

Metro C, ultima fermata Colosseo Si blocca a dispetto del buonsenso

La scelta venerdì scorso in una riunione con tutti i soggetti coinvolti

Il destino dell'infrastruttura più costosa Cancellare le tratte seguenti rischia però di generare uno spreco ancora più grande

La Metro C è arrivata al capolinea

La decisione in un vertice riservato: per volontà del Comune la talpa non andrà oltre il Colosseo

Il problema tecnico
Si dovrà realizzare la stazione di testa, ben più costosa di una fermata passante

La domanda
Perché non proseguire con una linea più leggera come quella di Torino?

45

Le varianti
in corso
d'opera relative
al progetto
della metro C

6

Miliardi
di euro il costo
della linea
secondo i piani
iniziali

di **Sergio Rizzo**

Raccontatelo a un tedesco, se avete coraggio. O magari a un francese, un inglese o un americano: tanto è lo stesso. Raccontategli che abbiamo speso 3 miliardi e 700 milioni per costruire una metropolitana monca. Che non servirà affatto a quello che doveva servire, visto che mancherà proprio il pezzo più importante. Ossia quello necessario ad attraversare sottoterra il centro storico più bello e delicato del mondo per eliminare l'inquinamento e far vivere meglio la città a milioni di romani e milioni di turisti. Servirà invece, quella Metro C a metà, soltanto a portare qualcuno dall'estrema periferia sud della capitale al Colosseo. Perché se tutto, ma proprio tutto, andrà come stanno pensando, è lì che si fermerà.

Che il destino fosse in qualche modo segnato si poteva intuire già dalle dichiarazioni di Virginia Raggi in campagna elettorale: «Si dovrà arrivare al Colosseo, poi si vedrà», aveva detto il 12 maggio al Corrieretv. Dichiarazioni poi replicate una volta indossata la fascia tricolore. «Il nostro obiettivo è che la Metro C arrivi ai Fori imperiali nel più breve tempo, possibilmente prima del 2021. E valuteremo se e come proseguire anche per la tratta successiva», sono state le sue parole pronunciate il 5 novembre. Due settimane appena prima della riunione di venerdì scorso fra l'assessora ai Trasporti Linda Meleo e tutti gli altri soggetti coinvolti nell'operazione. Dove finalmente i nodi sono venuti al pettine. Tutti, compreso quello più complicato da sciogliere.

Perché fermare la Metro C al Colosseo comporta la necessità di realizzare non più una fermata passante, ma una stazione di testa. Il che significa avere lo spazio per invertire la direzione dei treni, nonché i binari morti per parcheggiare i convogli eventualmente in avaria. Ma molto più spazio comporta anche molta più spesa, mentre invece l'obiettivo dichiarato è quello di risparmiare il più possibile. Ecco perché adesso si dovranno rifare i conti, per capire quanto graverà ancora sulle tasche dei cittadini il nuovo capolinea dei Fori imperiali. E se la stazione di testa sarà compatibile con una frequenza accettabile dei treni: di sicuro non i sette minuti almeno che sarebbero necessari a far girare ogni convoglio. Un lasso di tempo inaccettabile per qualunque metropolitana di una grande città nell'ora di punta.

Anche supponendo di risolvere questo non trascurabile problema, tuttavia, resta sempre la questione di fondo: a cosa serve una metropolitana a metà? Tanto più dopo tutti i soldi che sono stati già spesi.

Virginia Raggi ha giustamente puntato il dito contro gli sprechi e il costo insensato che ha finora segnato la singolare storia della Metro C. Questo giornale l'ha fatto ancora prima della sindaca, mettendo in evidenza tutte le assurdità che hanno costellato l'infrastruttura. A cominciare dal fatto che i

lavori sono cominciati dalla parte sbagliata, ma più facile, e proseguendo con le 45 (quarantacinque) varianti in corso d'opera. Ed è chiaro che così non si poteva andare avanti. Ma fermare la talpa al Colosseo (se non addirittura a San Giovanni, come ha proposto la società Roma Metropolitane fortunatamente ora in via di scioglimento) potrebbe ora addirittura moltiplicare quegli sprechi, considerando il modestissimo livello di utilizzo dell'infrastruttura. Conosciamo le stime del costo finale, e sono raccapriccianti. Se si dovesse realizzare l'intera linea secondo i piani iniziali, non si spenderebbero certamente meno di sei miliardi. Più del sistema Mose, le dighe mobili che dovrebbero preservare Venezia dall'acqua alta. Ma a parte il fatto che si potrebbe proseguire con una linea di metro molto più leggera, sullo schema di quella di Torino, nessuno ha mai voluto tener conto di alcune proposte di buon senso avanzate per esempio dall'attuale Soprintendenza. Come



quella di fare la stazione di piazza Venezia sotto l'altare della Patria, dove non ci sono più resti archeologici, e quella intermedia da lì al Tevere anziché alla Chiesa Nuova di Corso Vittorio, nel parcheggio di piazza della Moretta accanto a via Giulia, dove il sottosuolo è stato già scavato. Meno che mai, poi, è stata presa in considerazione l'eventualità di fare la metro seguendo il corso del fiume, sotto i lungoteveri realizzati centocinquanta anni fa con terra di riporto. Le soluzioni ci sarebbero, eccome.

Ieri a Parigi Virginia Raggi ha detto che vuole una città che rispetti l'ambiente privilegiando il trasporto pubblico, i ciclisti e i pedoni. Siamo d'accordo. Ma senza una metropolitana che attraversi il centro congestionato a livelli folli ci pare francamente difficile.