

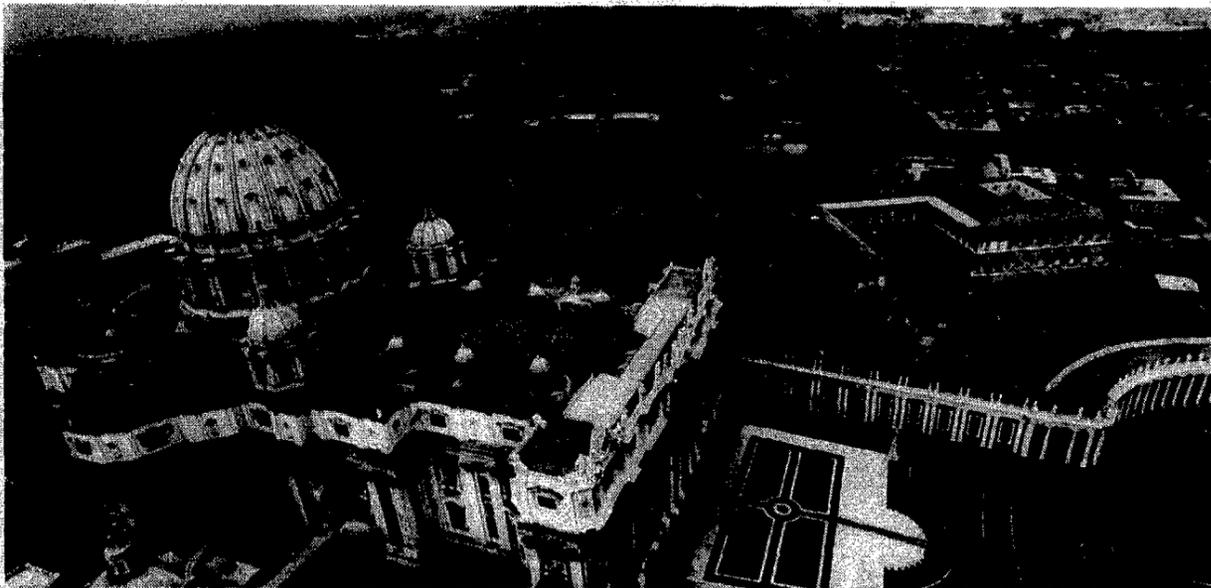
Master
Sabato aperti intera giornata
DELTA 1.6 LE km 0
DEDRA 1.6 LS Sw km 0
CROMA TDS Eco 92 clima/antif.
155 Ts 1.795 clima/radio/antif.
Via Casilina 257 Tel. 2754810

Roma

L'Unità - Venerdì 10 maggio 1996
Redazione:
Via dei Due Macelli, 23/13 - 00187 Roma
tel. 69.996.284/5/6/7/8 - Fax 67.95.232
I cronisti ricevono dalle ore 11 alle ore 13
e dalle 15 alle ore 18

Master
Sabato aperti intera giornata
USATO SELEZIONATO E
FINANZIATO SENZA INTERESSI
FORD ESCORT SW 1.8 16 V cat. 92
DEDRA 1.6 LE 95 clima/antif.
THEMA TDS LS 1092 Full opt Ecodiesel
Via Casilina 257 Tel. 2754810

VERSO IL GIUBILEO. Presentata dal sindaco Rutelli la tratta Colosseo-Vaticano



Marco Bruni/Master Photo



Chi la progetta

Sarà sicuramente un po' francese, la terza metropolitana di Roma. Alla società di ingegneria del Comune che sta progettando partecipa anche la Rtp parigina. Ma non è escluso adesso che alla fine parli anche l'inglese. Alla gara internazionale già fatta per la progettazione esecutiva hanno partecipato infatti due consorzi del settore targati Regno Unito. Si tratta della Electrowatt e della ancor più grande Halcrow. Quest'ultima è la società ha nel suo curriculum la metropolitana londinese, quella di Hong Kong, quella di Singapore e

