



Lavori per la costruzione della Metro C di Roma FOTO LAPRESSE

## Metro C, il braccio di ferro fra Marino e i costruttori

Lo shock è stato il 12 luglio, quando il sindaco Ignazio Marino è sceso nelle viscere della terra, sotto la basilica di San Giovanni, insieme all'assessore Guido Improta per scoprire che, lì sotto, la talpa è ferma dall'ottobre del 2011. Mentre tutti pensavano che il bestione Tbm (la Tunnel Boring Machine che scava e al tempo stesso sistema i pannelli delle gallerie) stesse trionfalmente marciando verso il Colosseo. Ottobre 2011, in quella stessa data, il sottosegretario al Mibac Francesco Giro con l'allora assessore ai trasporti di Roma Aurigemma celebravano, con un libro Electa sugli scavi archeologici, la puntualità e professionalità dei lavori. Difficile, dunque, imputare ai ritrovamenti archeologici la colpa dello stop. Però, di fatto, il contagiri, ovvero i pagamenti effettuati o dovuti, hanno continuato a correre.

È cominciato così il braccio di ferro fra la nuova amministrazione e il consorzio Metro C (Astaldi, Vianini, CCC, Ansaldo) che ha in appalto i lavori della più grande opera pubblica finanziata in Italia. Il consorzio ha annunciato, per domani, la chiusura dei cantieri. Circa 2000 lavoratori andranno a casa. L'assessore però ha minacciato di adire a vie legali per inottemperanza del contratto.

Il casus belli sono 230 milioni di euro il cui pagamento per maggiori costi sopravvenuti è stato autorizzato dal Cipe nel dicembre 2012 ma non ratificato dalla giunta Alemanno. L'assessore Improta vuole verificare, prima di sborsare i 230 milioni, chiede di vedere i progetti esecutivi e di avere un nuovo cronoprogramma. Il sindaco di Roma spiega: «Noi certamente non vogliamo ritardi ma anzi accelerazioni. Vogliamo completare la linea C».

Motivi di verifica su come vengono spesi i soldi pubblici, ce ne sono a iosa, a cominciare dai 230 milioni, frutto di una trattativa da far invidia agli ambulanti di Porta Portese: si era partiti da una richiesta di un miliardo e 200 milioni per aumento dei costi. A forza di «piè di lista» i numeri dell'opera sono lievitati, non si è nemmeno a metà dell'opera e i tre miliardi e rotti dell'appalto iniziale sono già finiti. Improta ha preso tempo fino al 30 settembre e, sostiene, è incomprensibile la posizione del Consorzio, che ha avuto già 2000 milioni, di mandare tutti a casa il 9 agosto. Replica il Consorzio che «i soldi sono finiti e non è più possibile l'accesso al credito». Mario Guerci, Fillea Cgil, trova la drammatizzazione degli eventi: «politica, rispetto all'operazione Fori», altrimenti è incomprensibile la minaccia di chiusura «per un'opera finanziata», però, aggiunge «se è giusto che l'assessore verifichi, è anche vero che i pagamenti sono sempre in ritardo, anche di otto mesi».

I problemi non sono cominciati con la tratta più difficile, dal punto di vista progettuale, del centro storico. Il percorso in superficie fino a Centocelle, che pure è concluso, non è stato inaugurato. «La vicenda della metropolitana C», sostiene Massimiliano Valeriani (Pd) che nella scorsa consiliatura era il presidente della commissione traspa-

### IL DOSSIER

JOLANDA BUFALINI  
ROMA

**Il Consorzio ha annunciato la chiusura dei cantieri per domani: «Finiti i fondi, il Comune non paga». Ma il sindaco vuole vederci chiaro su ritardi e costi**

renza, «è il più grande scandalo, con i suoi costi triplicati, il maggiore fallimento della amministrazione Alemanno». Il primo tratto, da Pantano a Centocelle, doveva essere inaugurato nel 2011, è ancora chiuso. «Né la precedente giunta - spiega Valeriani - né Roma metropolitana (la società appaltante) si sono preoccupati di mettere a punto un piano trasporti per far arrivare alla meta chi sbarca dal metrò a Centocelle, per di più i collaudi sono stati avviati in ritardo». Il ritardo complessivo è di tre anni e mezzo, e non si può sperare

nella conclusione dei lavori a piazza Venezia prima del 2020. Anche il governo Letta ha mostrato l'intenzione di voler porre termine all'andazzo, vincolando il finanziamento della nuova tratta, 300 milioni su 792 per il percorso Colosseo-piazza Venezia, alla entrata in servizio, per ottobre, del percorso Pantano-Centocelle. Tempistica stretta rispetto alla quale il presidente della commissione trasporti Michele Meta ha proposto un emendamento che va incontro alle esigenze del consorzio, prevedendo il «pre-esercizio» per dicembre.

