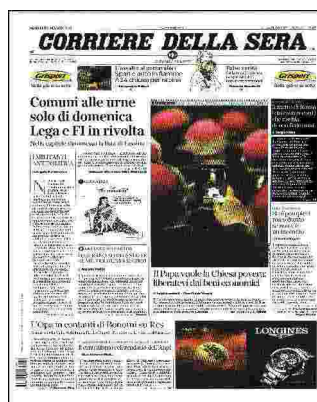
La scoperta

Durante i lavori di realizzazione della fermata Amba Aradam della Metro C di Roma è stata ritrovata una caserma del II secolo dopo Cristo (foto Benvegnù - Guitoli - Lannutti)

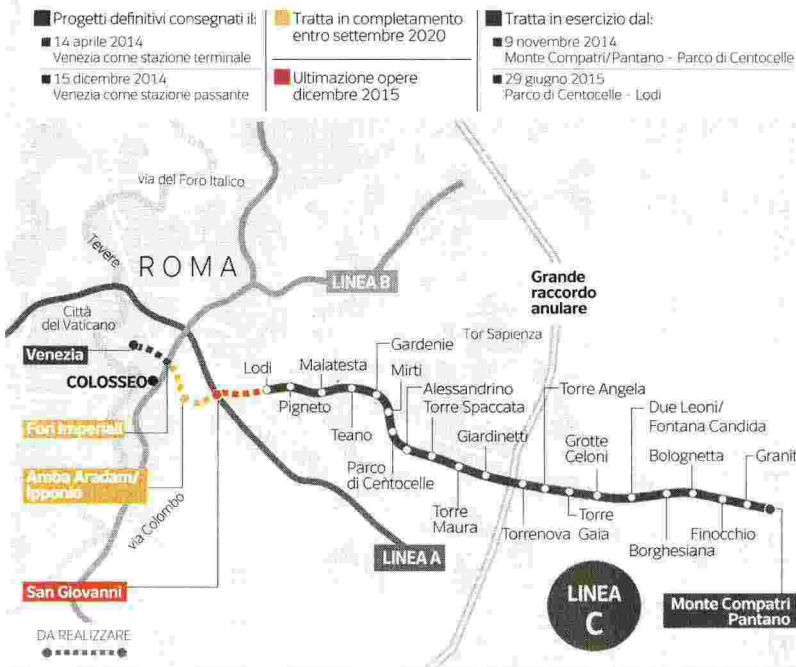


L'impatto sull'area

Intorno al Colosseo l'area potrebbe restare avvolta dai ponteggi almeno fino al 2022



L'INCHIESTA I CANTIERI NELLA CAPITALE



LE CARATTERISTICHE

600.000
 I passeggeri che la Metro C trasporterà al giorno quando sarà tutta completata

29
 I chilometri di gallerie che saranno scavati sotto la superficie della Capitale

4,3
 I milioni di metri cubi che saranno scavati per realizzare l'intera opera

I COSTI

3.739.863.000 euro

3.047.424.000 euro

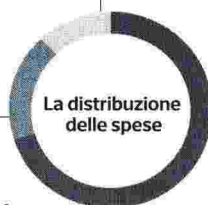
+692 milioni

NOVEMBRE 2015
 La Metro C chiede altri **348 milioni di euro**

12%
 Regione Lazio

18%
 Comune di Roma

70%
 Stato



LE TAPPE

- **15 FEBBRAIO 2005**
 Roma Metropolitana srl indice la gara per l'affidamento del progetto della Metro C.
- **Settembre 2006**
 Lavori appaltati a un consorzio composto da Astaldi, Vianini lavori (gruppo Caltagirone), Cooperative costruzioni e Ansaldo Finmeccanica
- **12 ottobre 2006**
 Firma del contratto tra Roma Metropolitana e Metro C S.p.A
- **2 aprile 2007**
 Apre il primo cantiere delle tratte T4 e T5 (S. Giovanni - Alessandrino)
- **316 giorni**
 Il ritardo del tratto fra San Giovanni e il Colosseo (al 31 ottobre 2015): il completamento era previsto per il 22 settembre 2020

Fonte: Comuni di Roma, Metro C, Anac

d'Arco