altre in Oriente e nei paesi del Commonwealth britannico. E per partecipare a questa gara si è consorzata con la Lotti, storica azienda romana. L'Electrowatt si è unita invece la Tpi, altra società romana che partecipa alla progettazione dell'Alta velocità, e una ditta di indagini geologiche, la Geosprint. Gli altri due concorrenti sono due consorzi tutti italiani. Il primo è forse quello con maggiori assi nella manica è quello che riunisce Italferr (società delle Fs), Metropolitane Milanesi e la 3P, una società d'ingegneria romana. Il secondo invece è composto da Bonifica, società ex Italferr ora l'itica nella sua versione privatizzata, e Geodata, altra società specializzata in geologia. Sarà tra questi quattro consorzi che non appena sarà terminata l'analisi delle proposte, più o meno a metà di questo mese, uscirà il vincitore, incaricato dell'ideazione in dettaglio dell'opera. O meglio, del tratto centrale della metropolitana, seguendo l'indicazione del progetto di fattibilità.



Francesco Rutelli

Finanziamenti e tempi dei lavori

Correrà ad una media di 36 chilometri orari (inclusi gli stop) e avrà una portata di ventimila passeggeri l'ora, tra Vigna Clara e Pantano. Per il momento però è diviso in quattro tronconi con diversi stadi di attuazione. Il tratto più periferico coincide con la ferrovia Roma-Pantano. Si tratta del tratto Pantano-Gra (8 chilometri in superficie, 11 stazioni). Lo stato di attuazione è quello più avanzato: i lavori sono infatti iniziati, attualmente si procede allo smantellamento della zona, dove sono stati rinvenuti da ordigni da guerra, a giugno partirà il cantiere vero e proprio, finanziato con fondi dell'86 per materiale rotabile, 300 miliardi. Tratto Gra-Colosseo (10,4 chilometri, 14 stazioni): è in corso la progettazione esecutiva, opera finanziata con legge 211 sulle metropolitane. C'è già una delibera Cipe per 800 miliardi per il tratto Gra-San Giovanni. Poi c'è il tratto centrale Colosseo-Ottaviano (4,7 chilometri sotterranei, 6 stazioni) finanziato decreto Giubileo, 1300 miliardi. E infine il tratto Ottaviano-Vigna Clara (5 chilometri in parte sotterranei, 6 stazioni), non finanziato, inserito però ufficialmente nei piani per le Olimpiadi del 2004, spesa stimata in 800 miliardi.

Il metrò dell'anno Duemila A settembre lo scavo a largo Corrado Ricci

Sarà lunga 29 chilometri e avrà 37 stazioni, tra superficiali e sotterranee, la metro C. Ieri in Campidoglio sindaco Rutelli e vicesindaco Tocci ne hanno illustrato l'intero progetto di fattibilità, che va però ben oltre il 2000. Per quella data si prevede la realizzazione del tratto centrale Ottaviano-Colosseo: 6 stazioni ma solo 3 funzionanti. Un sondaggio del terreno a piazza Cavour inizierà nelle prossime settimane. E si saprà chi ha vinto la progettazione esecutiva.

RACHELE GONNELLI

La «talpa» -una specie di mostro meccanico perfora-terreno e costruisce tunnel- inizierà a scavare in autunno, nell'autunno dell'anno prossimo. Sarà lei -più che un'escavatrice una vera e propria fabbrica sotterranea- a realizzare le stazioni del nuovo metrò C nel tratto del centro storico. Nessuno, neppure il sindaco, è pronto a giurare che ce la farà entro il Duemila. Ma si sa che inizierà a fare il suo buco da largo Corrado Ricci, cioè entrerà dal cuore della Roma antica, che paradossalmente è il luogo archeologicamente più insensibile, dove è possibile impiantare il cantiere più imponente e iniziare le rivelazioni più grandi perché è sicuro che non si incontreranno resti importanti: lì, alla base di quella che un tempo era la collina Velia, ci sono solo detriti. È così dal 1932, cioè da quando il Duce decise di radere al suolo