Ieri, sul groviglio della rete metropolitana romana, c'era un incontro al ministero delle Infrastrutture. Il sindaco Marino si è mostrato ottimista: «Non credo che i cantieri della Metro C chiuderanno. Improta, in modo appropriato, ha chiesto alle imprese un cronoprogramma. I costruttori, persone intelligenti e tra i più esperti in Italia, non avranno difficoltà a rispondere». A meno che, come spesso è accaduto, la vera partita non si giochi sulle compensazioni in cubature, che è la versione romana del project financing. Ma la giunta Marino ha messo al centro del suo programma il consumo zero di territorio, anche se, Marino insiste, questo non significa paralisi delle attività, al contrario, c'è molto da riqualificare.

### IL CASO

#### Rifiuti, Zingaretti contro il ministro Mauro

Una nota della Difesa sui rifiuti a Roma ha mandato, ieri, su tutte le furie, il presidente della Regione Zingaretti. «La Difesa», dice la nota - si rende disponibile a collaborare per l'individuazione di soluzioni idonee al problema della discarica di Roma». Ora, si dà il caso, che il sito è stato individuato dal commissario, a Falcognana, nei pressi del Divino Amore, non lontano dalla casa dell'ex

ministro Brunetta. Ci sono proteste, c'è stata la sceneggiata di Alemanno ai Fori. Alla sortita della Difesa Zingaretti ha risposto: «Ogni volta che sta per chiudere Malagrotta qualcuno fa il furbo o il finto tonto. La nota della Difesa sulla vicenda rifiuti di Roma è stravagante se non folle. Comunico al ministro Mauro che la questione è sotto la direzione del Commissario del Governo Letta di cui lui fa parte».

## Strage del bus, con Simona i morti sono 39

SALVATORE MARIA RIGHI  
Twitter@salvatoremighi

Prima che fosse cancellata fin troppo rapidamente da altre notizie, per esempio le tristi vicende processuali di un noto politico condannato e quindi pregiudicato, era la strage della strada peggiore degli ultimi 60 anni. E dentro la tragedia di un catorcio che scorrazzava liberamente con 900mila chilometri nelle ruote e una manutenzione alla viva il parroco, come sta emergendo dal lavoro della magistratura e come si può constatare in tanti casi percorrendo un pezzo delle nostre autostrade, il bilancio dell'incidente sul viadotto di Monteforte Irpino si aggira e le vittime salgono a 39.

Non è solo contabilità del dramma, però. È la distruzione di una intera famiglia che su quel pullman stava passando qualche giorno spensierato, come tutti gli altri partecipanti alla gita in Puglia. Perché ieri mattina è morta Simona Del Giudice, la sedicenne ricoverata nel reparto di rianimazione dell'ospedale napoletano Loreto Mare in condizioni ritenute sin da subito molto gravi. È morta due volte, Simona, perché al momento

di riconoscere i cadaveri martirizzati dall'impatto del bus precipitato dal viadotto, in quegli istanti crudeli e senza parole in cui devi dare un nome ad un corpo che sembra di nessuno, il nonno ha avuto un momento di umana debolezza e ha scambiato Simona con Silvana, 21 anni, le due sorelle che alla fine si sono ritrovate dall'altra parte, un passo oltre il burrone che gli ha tolto la vita.

#### AMARO DUBBIO

La situazione, una specie di amara beffa, si era complicata il giorno dei funerali, quando al momento di celebrare le esequie qualcuno ha instillato un'altra volta il dubbio su chi fosse, tra le due sorelle, quella contenuta e ricomposta per l'ultima volta nella bara messa in fila nel torrido dolore del palazzetto dello sport di Pozzuoli.

