

» | **Pantano-Colosseo**

La linea più cara Ogni chilometro costa 125 milioni

Costi schizzati alle stelle, problemi archeologici e di progettazione, liti politiche, dispute interne all'amministrazione. Pensare che basti un colpo di bacchetta magica a risolvere, di colpo, tutti i problemi della linea C sarebbe pura utopia. E, difatti, i dubbi e le perplessità legati al futuro dell'opera (che, molto in teoria, dopo le tratte in costruzione Pantano-San Giovanni e San Giovanni-Colosseo, dovrebbe arrivare a piazza Venezia, superare da qualche parte il Tevere e andare verso piazzale Clodio) sono affiorati anche nella commissione congiunta (Trasporti più quella speciale istituita proprio sulla metro). E, oltre alle critiche da parte del centrodestra — con Antonello Aurigemma, consigliere regionale di Fi, che chiede «una commissione speciale (alla Pisana, ndr) per verificare validità e legalità dell'atto attuativo» —, anche nel centrosinistra ci sono malumori.

Riccardo Magi, radicale della Lista Marino, «grillo parlante» della maggioranza e da sempre attento «osservatore» della linea C, in com-

missione ha incalzato Improta: «Come mai prima rivendicavate l'atto attuativo e poi lo avete messo tra i motivi di revoca del Cda di Roma Metropolitane». E poi: «Dove sono i progetti definiti per la prosecuzione della metro, da dove tiriamo fuori i fondi per la tratta fino a piazza Venezia, dove sono le date e i costi precisi?». Quella parte, infatti, è avvolta in una nebulosa. Dal Cipe, ci sono 300 milioni per andare dal Colosseo all'Altare della Patria (collegamento col tram 8). Ma sono solo il 70% dell'importo necessario. E il resto? Senza contare che, dati alla mano, quel pezzo di metro potrebbe costare molto di più, almeno 8-900 milioni.

Secondo lo studio fatto dall'ingegnere Antonio Alei, che lo ha anche inviato al sindaco, tra il 2004 e il 2012 la tratta Pantano/Colosseo ha avuto un incremento di quasi 22 milioni al chilometro: da 102 a 125. E le metro, a Roma, costano molto di più che in quasi tutte le altre parti del mondo: 143 milioni al chilometro, contro i 93 della media internazionale. Magi, in commissione, alla fine si è astenuto nella vota-

zione sui nuovi vertici di Roma Metropolitane. Athos De Luca (Pd), anche lui piuttosto critico, ha votato a favore. Critica anche Svetlana Celli (Lista Marino): «Il cambio al vertice della società è solo il primo passo. Ma ne restano altri da approfondire: i risultati della due diligence e il prolungamento fino a piazza Venezia». Sul primo versante, il primo appuntamento è per il 30 settembre, quando il neo presidente Salé sarà convocato in commissione Trasporti. Il *legal* dovrà verificare il funzionamento dell'azienda, i rapporti col consorzio, elaborare una strategia futura. E anche, probabilmente, proporre di «tagliare» qualche testa di quelle che cantano, come tutti quei dirigenti che finora hanno guidato il gioco dentro Roma Metropolitane. E quello sì che sarà un bel problema da risolvere.

Ernesto Menicucci

@menic74

La commissione

Riccardo Magi si è astenuto sul nuovo presidente. Anche De Luca critico



Cantieri

Il costo originario della Linea C prevedeva una spesa di 102 milioni a chilometro