il colle e l'antico quartiere che vi sorgeva sopra semplicemente per avere come scenario delle sue adunate la prospettiva del Colosseo. Fin qui le indiscrezioni sulla «talpa» che verrà. Intanto ieri in Campidoglio il sindaco Francesco Rutelli e il vicesindaco Walter Tocci, assessore alla mobilità urbana, hanno presentato insieme il progetto di fattibilità dell'intero tracciato della terza linea della metropolitana, che oltre al tratto centrale previsto e finanziato con i fondi del Giubileo, si snoderà nelle periferie est e nord della città oltre l'anello ferroviario e fino al Grande raccordo uscendo però dai meandri del sottosuolo romano per correre in superficie. Il tracciato complessivo a questo primo livello di definizione è stato approvato anche dalla Sovrintendenza archeologica in conferenza dei servizi. Si compone di 37 ferma-

te e 29 chilometri di binari, di cui quelli sotterranei e centrali sono solo 4,7. «Ci hanno accusato di fare la metro solo per il centro storico ma non è affatto vero - esordisce infatti Tocci illustrando le cartografie -, la metro C va da Pantano a Vigna Clara. Ed è già finanziata per tre quarti». «Anzi, anche l'ultimo quarto è incluso nel budget di spesa che il Governo ha autorizzato per sostenere la candidatura olimpica di Roma nel 2004», ricorda Rutelli. Costo approssimativo dell'intera opera (incluso quest'ultima tranche da circa 800 miliardi Ottaviano-Vigna Clara): 3.200 miliardi come base d'asta, chiavi in mano. Ma se in futuro viaggiando sui treni della linea C si potrà andare da Centocelle (fermata piazza dei Mirti) allo Stadio Olimpico, per ora è pur vero che per il momento si parla soprattutto del tratto centrale, il più difficoltoso da realizzare. Ma quei 4,7 chilometri di linea C che andranno da Ottaviano al Colosseo andranno a collegare linea A e linea B, cioè serviranno a costituire la prima maglia di una vera rete metropolitana alleggerendo l'attuale snodo di Termini, già quasi al collasso adesso senza bisogno dei pellegrini. La talpa meccanica, in base al piano di fattibilità illustrato ieri, dovrà comunque lavorare sodo, correndo sempre sotto lo strato vulca-

nico del terreno che fa da base ai resti della città antica e immergersi persino più giù, sotto il Tevere, a profondità superiori ai 30 metri. Dovrà poi risalire «a prendere aria» sei volte, per realizzare altrettante stazioni e pozzi di ventilazione. Sì, sei stazioni, anche se di fatto i passeggeri ne avranno a disposizione solo tre, quelle previste come agibili nel Duemila (Colosseo, Risorgimento e Ottaviano). Per aiutare il suo lavoro di scavo dal settembre scorso sono state avviate indagini archeologiche, sono stati fatti 35 carotaggi geognostici, sono stati commissionati controlli di stabilità su alcuni fabbricati. E ancora: nelle prossime settimane verrà aperto il cantiere per un pozzo di prova nei giardini di piazza Cavour, un sondaggio più preciso per verificare stratigrafia e consistenza del terreno da perforare e la sua tenuta ad inserimenti di cemento. Il problema più grave dal punto di vista archeologico sarà proprio nelle risalte delle stazioni, «che saranno comuni alle stazioni-museo - dice il vicesindaco Tocci - dove i reperti venuti alla luce negli scavi saranno comunque fruibili e visibili». D'altra parte la realizzazione della metro - aggiunge - ci consentirà di portare avanti la chiusura a tappe del centro storico», salvando dallo smog oltre che i polmoni dei romani anche i monumenti che stanno

L'opposizione degli abitanti: «Spreco di soldi, si tratta di un'opera assolutamente inutile e pericolosa»

Borgo e Prati in rivolta contro i lavori

«I borghesiani hanno fermato i lanzihenecchi, resisteremo anche alla metro C». E via con i fax di protesta all'indirizzo di Tocci e Rutelli, alle diffide, ai ricorsi e alle assemblee straordinarie di condominio. Gli abitanti di Borgo Pio e dintorni di quel tratto di metrò non ne vogliono sapere. «È uno spreco di denaro, è inutile e pericolosa» dicono, pensando alla stabilità delle loro abitazioni e ad eventuali scempi archeologici. Il sindaco: «Non c'è rischio».

