

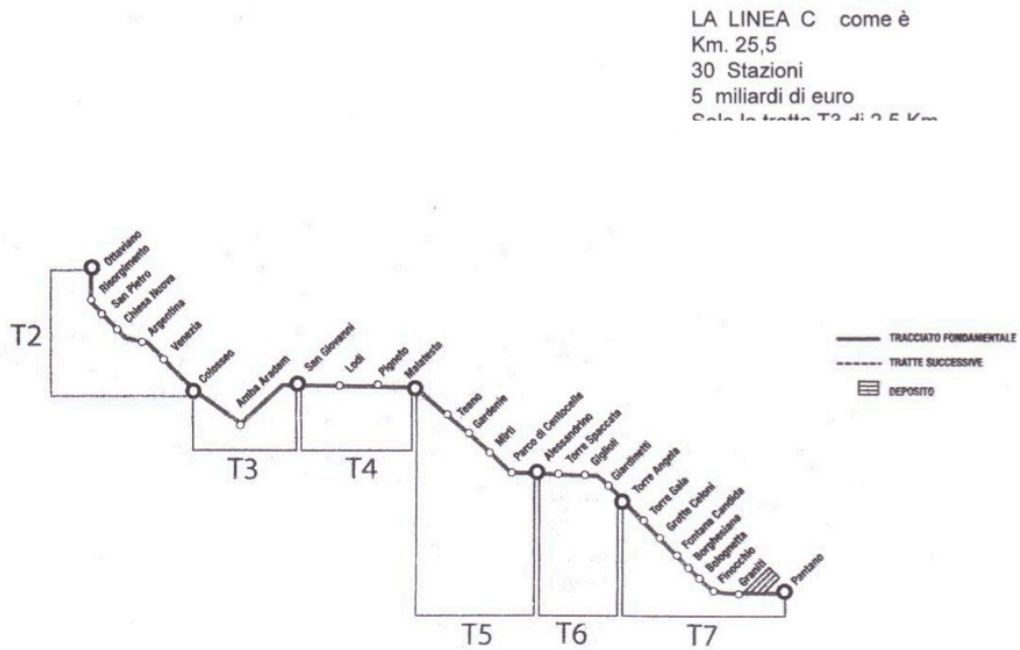
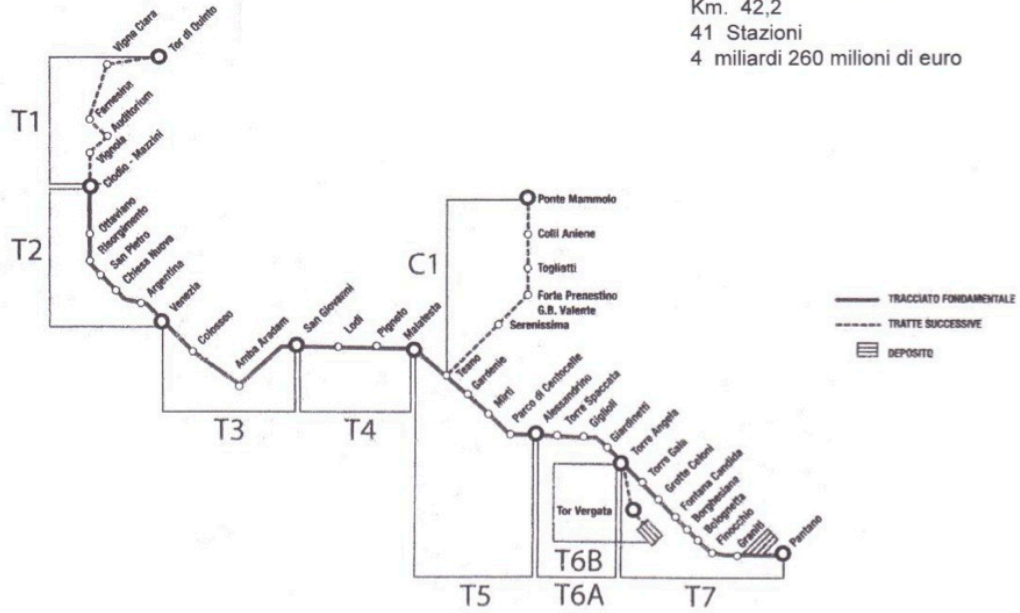
## LA METRO C

Alla linea C fu inizialmente attribuito un valore fondamentale non solo per il suo tracciato, ma soprattutto per la funzione di direttrice del trasporto integrato essendo in comunicazione con la maglia di trasporti e diramazioni a grande percorrenza esistenti e previste dagli strumenti di pianificazione urbana.