C'era Silvana, in quella bara di legno quel giorno di lutto e di disperazione, e Simona lottava tra la vita e la morte nell'ospedale dove i medici e gli infermieri hanno fatto l'impossibile per salvarle la vita, a lei e a tutti gli altri gravi feriti nell'incidente del viadotto Acqualonga, dimostrando una volta di più che

non tutto è perduto in questo paese, e che c'è ancora qualche isola di gente che fa il proprio dovere, e lo fa al meglio che può. Adesso è toccato anche a Simona che non ce l'ha fatta, troppo dura la battaglia per sopravvivere, e viene da pensare a quelle istantanee colte col telefono a bordo del pullman della morte, con i suoi grandi occhi chiari a sorridere vicino alla sorella, quell'espressione lievemente affaticata dal viaggio ma pulita nei pensieri, l'ultima immagine lasciata in una tragedia collettiva messa insieme da tanti drammi singoli e privati.

Come quello della famiglia Del Giudice, praticamente spazzata via dalla perdita del capofamiglia, Antonio, 51 anni, che viaggiava con le figlie, sedute una a fianco all'altra, quando il pullman ha sfondato il guard rail ed è precipitato nel

...  
**La ragazza sedicenne era stata scambiata per la sorella Silvana e già data per morta**

## Tunisino morto in caserma: «Gli impedirono di respirare»

Sarebbe morto per asfissia, in seguito a una procedura di arresto troppo violenta da parte dei carabinieri: Bohli Kayes, l'immigrato tunisino di 35 anni che ha perso la vita il 6 giugno scorso, a Riva Ligure, poco dopo la sua cattura, avvenuta al culmine di un'operazione antidroga, in circostanze ancora tutte da chiarire e dai contorni anzi piuttosto sospetti. Il referto dell'autopsia, eseguita dalla dottoressa Simona Del Vecchio, responsabile del servizio di Medicina legale di Imperia, riferisce di «arresto cardiocircolatorio neurogenico, secondario ad un asfissia violenta da inibizione dell'espansione della gabbia toracica». «Sostanzialmente l'ipotesi che fa il medico legale è che nel momento dell'arresto o del trasporto in auto, dal luogo dell'arresto alla caserma, sia stato in qualche modo impedito a Bohli Kayes di respirare e di espandere la cassa toracica - ha affermato, stamani, il procuratore di Sanremo, Roberto Cavallone, titolare delle indagini - e questo ha determinato, in un individuo che già era in carenza di ossigeno perché proveniva da una violenta colluttazione, un debito di ossigeno notevole». Una ricostruzione dei fatti che, se trovasse riscontro nelle indagini e negli accertamenti, ricorderebbe molto la morte di Federico Aldrovandi, del quale i periti hanno accertato l'asfissia durante la colluttazione con i quattro agenti della Questura poi condannati per omicidio colposo. I tre carabinieri che procedettero all'arresto di Kayes rimangono indagati per omicidio colposo: «C'è una grossa responsabilità delle istituzioni dello Stato - ancora Cavallone - per la morte di questo cittadino tunisino, perché al di là di quello che poteva aver commesso, la vita è sacra e quando un cittadino, italiano o straniero, è nella disponibilità delle istituzioni, la sua integrità fisica deve essere assolutamente tutelata». È probabile che, per impedire un'ulteriore fuga di Kayes, i militari gli abbiano compresso la schiena o la cassa toracica, impedendogli di respirare e provocandogli quella sofferenza cerebrale, notata durante l'autopsia. Il consolato tunisino in Italia ha già chiesto copia del referto medico.

#### RISVEGLIO IN CORSIA

E non ci saranno nemmeno ora che la madre, Clorinda Iaccarino, sta tornando alla vita e per prima cosa vuole sapere di Simona e Silvana. All'ospedale San Giuseppe Moscati di Avellino, proprio in mattinata era previsto l'intervento chirurgico per la signora, 44enne, madre della ragazza deceduta ieri. La donna, che sabato scorso è uscita dal coma farmacologico, continua a chiedere informazioni sulle condizioni del resto della sua famiglia e ancora non sa che il marito Antonio e la figlia maggiore Silvana sono morti sul colpo dopo l'incidente, mentre la figlia più piccola ha lottato fino a ieri per sopravvivere. È rimasta sola e non sono ancora riusciti a dirglielo.