

Ponte di Nona, la Vela e gli altri "scempi" di "re" Caltagirone

» ANTONIO MONTI

A Ponte di Nona la stazione che collega il quartiere con i principali nodi ferroviari della Capitale è stata inaugurata lo scorso maggio. Ben dieci anni dopo l'arrivo dei 15 mila abitanti della zona. L'area, all'estrema periferia est di Roma, sintetizza il format che negli ultimi vent'anni ha devastato le zone verdi più esterne della città: tecnicamente si chiamano centralità urbane, nella sostanza sono quartieri dormitorio provvisti di un mega centro commerciale ma non di servizi pubblici. Il nome della strada centrale di Ponte di Nona lascia poco spazio all'immaginazione: via Francesco Gaetano Caltagirone, parente e omonimo del re del cemento di Roma.

È ANCHE l'editore de *il Messaggero*, il giornale che da due anni etichetta come "ecomostro"

il progetto dell'As Roma e della società Eurnova (del costruttore Luca Parnasi) per lo stadio giallorosso a Tor di Valle. Eppure la lista delle maggiori cementificazioni romane degli ultimi anni si devono alle aziende della holding di famiglia.

Sempre in periferia, sulle colline di Tor Pagnotta, Intermedia, l'agenzia immobiliare del gruppo Caltagirone, vende le palazzine di una centralità da 20 mila abitanti, ancora staccata dal resto del tessuto urbano. Con buona pace dei ruderi della torre del XII secolo che prima, solitaria, caratterizzava lo skyline. Ma è sul versante dell'edilizia sportiva che si registra il fallimento più evidente: la Vela, il futuristico Palazzo dello sport disegnato da Santiago Calatrava su terreni dell'Università di Tor Vergata per i Mondiali di nuoto del 2009. I lavori sono iniziati nel 2007 con un preven-

tivo di 60 milioni di euro, dopo dieci anni i cantieri sono fermi e servirebbero 250 milioni per finire. A gestire l'opera la Vianini Lavori, gruppo Caltagirone. In quell'area, dove dal 1987 la ditta ha una convenzione con l'Ateneo, dovevano sorgere buona parte delle strutture sportive e il Villaggio olimpico per la candidatura di Roma 2024. Il Cio chiedeva almeno 800 mila metri cubi edificati, 300 mila più di quelli previsti per il nuovo progetto dello stadio giallorosso. Sarà una coincidenza ma il quotidiano del costruttore era tra i maggiori sostenitori delle Olimpiadi.

E POI C'È la metro C, la più costosa delle incompiute romane, di cui la Vianini è una delle quattro ditte appaltatrici. Dopo dieci anni di cantieri, sono aperte solo 21 stazioni delle 30 previste, manca ancora la certezza sul tracciato definitivo e nel frattempo il costo è lievitato da 2,7 a quasi 4 miliardi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La scheda

■ **MODELLO**

Nelle foto qui accanto le palazzine costruite dalle imprese del gruppo Caltagirone a Ponte di Nona e a Tor Pagnotta, nella periferia romana.

■ **INCOMPIUTA**

La Vela di Tor Vergata, il Palazzo dello Sport disegnato da Calatrava e mai finito: costerebbe 250 milioni di euro contro i 60 preventivati

■ **METRO C**

Aperte 21 stazioni su 30, i costi sono saliti da 2,7 a 4 miliardi di euro

