

Rassegna stampa

Centro Studi C.N.I. - 26/09/2010



OPERE PUBBLICHE

Corriere Della Sera Roma	26/09/10	P. 3	Le imprese e la metro C: paghiamo noi i lavori	Ernesto Menicucci	1
Corriere Della Sera Roma	26/09/10	P. 3	Quei costi lievitati da tre a cinque miliardi		2
Corriere Della Sera	26/09/10	P. 25	La Strada incompiuta che serve solo ai rave party	Marco Gasperetti	3

Le imprese e la metro C: paghiamo noi i lavori

Da Ansaldo, Vianini, Astaldi e Lega coop capitali in cambio della gestione. Alemanno: «Grazie»

Soldi privati per le opere pubbliche. Era uno slogan, lanciato recentemente anche dall'Acer (i costruttori romani) all'ultima assemblea annuale. Adesso, però, comincerà a diventare realtà. Il primo banco di prova, a quanto pare, è già stato trovato: la metro C, opera mastodontica, lievitata nei costi, che — allo stato attuale — senza soldi rischia di rimanere una grande incompiuta. La notizia è di ieri: le aziende che stanno costruendo la metropolitana, che andrà da Pantano/Monte Compatri a piazzale Clodio, si sono proposte anche per finanziare il tratto che per il momento è privo di copertura economica. Le aziende in questione sono dei colossi: si tratta di Vianini, Astaldi, Ansaldo e Lega cooperative che — riunite in Ati (associazione temporanea d'impresa) — si aggiudicarono la gara d'appalto nel 2005. E il 20 settembre scorso hanno manifestato a «Roma Metropolitane» «la loro disponibilità — si legge in una nota diffusa dal Campidoglio — a contribuire all'investimento per il completamento della linea C con un significativo apporto di capitale privato». La municipalizzata, «ha inoltrato la nota delle imprese all'amministrazione, ricevendo l'autorizzazione a procedere alle successive fasi procedurali».

La tratta che sarebbe finanziata dai privati sarebbe quella che va dal Colosseo a piazzale Clodio, che costa in tutto 1,2 miliardi e che al momento è senza soldi pubblici: i finanziamenti disponibili coprono solo la progettazione definitiva. I privati, naturalmente, non farebbero l'operazione gratis. In cambio dei capitali per completare l'opera — si parla di almeno 600 milioni, ma potrebbero anche essere di più — le aziende realizzerrebbero la tratta «in re-

gime di concessione di costruzione e gestione». Ma non solo. Per rientrare dell'investimento, le società che compongono l'Ati propongono a Roma Metropolitane — e dunque al Comune — di gestire anche le parti della metro C che sono già in corso di realizzazione, a cominciare dalla Pantano-Centocelle.

La concessione andrebbe — si legge ancora nella nota diffusa — «ad un apposito soggetto giuridico nel quale avrà un ruolo prioritario l'Ansaldo». L'idea, che porterebbe ad una sorta di «privatizzazione della metro C», ha già avuto il via libera del Comune: «Roma Metropolitane ha risposto alle imprese e chie-

sto la presentazione di una proposta articolata, che comprenda un dettagliato piano economico, che comprenda gli istituti di credito che erogheranno i finanziamenti e la quota di risorse private messe a disposizione». La documentazione dovrebbe arrivare entro 90 giorni. Alemanno è già d'accordo: «Ringrazio le aziende per la disponibilità». L'opposizione, coi consiglieri Pd Umberto Marro ni e Massimiliano Valeriani, «è perplessa sulla procedura. Che altro ci guadagnano i privati? Bisogna procedere sulla strada degli interventi pubblici».