FELICIA MASOCCO

«I borghesiani hanno fermato i lanzihenecchi figuriamoci se non resisteranno alla metro C». La signora Rosita Torre non demorde. È la portavoce del «Coordinamento dei comitati della gente», una sorta di consorzio di comitati di zona a cui aderiscono centinaia di cittadini. Hanno fatto un patto di mutuo soccorso e all'occorrenza spono le battaglie dei quartieri vicini anche se non sono direttamente coinvolti. Attualmente sono tutti impegnati contro quel tratto di sotterra-

nea che giudicano «uno spreco di denaro pubblico, oltre che inutile e pericolosa». «Abbiamo conosciuto il progetto preliminare del Comune solo a febbraio-marzo - spiega la Torre -. Parlava di «alto rischio» sia archeologico (vedi la Naumachia Vaticana e la muraglia di Borgo) che per la stabilità dei palazzi. Abbiamo cercato altre notizie e poi il mese scorso abbiamo organizzato un convegno-dibattito dopo aver monitorato il parere degli abitanti della zona, la maggioranza dei quali era totalmente disinformata». Poi hanno saputo. Aiutati da ingegneri e architetti e anche da chi proprio al di sopra delle parti non è come l'ingegner Tamburino, progettista bocciato del metrò leggero. Ma questo importa poco agli abitanti di Borgo, di Prati-Trionfale, delle Vittorie, Mazzini e limitrofi. La preoccupazione per i danni che i lavori della metropolitana potrebbero arrecare alle loro case - dato che ritengono inconfutabile - è fortissima. Via Candia non è lontana e docet. «Li hanno utilizzato le stesse tecniche previste per la costruzione della linea C e gli effetti sono stati devastanti: palazzi puntellati, pavimenti gonfiati, crepe. E ora ci sono decine di richieste di risarcimento». Uno scenario libanese quello che disturba il sonno del cittadino comune e dei «vip-culturali» (la definizione è della stessa Torre) che si sono schierati al suo fianco (Ronchey, Asor Rosa ed altri). «Abbiamo visionato le piante e ci siamo resi conto che il tratto centrale

della linea C cammina parallelo alla linea A - continua -. Mettiamo a rischio le nostre case, sulle quali magari stiamo ancora pagando il mutuo, per una linea che già c'è e quando, a parere degli esperti, il problema della mobilità nelle ore di punta potrebbe essere risolto aggiungendo una settima vettura a quelle già in circolazione». Hanno dato indicazione di inviare fax di protesta a Tocci e Rutelli - «ma se l'idea fosse stata di Fini, Berlusconi o Bertinotti sarebbe stato lo stesso», tengono a precisare - sollecitano assemblee straordinarie di condominio, diffidano il Comune dal procedere e qualcuno ha già fatto ricorso al Tar che dovrebbe pronunciarsi a giugno. In programma hanno un confronto aperto da tenere in un cinema, «al quale abbiamo invitato Walter Tocci che però non ci ha ancora comunicato la sua disponibilità e quindi non riusciamo a fissare la data. Se continua a tardare faremo senza». Dal Comune, intanto arrivano

GLI INCONTRI DI
EUROPA EUROPE

LA GERMANIA, L'ITALIA E IL FUTURO DELL'UNIONE EUROPEA

Caciagli Carrieri Coen
D'Agostini Di Meola Ferraris
Gambino Gretschnberg Guerrieri
Lettieri Lindenberg Magno
Manzella Massari Missiroli
Ruffolo Seidelmann Telò Vacca

venerdì 10 maggio 1996 ore 9,30

Fondazione Istituto Gramsci
Via Portuense 95c Roma
tel. 06 5806646