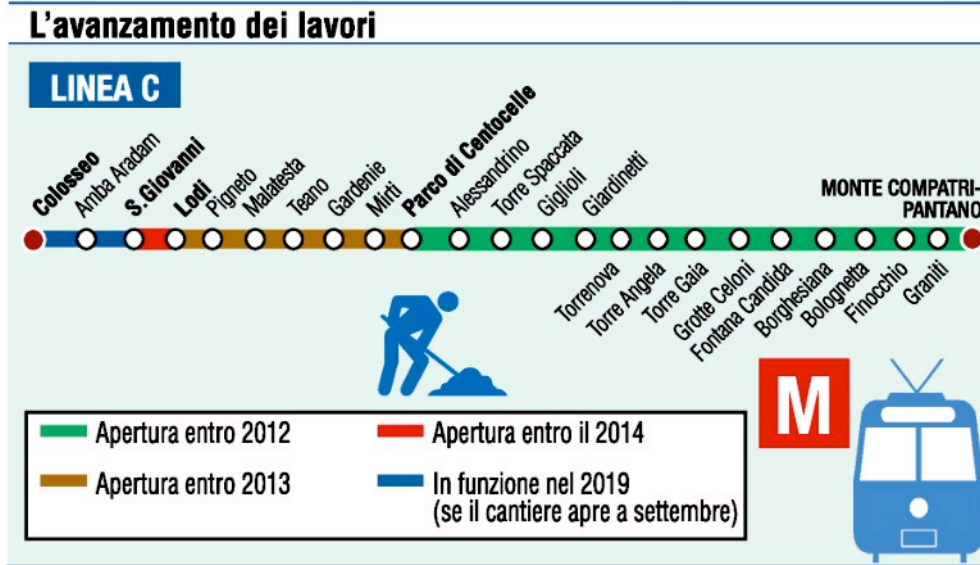
Inizialmente tutto il percorso della linea C, ivi comprese importanti diramazioni, misurava 42,2 Km con un volume di passeggeri stimato pari a 36.000 passeggeri/ora di punta. Poi si passò a 39 Km ed infine all'attuale sviluppo di 25,5 Km di cui 17,6 in sotterranea e 7,9 in superficie con 30 stazioni ed un volume di passeggeri stimato pari a 24.000 passeggeri/ora di punta.

Nella sua concezione iniziale tutta la linea era divisa in tratte e derivazioni che riportiamo in tabella con la situazione attuale evidenziata nell'ultima colonna.

Tratte	Stazioni	Intersezioni e connessioni	Situazione attuale
Tratta T1	Tor di Quinto -Vigna Clara-Farnesina-Auditorium- Vignola	Connessione con la stazione ferroviaria di Tor di Quinto, tram 2, collegamenti con il Parco della Musica ed il Nuovo Centro Nazionale delle Arti Contemporanee.	Non c'è progetto né finanziamento
Tratta T2	Clodio-Ottaviano-Risorgimento-San Pietro-Chiesa Nuova-Argentina	Intersezione metro A, metro D ad Argentina e tram 8	Abolita la stazione Argentina. Il progetto della metro D è stato accantonato.
Tratta T3	Venezia-Colosseo-Amba Aradam	Intersezione metro B e tram 3	La Stazione Fori Imperiali è tuttora priva delle necessarie autorizzazioni della Sovrintendenza archeologica. Ci sono ancora ostacoli dal CIPE e dalla Corte dei Conti.
Tratta T4	San Giovanni-Lodi-Pigneto	Intersezione metro A e tram 3	In costruzione
Tratta T5	Malatesta-Teano-Gardenie-Mirti-Parco di Centocelle		In costruzione
Tratta C1	Teano-Serenissima-Forte Prenestino-Togliatti-Colli Aniene-Ponte Mammolo	Collegamento con il tram 5, la linea ferroviaria e con la metro B	Abolita
Tratta T6	Alessandrino-Torre Spaccata-Giglioli-Giardinetti		In costruzione
Tratta T6A	Tor Vergata	Università ed Ospedale	Abolita
Tratta T7	Torre Angela-Torre Gaia-Grotte Celoni-Fontana Candida-Borghesiana-Bolognetta-Finocchio-Graniti-Pantano		In costruzione