Ernesto Menicucci

© RIPRODUZIONE RISERVATA



» **Il dossier** La denuncia di «Progetto Celio»: «L'opera sarà più cara del ponte sullo Stretto di Messina»

Quei costi lievitati da tre a cinque miliardi

Non è ancora nata, ma la metro C ha già un primato: quello dell'opera infrastrutturale più contestata e più travagliata degli ultimi tempi. Una linea che, in base ai progetti elaborati, dovrebbe attraversare tutta Roma e non solo, partendo dai Castelli (Pantano, appena dentro il territorio di Monte Compatri) e arrivando a Prati, nello snodo di piazzale Clodio. Eppure, in questi anni, le polemiche non sono mancate. L'ultima, di qualche settimana fa, dell'associazione di quartiere «Progetto Celio», sostenuta da Italia Nostra. Sul sito di Beppe Grillo, l'architetto Paolo Gelsomini aveva denunciato: «I costi della Metro C sono lievitati da 3 miliardi iniziali ai 5 attuali, più del ponte sullo Stretto di Messina che si ferma a 4,5 miliardi». Ma non è solo una questione di soldi, pure molto importanti: «Inizialmente il percorso

doveva essere di 42 chilometri, adesso si è ridotto a 25,5. E, da piazza Venezia a San Pietro, non ci sono più fermate». In effetti, le stazioni di Argentina, Chiesa Nuova e Risorgimento erano state soppresse.

Anche Italia Nostra aveva criticato le spese per la realizzazione dell'opera: «Solo i 2,5 chilometri centrali — diceva qualche tempo l'associazione — sono passati da 510 milioni di euro a 1,3 miliardi, cioè 500 milioni al chilometro».

Il tutto senza contare che, anche sui finanziamenti pubblici, c'è stato un lungo tira e molla, sbloccato

solo di recente quando il Cipe ha dato la via libera allo stanziamento dei 790 milioni necessari a realizzare il tratto da Colosseo a San Giovanni: 554 milioni da parte dello Stato, 142 dal Comune e 95 dalla Regione. Mancavano, appunto, i soldi per arrivare a piazzale Clodio e già allora si parlò di «ricorso ai privati».

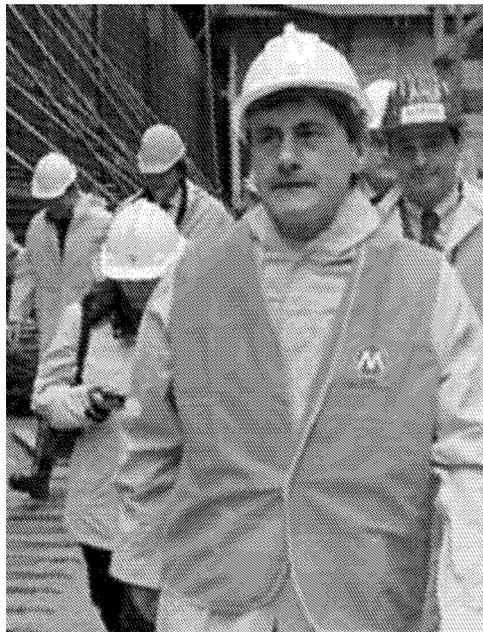
In quella sede, c'è stata anche la rimodulazione della tempistica dei lavori. La metro C, secondo il cronoprogramma iniziale, sarebbe dovuta entrare in funzione nel 2011, nel 2013 e nel 2015, a seconda dei tratti che mano mano venivano realizzati. Adesso, invece, c'è stato un slittamento in avanti di tre anni buoni: la Pantano-San Giovanni si dovrebbe concludere nel 2013, la San Giovanni-Colosseo nel 2016 e la Colosseo-Clodio nel 2018.