## I TEMPI



Dal sito ufficiale di Roma Metropolitane è sparito ogni cronoprogramma, anche per le tratte in cantiere. Quello pubblicato che termina con la tratta T3 San Giovanni\_Colosseo ultima ad essere stata finanziata, corrisponde alle ultime dichiarazioni ufficiali. Dopo il Colosseo non c'è nessun finanziamento e nessun progetto definitivo.

## I COSTI

Passiamo ad esaminare i costi della metro C il cui percorso da Pantano a San Giovanni si dovrebbe inaugurare nel dicembre 2013 ed il rimanente tratto fino ad Ottaviano si dovrebbe concludere entro il 2018 con un nuovo tracciato più in profondità per evitare di disturbare l'area archeologica e di creare problemi alla stabilità dei palazzi storici.

L'importo iniziale per l'intera tratta di 25,5 Km, già ampiamente mutilata di derivazioni e collegamenti periferici nonché di stazioni nell'area centrale, era di 4 miliardi e 153 milioni di euro con un costo unitario per Km pari a 163 milioni, al di sotto della media europea di 175 milioni/Km.

Ma nel frattempo i costi sono aumentati e già il CIPE si era dovuto pronunciare sui nuovi aumenti dovuti ad opere di salvaguardia di edifici storici e monumenti, a nuovi sistemi costruttivi per la realizzazione di pozzi e stazioni, a migliorie impiantistiche, a materiale rotabile, a spese tecniche.

A maggio 2009 il costo complessivo del percorso era salito a 4 miliardi e 465 milioni. Dopo c'è stato l'ulteriore aumento dei costi della tratta T3 da San Giovanni al Colosseo che aveva portato quella tratta di 2,5 Km ad un costo dichiarato di 1 miliardo e 300 milioni di euro, ben al di sopra dei 600 milioni previsti.

Quel costo per la tratta T3 è poi diventato di 792 milioni di euro per il depennamento di alcune opere di riqualificazione alla Stazione Colosseo-Fori Imperiali.

Il costo totale stimabile ad oggi per tutto il percorso dei 25,5 Km si attesta quindi intorno ai 5 miliardi di euro, senza contare il numero e l'entità degli imprevisti che potrebbero insorgere nel corso degli scavi. Basti pensare che la Sovrintendenza, in situazioni di realizzazione di pozzi e stazioni con paratie profonde che attraversano e deviano le falde acquifere per attestarsi sullo strato del pliocenico, ha imposto lo scavo dall'alto con mezzi manuali e si è riservata la prerogativa di sospendere i lavori o di imporre delle varianti in corso d'opera in caso di ritrovamenti archeologici.

Quindi, nella situazione più ottimistica, il costo unitario per Km per tutta la linea attualmente prevista è

pari a 196 milioni/Km ben al di sopra della media europea di 175 milioni/Km. Il costo dell'opera è a carico del Comune per il 18%, della Regione per il 12% e dello Stato per il 70%. Per far fronte a queste spese avremo tagli di linee periferiche, annullamento di importanti nodi di scambio, sottrazione di risorse per il Piano della Mobilità Sostenibile del Comune, le cui linee strategiche sono ancora ferme o sono continuamente contraddette da stupefacenti delibere comunali come quella dei pullman turistici o da opere come quella del mega parcheggio sopra i binari della Stazione Termini.

## **Riassunto schematico dei costi della metro C** **percorso fondamentale Pantano-Clodio/Mazzini Km.25,5**

**PERCORSO PANTANO-SAN GIOVANNI (in cantiere)**

**1818 milioni**

**TRATTA T3 SAN GIOVANNI - COLOSSEO (progetto definitivo)**

**792 milioni**

**COSTO STIMATO SUL PROGETTO PRELIMINARE TRATTA COLOSSEO-CLODIO**

**769 milioni**

**TOTALE 3379 milioni PER 25,5 KM da Pantano a Clodio/Mazzini**

(questa è la cifra di cui parla la relazione della Sezione Centrale di Controllo della Corte dei Conti)

Tra le spese potenziali ci sono da aggiungere quelle relative al contenzioso che si è aperto tra Metro C e Roma Metropolitane ora in mano ad un collegio arbitrale. Fra le richieste di Metro C c'è quella relativa alla "variazione dell'8% del corrispettivo pattuito per gli oneri diretti ed indiretti per la funzione di contraente generale (202 milioni)" e quella relativa al "5% per le maggiori spese di progettazione ed in particolare per le incombenze antimafia (126 milioni)"

**per un totale complessivo di 328 milioni.**

Poi ci sono altre richieste di Metro C legate alla variazione costi per oneri progettuali, adeguamenti, varianti ed altro ancora per 1394 milioni che, se non andasse in porto un tentativo di conciliazione che al momento ci risulta ancora in corso, innalzerebbero ulteriormente i costi del percorso fondamentale. Alcune conclusioni della Sezione Centrale di Controllo della Corte dei Conti sono degne di rilievo: "(...) *L'opera risulta non priva di incognite sulla complessiva fattibilità...*" scrivono i giudici contabili sottolineando come siano "esaurite anzitempo le risorse per la sua realizzazione integrale", mentre il progetto originario appare "notevolmente ridimensionato per l'abbandono di qualificanti opere integrative e complementari nelle tratte centrali". Ed ancora: "(...) *la soppressione di alcune stazioni centrali rischia di pregiudicare anche l'effetto rete e di menomare gravemente la funzionalità...*"

Ed infine sono stati stanziati complessivamente altri 107 milioni dalla delibera CIPE del 20-1-2012 per oneri sopravvenuti per gestione movimenti terre da scavo in seguito a nuove normative regionali del 2007 e per sopperire ai maggiori costi derivati da alcuni ritrovamenti archeologici con relative prescrizioni ordinate dalla competente Sovrintendenza.

### **CONCLUSIONE**

**3379+328+1394+107 = 5208 milioni di euro da Pantano a Clodio**

## **GLI OBIETTIVI MANCATI**

I principali obiettivi del progetto della metro C erano fondamentalmente tre:

- 1) Collegare il GRA sud-est con il GRA nord-ovest da Pantano a Tor di Quinto;
- 2) Servire il centro storico dal Colosseo fino all'ansa barocca e rinascimentale passando per Piazza Venezia ed attraversando il Tevere;
- 3) Intersecare la linea della C con l'altra linea strategica della metro D e con l'anello ferroviario a nord. Ma questa linea C difficilmente arriverà nella zona dello Stadio Olimpico e di Tor di Quinto, luoghi strategici per l'intersezione con linee ferroviarie e parcheggi di scambio.

La linea della metro C avrebbe dovuto continuare dopo Ottaviano ed arrivare anche dopo Vigna Clara, fino alla stazione ferroviaria de "La Storta" sulla via Cassia, dove c'è un importante nodo di scambio ferroviario, un grande parcheggio di scambio ed il GRA.

Sarebbe stata l'unica linea metropolitana a collegare due estremi del Raccordo Anulare intersecandosi con l'anello ferroviario e con altre linee metropolitane leggere.

Ma è oramai chiaro che non ci sono più le condizioni per il raggiungimento di questi obiettivi.

I finanziamenti ufficialmente ci sono fino alla stazione Fori Imperiali-Colosseo e non si delineano strategie per trovare risorse capaci di arrivare almeno fino a Piazza Venezia. Sembra quindi difficile che anche questo obiettivo di servire il centro storico possa essere raggiunto.