E. Men.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I problemi del tracciato

In fase di progettazione, sono state cancellate tre fermate: da piazza Venezia si va direttamente a San Pietro



Lavori Il sindaco Alemanno in visita a un cantiere



Opere Doveva unire Adriatico e Tirreno, un piano di 50 anni fa. Bivacco di protesta di sindaci e industriali di tre Regioni nell'unica galleria

La Strada incompiuta che serve solo ai rave party

GROSSETO — Vent'anni di solitudine tra le montagne di Marche e Umbria. La galleria della Guinza, poco più di un buco cementificato teatro di rave party, discariche abusive e scorribande notturne, è da tempo un monumento in negativo, l'emblema della «grande incompiuta», la Grosseto-Fano, codice stradale E-78, conosciuta dai più come «Strada dei due Mari». Un sogno progettato più di mezzo secolo fa, ma rimasto in parte nella fase onirica, per mettere in contatto il Tirreno e l'Adriatico attraverso l'Appennino. Qui, nel «buco nero» della rete stradale che avrebbe dovuto rendere più vicine Marche, Umbria e Toscana, l'altro ieri è iniziata la protesta che per tre giorni unisce istituzioni, cittadini, imprenditori, industriali, sindacalisti, politici e parlamentari di tre Regioni (Toscana, Umbria e Marche) e 5 Province (Perugia, Pesaro-Urbino, Arezzo, Siena, Grosseto).

Tutti uniti appassionatamente, tra comizi, tavole rotonde, ma anche bistecche, concerti dal vivo e bicchieri di buon vino, per protestare a pancia piena e sollecitare i lavori a volte lentissimi e spesso inesistenti dell'infrastruttura.

C'è anche un accampamento davanti alla galleria più isolata d'Italia. Tende dove trascorreranno la notte alcuni degli amministratori arrivati a decine dalle tre Regioni attraversate dalla «strada dimezzata». Siamo nel paese di Mercatello sul Metauro, cinquecento metri di altezza, tra le province di Pesaro-Urbino e Perugia, dove appunto sorge la galleria incompiuta e dove è iniziata la riscossa.

«È solo l'inizio, vogliamo indignare tutta l'Italia per questo spreco di denaro pubblico e questi ritardi incomprensibili — dice il presidente della Provincia di Pesaro Urbino, Matteo Ricci —. Noi resteremo qui sino a domenica. Poi ci saranno altre iniziative sino a quando l'opera non sarà completata. È troppo importante per i nostri territori, sarebbe un balzo in

avanti per imprese, industrie, lavoratori e liberi professionisti e naturalmente per il turismo».

Solo per la galleria incriminata sono stati spesi 60 milioni di euro e ancora mancano asfalto e illuminazione. La seconda ferrovia, quella sull'altra carreggiata, non è stata neppure finanziata. E non è un esempio isolato. Nei 251 chilometri di lunghezza della «Due Mari», da Grosseto a Fano, sono diversi i lotti di completamento non finanziati in Toscana e nelle Marche. In Umbria, poi, non è stato progettato niente.

Per concludere la strada ci vorrebbero ancora quattro miliardi di euro. Troppi. Lo ha ribadito lo stesso ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli, che ha detto di lavorare a un *project financing*, l'unico modo per ottenere denaro fresco dei privati. Con il risultato di un probabile pedaggio sull'arteria.

Si vedrà. Intanto ieri «il popolo della Guinza» ha discusso, organizzato tavole rotonde, proposto e riproposto, pensato e progettato. E approntato bracieri succulenti, ascoltato musica sino a tardi per poi dormire al fresco delle tende. «Una manifestazione bipartisan senza bandiere politiche — spiega Marco Vinicio Guasticchi, presidente della Provincia di Perugia —; le Province che si vuole cancellare sono protagoniste di un nuovo modo fare politica. Qui si consuma la rivolta costruttiva degli amministratori».

Oggi e domani si continua con parlamentari, amministratori regionali, industriali. Stamani, all'alba, per i coraggiosi delle tende sveglia e colazione al campo davanti al «buco nero». E preghiera laica affinché il miracolo si compia.

Marco Gasperetti

© RIPRODUZIONE RISERVATA





Tra «Due mari»

La strada E-78 Fano-Grosseto progettata mezzo secolo fa e mai terminata



Protesta

Tre giorni di presidio organizzato da sindaci, cittadini e imprenditori davanti alla galleria della Guinza (foto Belfiore)

CORRIERE DELLA SERA